

**ESTUDIO ANTROPOLÓGICO SIGNITIVO Y SIMBÓLICO  
DEL ESPACIO URBANO EN LOS FRENTES DE AGUA  
*TRES CIUDADES JUNTO AL MAR: BILBAO, DONOSTIA-SAN SEBASTIÁN Y BAIONA***

\*\*\*

*Autor:* Isusko Vivas Ciarrusta

*Director:* Dr. Juan Antonio Rubio-Ardanaz

\*\*\*\*\*

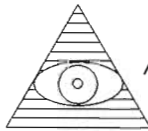
UNIVERSIDAD DE EXTREMADURA

**Facultad de Formación del Profesorado**

***Departamento de Psicología y Antropología***

- TESIS DOCTORAL 2012 -





*Al "arquitecto del universo", aquel que edificó para 'edificarse'*





## AGRADECIMIENTOS

Al profesor Juan Antonio Rubio-Ardanaz, por la eficaz ayuda profesional e inestimable apoyo personal mostrado como director de la presente tesis doctoral, así como su continua colaboración en las tareas académicas, científicas y de gestión que todo ello ha requerido; siempre con los brazos abiertos, gestos de ánimo y una actitud de especial cariño y empatía.

A la profesora Teresa del Valle, a quien le agradecemos de corazón, además de su cercanía, amistad y sabios consejos, el haber sido una de las primeras personas en enfocar este trabajo de investigación como tutora, durante la realización del DEA (Diploma de Estudios Avanzados) en 'Cultura y Sociedad' a lo largo del curso 2005-2006 en la Universidad del País Vasco/EHU.

A la profesora Ana Arnaiz, colega y sin embargo gran amiga, quien contribuyó a sembrar la semilla o el germen de este estudio en sus estadios iniciales, allanando el camino para un futuro que aún se percibía envuelto en una densa nube de incertidumbre.

Al profesor Antonio Delgado Tomás, bilbaíno de adopción y de vocación, quien ha sabido canalizar con destreza e ilusión los trámites oportunos y la supervisión para la obtención de la mención específica: Doctorado Internacional.

A la profesora Marika Foucher, quien con enorme paciencia se ha consagrado desinteresadamente a la corrección y optimización de los textos en francés.

A la Universidad de Extremadura y al Instituto Politécnico de Leiria, instituciones que han confiado en este proyecto y lo han amparado en sus respectivas áreas disciplinarias, facultades y departamentos.

A todos aquellos organismos y entidades públicas y privadas que han respondido con generosidad a la hora de aportar información y documentos. Especialmente a la Sección de Antropología-Etnografía de Eusko Ikaskuntza/Sociedad de Estudios Vascos, por la financiación obtenida en los períodos correspondientes de 2008-2009 y 2009-2010.

Y por último pero no menos importantes, a los/as informantes (en muchas ocasiones anónimos), que han facilitado imágenes, documentos inéditos o fuera de catalogación y acceso a lugares restringidos, pero también personas con nombres y apellidos que no los podemos transcribir en estas breves líneas, pero que han constituido uno de los pilares fundamentales y determinantes en diversos momentos de la recopilación de datos, de tomas fotográficas sobre el terreno, de viajes y desplazamientos, de estancias o de escritura y redacción. Los vínculos a nivel más íntimo y/o familiar hacen que dichas personas no sean explícitamente nombradas, pero a quienes estas palabras van dirigidas, son plenamente conscientes que a ellos/as debemos uno de los mayores esfuerzos, dedicando nuestro más sincero y sentido agradecimiento.





\*\*\*

**INTRODUCCIÓN Y MARCO TEÓRICO-METODOLÓGICO**

1. PLANTEAMIENTO DE LA INVESTIGACIÓN.....	17
1.1. Construcción simbólica y configuración significativa de los frentes de agua en el espacio urbano..	20
1.2. Antecedentes y desarrollo actual del tema: estado de la cuestión bibliográfica y fuentes documentales.....	23
1.2.1. La antropología vinculada con el mundo marítimo.....	24
1.2.2. Espacios, fronteras y la irrupción de 'lo urbano'.....	25
1.2.3. El urbanismo y la planificación de la ciudad.....	27
1.2.3.1. Aportaciones complementarias para el análisis de carácter historiográfico, geográfico, arquitectónico y urbanístico.....	28
1.2.4. La esfera iconográfica y estética en el espacio urbano.....	31
1.3. Bases del posicionamiento interdisciplinar.....	34
1.3.1. Trabajos de tipo historiográfico.....	35
1.3.2. Aproximación territorial y geográfica.....	38
1.3.3. Aproximación urbanística y arquitectónica.....	39
1.3.3.1. Escenografías urbanas.....	41
1.3.3.2. La evolución de la ciudad en el tiempo.....	42
1.3.3.3. La ciudad moderna y la técnica urbanística.....	44
1.3.3.4. La planificación urbana contemporánea y su aplicación en el País Vasco.....	46
1.3.3.5. La importancia para el análisis antropológico y signitivo.....	53
1.3.4. Aproximación cultural, antropológica y estético-artística.....	54
1.3.4.1. Relaciones espaciales y su justificación teórica.....	56
1.3.4.2. De los espacios a los lugares: límites y fronteras conceptuales.....	58
1.3.4.3. Emplazamientos 'intersticiales' para el monumento, la escultura pública y los elementos urbanos.....	59
1.3.4.4. La 'cultura' del 'paisaje' y su relación con la antropología.....	60
1.3.4.5. La evocación de la ruina en el 'constructo' cultural del paisaje.....	64
1.3.4.6. El entronque con la mirada antropológica del mundo marítimo.....	68
1.3.4.7. La reinención del 'paisaje patrimonializado'.....	70
1.3.4.8. Articulación del paisaje urbano en su relación con el medio y los aspectos simbólicos.....	75
2. PROPUESTA DE INVESTIGACIÓN Y METODOLOGÍA.....	81
2.1. Enunciado y descripción pormenorizada de los objetivos principales y complementarios.....	82
2.1.1. Fundamento y concreción de la hipótesis de trabajo.....	83
2.2. Metodología del trabajo de campo.....	84
2.3. Estructura organizativa de la tesis doctoral.....	87

**PARTE I**

**BILBAO: ENTRE LA RÍA Y EL ABRA**

*Construcción simbólica y configuración significativa de los frentes de agua en la metrópoli fluvial*

I.1. INTRODUCCIÓN. LA CIUDAD: ESPACIO PÚBLICO URBANO DE DIMENSIONES MÚLTIPLES.....	99
I.2.- APROXIMACIÓN AL TERRITORIO Y PAISAJE DEL ESTUARIO DEL ABRA EN LOS PROLEGÓMENOS DE LA FUNDACIÓN DE BILBAO.....	107
I.3. ESTABLECIMIENTO DEL NÚCLEO URBANO PRIMIGENIO Y VOCACIÓN MARÍTIMA TEMPRANA DE LA VILLA DE BILBAO.....	119
I.4. PRIMERAS AMPLIACIONES Y CONSOLIDACIÓN DEL ESPACIO SALVAGUARDANDO EL TRÁNSITO RIBEREÑO.....	129
I.4.1. Cauce fluvial de interacción entre naturaleza y cultura.....	130
I.4.2. Edificación y urbanización del espacio portuario longitudinal.....	131
I.5. LA CIUDAD FLUVIAL UTÓPICA Y EL ENSANCHE PRAGMÁTICO DEL SIGLO XIX.....	143
I.5.1. Construcciones fluviales transversales (los puentes) y sus vicisitudes durante las contiendas bélicas.....	144
I.5.2. El asentamiento de una actividad industrial muy potente en las márgenes de la Ría.....	146

1.6. INDUSTRIALIZACIÓN Y MODERNIDAD; FORMACIÓN Y CONSOLIDACIÓN DEL ÁREA METROPOLITANA EN LA RÍA DE BILBAO.....	159
1.6.1. Desarrollo industrial y superpoblación.....	161
1.6.1.1. La Ría: una arteria de importancia crucial y simbólica para la conformación de la aglomeración lineal entre Bilbao y el Abra.....	163
1.6.1.2. De la Comarca del Gran Bilbao al Plan Territorial Parcial metropolitano.....	166
1.6.2. Confluencias y desencuentros entre la ciudad constreñida y sus apéndices expansionistas... 168	
1.6.2.1. La construcción imaginaria del paisaje de la Ría: un hecho cultural y estético.....	171
1.6.2.2. Desde la mina hasta el agua: poblaciones y municipios ante la gran industrialización.....	175
1.6.2.2.1. Un sueño perdido: los establecimientos de baños marítimos.....	176
1.6.2.2.2. Los ensanches y ampliaciones que revalorizan el frente de mar.....	179
1.6.2.2.3. Estrategias para la canalización del crecimiento urbano junto a las fábricas y el puerto.....	185
1.6.2.2.4. La intensa ocupación y los suelos de reserva en las márgenes de la Ría... 192	
1.6.2.2.5. Río arriba por el cauce del Ibaizabal-Nervión: las conurbaciones del interior.....	199
1.6.2.2.6. El papel utópico de las ciudades-satélite en la colmatación del eje de la Ría.....	202
1.6.3.- Los enclaves fabriles de la margen izquierda: paisajes póstumos y reductos de memoria en la metrópoli bilbaína.....	205
1.6.3.1. La relevancia útil y simbólica de los caminos de hierro paralelos a la senda fluvial.... 209	
1.6.3.1. Trazados rectilíneos y arquitecturas transversales; símbolos estéticos de poder y elementos de funcionalidad.....	211
1.7 'CIUDAD, NO-CIUDAD'; (RE) CONSTRUCCIÓN DE LA FRONTERA IMAGINADA Y SIMBOLIZADA EN EL LÍMITE.....	257
1.7.1. Ciudad y límite <i>versus</i> los 'límites de la ciudad'.....	257
1.7.2. Contextualización del límite: mirando la ciudad desde el mar.....	260
1.7.3. Monumento, arquitectura, escultura (pública) y mobiliario (urbano) en la configuración de los frentes de agua para Bilbao.....	263
1.7.3.1. Remodelación del 'waterfront' de Abandoibarra: un paisaje fluvial re-dimensionado... 263	
1.7.3.1.1. La re-significación del límite entre la ciudad y la Ría.....	266
1.7.3.1.2. Marcadores simbólicos; hitos arquitectónicos, presencias escultóricas y mobiliario de carácter monumental.....	271
1.7.3.2. El arranque del espacio metropolitano ribereño: Zorrozaurre y Olabeaga.....	275
1.7.3.2.1. Estrategias de reapropiación del imaginario asociado a la ribera fluvial.... 277	
1.7.3.2.2. La ocupación industrial y residencial. El precedente para un nuevo urbanismo sobre la lámina de agua.....	280
1.7.3.2.3. Reinención de signos identitarios en los espacios post-industriales y portuarios.....	285
1.7.3.2.4. Desde las cornisas contrapuestas; elementos de conexión, elementos de sincronización.....	290
1.7.3.3. Mirando el mar desde la ciudad: reconstitución de la periferia en las márgenes de la metrópoli bilbaína.....	294
1.7.3.3.1. Los planes Urban-Galindo y Urban-Barakaldo para la remodelación y revitalización de los núcleos urbanos en la orilla izquierda.....	295
1.7.3.3.2. La reconquista de la ribera en Barakaldo.....	297
1.7.3.3.3. Desaparición de imágenes y un mundo sensible cargados de memorias... 302	
1.7.3.3.4. Espacios públicos e infraestructuras emblemáticas para el nuevo cauce imaginario.....	306
1.7.3.4. Otras intervenciones de carácter específico en las márgenes de la Ría.....	309
1.7.4.- Descontextualización: elementos relicticos de la industria en la Ría de Bilbao.....	316
1.7.4.1. Restos tangibles e intangibles de un pasado reciente, disoluto pero irresoluto.....	317
1.7.4.2. Ni luto ni duelo, nostalgias sin 'autenticidades'.....	320
1.8. 'EL CEMENTERIO DE LA INDUSTRIA'; RUINA ARQUEOLÓGICA Y MEMORIA ESTÉTICA.....	375
1.8.1. 'Recorridos estéticos': itinerarios para una etnografía del paisaje post-industrial en Bilbao.... 377	
1.8.2. Rastros físicos, permanencias visuales y vestigios de recuerdos agotados en la memoria de rotundos paisajes 'destronados'.....	380
1.8.2.1. La fotografía como recurso etnográfico y visual.....	381
1.8.2.2. Las brasas de la hoguera férrea sucumben al espectáculo en las aguas de la Ría... 383	
1.8.3. Herencias disolutas de la Ría desahuciada: un enfoque esbozado desde el arte.....	387
1.8.3.1. Resonancias artísticas de un pasado industrial.....	388
1.8.3.2. Primeros ensayos imaginarios para el renacer de un paisaje estético y etnográfico... 389	



I.9. CONCLUSIONES DE LA PRIMERA PARTE.....	411
I.9.1. Diálogos liminales entre arquitectura, escultura y mobiliario industrial en los márgenes fluviales.....	414
I.9.2. Destrucción y 'olvido' del 'imaginario industrial' en el 'cementerio fabril'.....	416
I.9.3.- Recapitulación y epílogo: consideraciones y reflexiones a propósito de la ciudad 'expansionada'.....	419



**PARTE II**

**DONOSTIA-SAN SEBASTIÁN: LA CIUDAD JUNTO AL MAR**

*Construcción simbólica y configuración significativa de los frentes de agua en el borde marítimo*

II.1. INTRODUCCIÓN. LA FORMACIÓN ESPECÍFICA DEL FRENTE FLUVIOMARÍTIMO EN DONOSTIA-SAN SEBASTIÁN.....	439
II.1.1. Aportaciones sobre la especial relación entre la ciudad y el agua.....	441
II.2. EL PAISAJE ANTERIOR AL NACIMIENTO DE LA CIUDAD EN DONOSTIA-SAN SEBASTIÁN: LA CONTINUA PUGNA ENTRE LA TIERRA Y EL MAR.....	449
II.2.1. La transformación antrópica del territorio marítimo.....	451
II.2.2. Los prolegómenos de la ciudad portuaria medieval.....	452
II.3. LA CIUDAD DE DONOSTIA-SAN SEBASTIÁN: EL COMIENZO DEL PAISAJE URBANO AL LADO DEL MAR.....	463
II.4. LA CIUDAD MODERNA DEL BORDE LITORAL: RELACIONES ESTÉTICAS Y ARQUITECTÓNICAS SIGNIFICATIVAS EN EL PAISAJE URBANO DEL FRENTE FLUVIAL DELIMITADO POR EL MAR Y LA RÍA.....	479
II.4.1. La posible ciudad utópica e ilustrada que no pudo ser.....	480
II.4.2. El arranque del crecimiento urbano entre el mar y el cauce del río.....	482
II.4.2.1. Las arquitecturas marítimas y fluviales: puentes y monumentos emblemáticos.....	483
II.4.2.2. Ciudad de playa y de baños de mar en los frentes de agua salada.....	487
II.4.2.3. Los 'ensanches' más allá del 'ensanche': entre la costa y las orillas del Urumea.....	490
II.4.2.4. Las inercias de la metropolización y el crecimiento contemporáneo.....	492
II.5. LA CIUDAD CONTEMPORÁNEA QUE SE APROXIMA AL MAR: CONSTRUYENDO LOS FRENTES DE AGUA.....	505
II.5.1. Las 'derivadas' portuarias en donostia-san sebastián: de las grandes ideas a los desarrollos más posibilistas.....	507
II.5.2. Igeldo, Santa Clara y Urgull: puntos emblemáticos que resguardan la ciudad de los embates del océano.....	510
II.5.3. El retorno a la realidad del espacio portuario y la configuración de un 'paisaje etnográfico' entre el simbolismo y la funcionalidad.....	512
II.5.4. Construcción y estructura del espacio urbano del frente de mar: el ensanche histórico.....	517
II.5.4.1. El trazado urbano de Cortázar y las peculiaridades arquitectónicas del frente marítimo: modulando el mar y la ría.....	518
II.5.4.2. De la teoría académica a la práctica del embellecimiento. La construcción del ensanche y su relación significativa y simbólica con los frentes de agua.....	525
II.5.4.2.1. Delimitación del espacio fluvial del ensanche con la ciudad histórica y el puerto.....	527
II.5.4.2.2. Algunos proyectos fallidos que pudieron modificar la bahía de la Concha.....	528
II.5.4.2.3. Elementos emblemáticos en la configuración urbanística significativa y simbólica de los frentes de agua.....	531
II.5.4.2.4. Ensayos para la ubicación de parques recreativos y equipamientos lúdicos en los espacios del litoral y las orillas de la ría.....	534
II.5.4.2.5. La posición relativa de la industria y el inicio en la costa de nuevos ensanches.....	538
II.5.5. El ensanche del barrio de gros: la ciudad surgida en los terrenos ganados al mar.....	540
II.5.5.1. La pugna entre la ciudad y el mar en las primeras líneas construidas de la playa de la Zurriola.....	545
II.5.6. El crecimiento del antiguo: transformación urbana del viejo paisaje marítimo.....	547
II.5.6.1. La playa de Ondarreta y la urbanización del frente litoral: entre el palacio Miramar y el monte Igeldo.....	550

II.6. LA METRÓPOLI DE DONOSTIA-SAN SEBASTIÁN (I): CONFIGURACIÓN DEL ESPACIO URBANO DEL URUMEA DESDE EL BORDE DEL MAR HACIA EL INTERIOR.....	571
II.6.1. Amara: la ciudad creada siguiendo el hilo del ensanche histórico.....	572
II.6.1.1. La prolongación de la ciudad: el crecimiento urbano entre la montaña y el río.....	574
II.6.2. Más allá del frente marítimo: la ciudad expandida desde los meandros de la ría hacia la zona metropolitana.....	575
II.6.2.2. El desarrollo del espacio urbano configurado por el cauce fluvial: los nuevos barrios interiores.....	578
II.7. LA METRÓPOLI DE DONOSTIA-SAN SEBASTIÁN (II): UNA SINUOSA LÍNEA DE COSTA DESDE LA CIUDAD HACIA PASAIA .....	589
II.7.1. Bahía de Pasaia: más allá del espacio portuario.....	590
II.7.1.1. Gentes de mar, viajeros esporádicos y visitantes recorren la bahía de Pasaia.....	591
II.7.1.2. Orígenes y consolidación del puerto marítimo y el fenómeno urbano.....	594
II.7.2. El desarrollo moderno y contemporáneo del puerto.....	597
II.7.2.1. Permanencias etnográficas y estético iconográficas de cultura y patrimonio.....	597
II.7.2.2. Las proyecciones de futuro: emancipación y revalorización de la 'plaza fluvial'.....	600
II.8. LA CIUDAD Y EL AGUA: NUEVOS PARADIGMAS Y REFORMULACIONES.....	623
II.8.1. El plan general de ordenación urbana (I): los espacios urbanos históricos del frente marítimo.....	626
II.8.2. El plan general de ordenación urbana (II): las valiosas oportunidades de las orillas ribereñas.....	628
II.8.3. Construyendo los frentes de agua: configuración significativa y simbólica del paisaje marítimo y fluvial.....	631
II.9. LA CIUDAD, LA RÍA Y EL MAR: EJEMPLOS SIGNIFICATIVOS DEL PAISAJE LITORAL EN EL PAÍS VASCO.....	655
II.9.1. El puerto, la playa y la estética del fenómeno urbano costero.....	655
II.9.1.1. Los espacios portuarios, industriales y urbanos de la desembocadura del Urola.....	656
II.9.1.2. Mutriku: una villa fronteriza.....	660
II.9.1.3. Puerto de Ondarroa: el paisaje etnográfico de uno de los últimos bastiones de la tradición pesquera y marinera en el País Vasco.....	662
II.9.1.4. <b>Depauperización</b> , desarrollismo urbanístico y cambio del paradigma cultural.....	666
II.10. CONCLUSIONES DE LA SEGUNDA PARTE.....	701
II.10.1. El latido cultural, simbólico y estético de la configuración urbana en los frentes de la ría y el mar.....	701
II.10.2. El desarrollo de las 'estrategias' del límite (diques, muelles, dársenas y playas): formas de aproximación entre la escultura pública y el mobiliario urbano'.....	710
II.10.2.1. La significación del límite entre la ciudad y el mar.....	712
II.10.2.2. Límites concebidos y construidos entre la teoría y la práctica: monumentalización 'post-moderna' de la escultura y el mobiliario portuario.....	714



### PARTE III

#### **LA CITÉ DE BAIONA: UNE VILLE ENTRE DEUX RIVIÈRES**

*Construction symbolique et configuration significative de l'espace urbain sur les fronts d'eau*

III.1. INTRODUCTION. BAIONA; L'URBANISME SIGNIFICATIF AU BORD DES RIVIÈRES.....	727
III.1.2. Les apports spécifiques sur les relations entre la ville et les fronts de l'eau à Baiona.....	727
III.1.2.1. Antécédents et état actuel des lieux et de l'espace physique délimité; les villes basques coupées par le fleuve.....	728
III.1.3. La région de Baiona, une métropole européenne.....	729
III.1.4. Territoire, urbanisme, architecture, anthropologie urbaine et phénomènes esthétiques.....	730
III.2. LA CITÉ ANCIENNE. PREMIERS ESSAIS DE MODULATION D'UN TERRITOIRE FLUVIAL ET LIMINAIRE DIFFICIL .....	739
III.2.1. La cité du haut et la ville au bord des rivières (le 'grand' et le 'petit').....	745
III.2.2. L'espace urbain 'de l'autre côté'.....	750
III.3. LA VILLE MODERNE: CONFIGURATION SYMBOLIQUE ET CONSTRUCTION SIGNIFICATIVE DE L' ESPACE URBAIN SUR LES FRONTS DES RIVIÈRES.....	759
III.3.1. Les bourgs et les faubourgs. La réunification avec Saint-Esprit.....	763
III.3.2. Allées et promenades à Baiona. L'espace urbain de qualité qui s'approche des bords de l'eau.....	767

III.4. L'EXPANSION CONTEMPORAINE. BAIONA: UNE MÉTROPOLE EUROPÉENNE AU BORD DE LA MER.....	801
III.4.1. L'agglomération bayonnaise et la conurbation Biarritz-Angelu-Baiona: un singulier phénomène métropolitain côtier.....	806
III.4.2. La baie de Txingudi et l'Eurocité basque littorale.....	811
III.4.2.1. La ville d'Hondarribia; espace urbain historique sur la baie de Txingudi.....	812
III.4.2.2. Configuration spatiale d'Irun: une pièce clef entre la Bidasoa et la mer.....	817
III.4.2.3. Hendaia et les points de passages sur le réseau fluvial de la frontière.....	819
III.5. CONCLUSION DE LA TROISIÈME PARTIE.....	885
III.5.1. Synthèse des modèles archétypiques d'expansion urbaine.....	885
III.5.2. Configuration symbolique et significative des fronts d'eau au bord des rivières; valorisation culturelle des références esthétiques et monumentales.....	887
III.5.2.1. L'urbanisme, l'architecture, la sculpture publique et le mobilier urbain: témoignages d'une culture 'portuaire' et maritime.....	888
III.5.2.2. La dimension symbolique des marées et leurs effets dans les zones urbaines près de la mer.....	889

### **CONCLUSION**

CONCLUSION.....	899
-----------------	-----

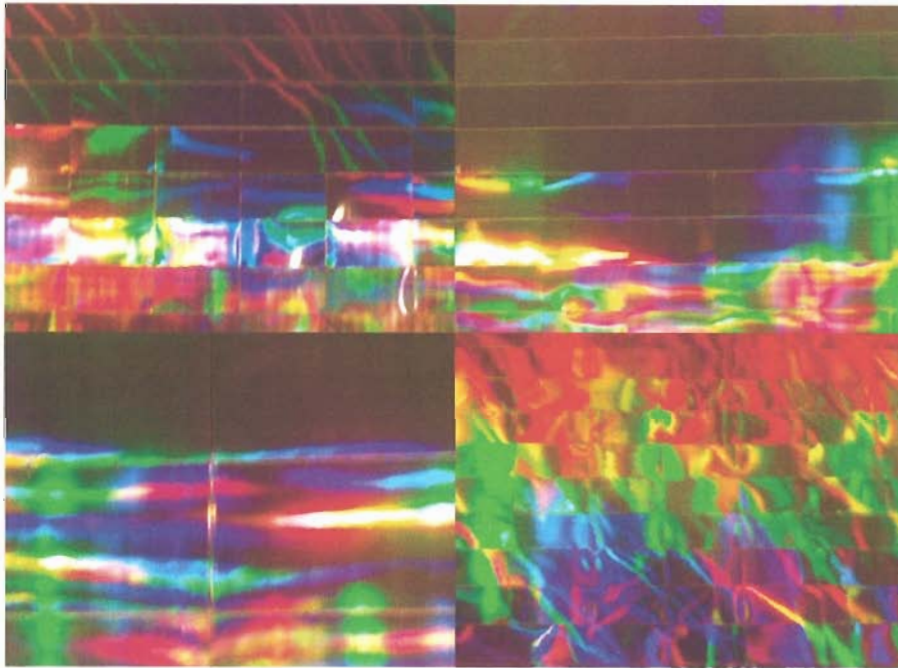
### **BIBLIOGRAFÍA**

BIBLIOGRAFÍA.....	923
-------------------	-----



---

**INTRODUCCIÓN Y MARCO TEÓRICO-METODOLÓGICO**





Índice	p.
1. PLANTEAMIENTO DE LA INVESTIGACIÓN.....	17
1.1. CONSTRUCCIÓN SIMBÓLICA Y CONFIGURACIÓN SIGNIFICATIVA DE LOS FRENTE DE AGUA EN EL ESPACIO URBANO.....	20
1.2. ANTECEDENTES Y DESARROLLO ACTUAL DEL TEMA: ESTADO DE LA CUESTIÓN BIBLIOGRÁFICA Y FUENTES DOCUMENTALES.....	23
1.2.1. El concepto de cultura vinculado con el estudio del ámbito marítimo.....	24
1.2.2. Espacios, fronteras y la irrupción de 'lo urbano'.....	25
1.2.3. El urbanismo y la planificación de la ciudad.....	27
1.2.3.1. Aportaciones complementarias para el análisis de carácter historiográfico, geográfico, arquitectónico y urbanístico.....	28
1.2.4. La esfera iconográfica y estética en el espacio urbano.....	31
1.3. BASES DEL POSICIONAMIENTO INTERDISCIPLINAR.....	34
1.3.1. Análisis y visión de tipo historiográfico.....	35
1.3.2. Aproximación territorial y geográfica.....	38
1.3.3. Aproximación urbanística y arquitectónica.....	39
1.3.3.1. Escenografías urbanas.....	41
1.3.3.2. La evolución de la ciudad en el tiempo.....	42
1.3.3.3. La ciudad moderna y la técnica urbanística.....	44
1.3.3.4. La planificación urbana contemporánea y su aplicación en el País Vasco.....	46
1.3.3.5. La importancia para el análisis antropológico y signitivo.....	53
1.3.4. Aproximación cultural, antropológica y estético-artística.....	54
1.3.4.1. Relaciones espaciales y su justificación teórica.....	56
1.3.4.2. De los espacios a los lugares: límites y fronteras conceptuales.....	58
1.3.4.3. Emplazamientos 'intersticiales' para el monumento, la escultura pública y los elementos urbanos.....	59
1.3.4.4. La 'cultura' del 'paisaje' y su relación con la antropología.....	60
1.3.4.5. La evocación de la ruina en el 'constructo' cultural del paisaje.....	64
1.3.4.6. El entronque con la mirada antropológica del mundo marítimo.....	68
1.3.4.7. La reinención del 'paisaje patrimonializado'.....	70
1.3.4.8. Articulación del paisaje urbano en su relación con el medio y los aspectos simbólicos.....	75

## 1. PLANTEAMIENTO DE LA INVESTIGACIÓN

El espacio del límite entre la ciudad y el mar estaba regido por la geometría que imponían las estructuras de contención, aquellas infraestructuras y arquitecturas originariamente simples y rudimentarias que ya existían en el mundo antiguo y las civilizaciones para quienes lo marítimo constituía su carácter fundamental, y que posteriormente evolucionaron afianzándose a medida que se generaban nuevas artes y técnicas de construcción. El espacio portuario, siempre liminal entre el poblado urbanizado y el frente de mar aplacado por calas, bahías o accidentes geográficos de protección, encauzado por sus muros de canalización, sus muelles, sus dársenas, sus espigones, malecones y diques mareomotrices, conformaba en las culturas mediterráneas un reducto que abrigaba una población más o menos densa en un núcleo urbanizado del borde del mar o en el último tramo parcialmente navegable de alguna ría de mareas, ya durante la época medieval y el renacer del occidente europeo. Allí donde se concentraba un asentamiento humano compuesto por pescadores, mareantes, artesanos navales o comerciantes que tenían en el mar su fuente de vida, usufructo y herencia milenaria.

Cuando el mar se enfurecía y rompía fuertemente el oleaje en la costa, las imponentes arquitecturas humanas se veían engullir por las bravas aguas, y por lo tanto dicha geometría parecía trastocarse sensiblemente y vibrar con fugacidad fatua ante el arrecio de la abundante espuma blanca contra el recio sillar labrado. Muchas de las inquietudes y desgracias que afligían a los moradores de tales villanías y anteiglesias en todo el transcurso temporal de la civilización occidental desde la antigüedad, los siglos de la edad media y el renacimiento hasta la modernidad, provenían de las embestidas del mar; bien cuando se encontraban faenando en la 'inmensidad del océano' (aunque fuese a escasas millas de la orillas), o bien en el propio puerto, de modo que las edificaciones portuarias de los límites que venimos nombrando se convertían, más a menudo de lo predecible, en lugares de tensa espera, de sacrificio, de impotencia y de 'amarga derrota' en cuanto a pérdidas de vidas humanas e innumerables arrebatos que producían la vida y el trabajo en el mar o junto al mar. Por el contrario, los límites entre la ciudad y el agua también fueron, aparte de espacios de laboreo para las faenas de carga y descarga, amarre de buques cada vez más portentosos, incluso

lugares de bienvenida y recibimiento jubiloso cuando se producían gestas importantes o, más raramente, el abordaje de alguna ballena que se aproximase al litoral.

La relación entre el ser humano y el medio, en este caso el marino, produjo así unos héroes y unas heroicidades en un momento determinado de la historia pero que se recordarían en el porvenir (el tornaviaje de un descubrimiento, un rescate expresamente dificultoso, la victoria en un duro combate, el regreso valiente del epicentro de una tormenta o tempestad, la vuelta del exilio, una captura especialmente copiosa, etc.), dando lugar a las esferas de la conmemoración que lejos de quedar únicamente suspendidas en el consciente de la colectividad, cantadas en todo tipo de coplas y versos, o recogidas en relatos orales y escritos, produjeron palpables manifestaciones en esos espacios urbanos de borde y de límite. De manera que un monumento instalado por ejemplo sobre los muelles de una zona portuaria podía simbolizar materialmente la excitación de toda una colectividad congregada alguna vez para un evento particular, constatándose y perpetuándose dicho instante en una imagen simbólica y estética que a partir de ahí comenzó a funcionar como hito identitario de la evocación, convertido incluso en el emblema de toda una sociedad que honraba a sus antepasados con atributos de eternidad derivados de glorias pasadas<sup>1</sup>. Es ahí, precisamente, cuando el espacio entre el mar y la ciudad deja de estar regido por la mera geometría para estar caracterizado y casi 'sacralizado' por la significación. Lo cual concuerda, de alguna manera, con la distinción que José Carlos Rovira (2005) hace entre el paisaje urbano que constituye la ciudad como objeto al que se dirige una mirada básicamente descriptiva (aunque condicionada por lo emocional, lo memorial y lo sensible), y el 'teatro urbano' que es algo así como el escenario con sus actores, las personas que pueblan la ciudad y sus formas de vida, sus hábitos y sus costumbres.

Conscientes de que vamos a abordar el presente estudio desde un punto de vista académico dentro de la ortodoxia universitaria con sus preceptos que se irán enunciando, describiendo y valorando a partir de ahora, no hemos querido dejar fuera de estas páginas los tres párrafos anteriores que no hacen sino presentarnos una escena extraída o sonsacada de ese imaginario más o menos profundo que poseemos los que habitamos estas tierras unidas a la influencia del mar y sus vaivenes, aunque solo sea por evidenciar el paso de esos espacios portuarios liminales, de estar dominados por la geometría a encontrarse indefectiblemente sujetos a la significación. Una significación que no se avergüenza de mostrarse con unas estéticas y monumentalidades pautadas, pero teniendo la certeza de que bajo dichas plasmaciones subyacen los estratos culturales labrados en las relaciones de los seres humanos con el medio marítimo, lo que servirá para enmarcar y acotar nuestro estudio antropológico y signitivo desde el punto de vista estético, en ese entrecruzamiento generado por la singular simbiosis entre cultura<sup>2</sup> e iconografía; lo cual define otra frontera metodológica aparte de la pura geométrica del territorio.

Si las fronteras no son sino las cicatrices de la historia, sí es evidente, sin embargo, que el lugar es un espacio al cual se le asigna una significación. De hecho, las fronteras entre la tierra y el mar han sido largamente utilizadas como enclaves portuarios acondicionados para amarrar los primitivos navíos dedicados al comercio, la pesca y otras actividades, recibiendo el nombre latino de '*portus*' que en la lengua vasca ha quedado anclado como '*portua*' (puerto). Lo cual ha dado lugar a ciertos topónimos como 'Portugalete'; una de las villas medievales surgidas, junto con Bilbao, en torno a 1300 en la desembocadura de la Ría del Nervión en el estuario del Abra, en lo cual profundizaremos en la primera parte de esta tesis cuyo trabajo de campo se lleva a cabo expresamente en las ciudades de Bilbao<sup>3</sup>, Donostia-

<sup>1</sup> Para el antropólogo Manuel Delgado, es así como se van llenando las ciudades de monumentos: "cada uno de ellos evocador de un momento histórico, de un encuentro al más alto nivel, de una batalla incruenta, de un regimiento triunfal, de una derrota, de un levantamiento, de un naufragio, de una catástrofe, de un portentoso, de una defensa heroica, de una aparición, de un adiós para siempre. Registros escriturales polivalentes y palimpsésticos, levantados con una caligrafía ilegible. Infinita superficie de inscripción de huellas innumerables, en que se marcaron constantemente intrincadas correspondencias. Puerto y desembocadura de memorias". DELGADO, Manuel. *La ciudad mentirosa. Fraude y miseria del 'modelo Barcelona'*, Madrid: Catarata, 2010; pp. 125-126.

<sup>2</sup> Matizar también que el término categórico de 'cultura' acoge en su seno una multitud de 'manifestaciones culturales' con sus reverberaciones explícitas que dan lugar a campos disciplinarios diversos, los cuales se citarán de manera expresa por la propia operatividad, aún sabiendo que su independencia respecto a la 'cultura' es muy relativa, arbitraria y artificiosa (economía, política, estética, etc.).

<sup>3</sup> Antón Erkoreka cita asentamientos proto-ciudadanos que se remontan a la época romana como '*Lapurdum*' (actual Baiona) además de una serie de pequeñas instalaciones o 'factorías' que aparecieron en la costa, tales como



San Sebastián y Baiona<sup>4</sup>, allí donde se dan los fenómenos más significativos del litoral, aun teniendo en cuenta otras poblaciones costeras inferiores que responden a las sinergias creadas con las áreas metropolitanas de las tres ciudades citadas.



En este sentido, el ejemplo de Ondarrao en Bizkaia muestra un puerto tradicional reconvertido en comercial e industrial, mientras que Bakio es el exponente del urbanismo catastrófico de las décadas de 1960 y 1970 en los frentes de agua y el antiguo espacio portuario de Algorta permanece como reducto tradicional en el interior de un gran puerto comercial e industrial (el Abra). En Gipuzkoa, el caso de la bahía de Txingudi constituye un espacio transfronterizo y fluvial por excelencia; una aglomeración urbana altamente 'conurbada' que mantiene en su seno poblaciones tradicionales además de espacios industriales y redes de comunicación diversificadas. Zumaia es una localidad marítima caracterizada por el turismo pero también por la industria portuaria mientras que Zarautz responde al modelo turístico de playa y veraneo<sup>5</sup>. Otro tanto sucede con la localidad de Biarritz que junto con el área de servicios de Angelu se incluyen en la zona metropolitana de la ciudad fluvial de Baiona<sup>6</sup>. Estas tres ciudades (Bilbao, Donostia-San Sebastián y Baiona) con sus respectivos apéndices metropolitanos constituyen el marco físico-espacial y geográfico donde se fundamenta el trabajo de campo, basado en la observación directa-participante y la adquisición tanto documental como gráfica en base al estudio signitivo antropológico que se codifica en los siguientes apartados que hacen hincapié en los

Donostia (San Sebastián) o Zarautz (quizás desde el siglo IX o principios del s. X), que citaremos en la segunda parte y que se identificarían con la antigua '*Menosca*', dedicadas a actividades básicamente pesqueras. Sin embargo, para este autor las actividades más importantes que se desarrollaron en el litoral vasco tendrían más que ver con el intenso comercio que Roma instauró en la '*Via Maris*' o ruta marítima de cabotaje que transcurría por el '*Sinus Aquitanicus*' o Golfo de Vizcaya, entre el '*Mare Cantabricum*' y la costa de las Galias. A partir de dichas pesquisas, propone una cronología del poblamiento de la costa vizcaína y guipuzcoana como hipótesis de trabajo, comenzando en el siglo IX con la creación de ciertas atalayas que dominaban desde la cumbre de un monte estratégico un amplio territorio y que incluso contendrían ya desde entonces un carácter defensivo de 'fortaleza'. Después, desde las laderas de las montañas se iniciaría la colonización y explotación de los tramos de costa practicando una pesca estacional, para lo cual se habilitarían cabañas provisionales a la orilla del mar. A continuación tendrían lugar las fundaciones de templos eclesiales y monasterios con la advocación de santos/as y deidades cristinas protectoras. Entre los siglos XI y XII se producirían los asentamientos en las cuencas ribereñas de rías de mareas, con la figura primigenia del '*baserr*' (caserío) o '*basoko (h)err*' (poblamiento 'silvestre' del bosque), mediante endebles construcciones de madera que albergarían familias extensas, animales y enseres diversos. Fase que culminaría con la aparición de los primeros puertos a la orilla del mar, en los cuales las actividades comerciales y pesqueras estarán ya plenamente asentadas para los siglos XII y XIII. ERKOREKA, Antón. "El proceso de doblamiento de la costa vizcaína en la Alta Edad Media y el nacimiento de sus puertos", en: *Zainak 29. Cuadernos de Antropología-Etnografía* (J. A. Rubio-Ardanaz y A. Erkoreka ed. Lits.), Donostia-San Sebastián: Eusko Ikaskuntza/SEV., 2007; pp. 315-324.

<sup>4</sup> Se utilizará el término 'ciudad' en su sentido sociológico-urbanístico que no siempre se corresponde con la calificación de carácter histórico, jurídico o administrativo, ya que Bilbao por ejemplo posee el título de villa.

<sup>5</sup> En este territorio histórico en concreto la mayoría de los puertos albergan diversas actividades que los convierten en centros de referencia, de lo cual deriva también su imagen urbana. Hondarribia es pesquero y náutico-deportivo, Pasaia es pesquero, industrial y comercial, mientras que Donostia-San Sebastián es pesquero y náutico-deportivo, lo mismo que Zumaia con la salvedad de los importantes astilleros. De todos modos, la estructura industrial guipuzcoana a presentado rasgos propios distintos a los vizcaínos, donde la gran industria ha ocupado casi toda la Ría de Bilbao desde el núcleo de la ciudad hasta el Abra exterior. En Gipuzkoa han existido infinidad de talleres y fábricas diseminadas por el territorio, tanto de la costa como el interior de la provincia, a medida que el mundo rural pierde fuerza y se asienta la industrialización.

<sup>6</sup> Nosotros no hemos determinado los puertos por orden de importancia en cuanto a factores económico-productivos, aunque algunos de ellos coincidan. En posteriores capítulos veremos que muchos de estos espacios marítimos y portuarios son descritos como de abrigo (impiden el oleaje hacia el interior del puerto), de acceso (garantizan la maniobrabilidad, anchura y calado adecuados), y los que permiten la estancia de buques (contienen zonas de atraque permanente para las embarcaciones como fondeaderos y dársenas).

antecedentes y estado de la cuestión, nuestro posicionamiento teórico con varios niveles de aproximación y concreción, la propuesta de investigación y enunciado de los objetivos, la/s hipótesis de partida, así como el interés del estudio y el plan de trabajo junto con la estructura organizativa de la tesis doctoral.

### 1.1. CONSTRUCCIÓN SIMBÓLICA Y CONFIGURACIÓN SIGNIFICATIVA DE LOS FRENDES DE AGUA EN EL ESPACIO URBANO

Entre los diversos 'tipos de ciudad' afianzadas con el surgimiento y desarrollo de las poblaciones humanas junto al mar, en los estuarios y los deltas, los lagos, bordeando embalses y diferentes cauces fluviales ha sido una constante en todos aquellos lugares del mundo donde el territorio geográfico y la orografía lo han permitido, estableciendo así mismo en cada época y momento histórico-cultural múltiples y muy variadas relaciones de las colectividades humanas costero marítimas con el medio litoral. En esa relación tejida durante muchos siglos de vigencia y evolución de la ocupación humana del territorio objeto de nuestra investigación hay una construcción simbólica y una configuración significativa del espacio urbano en los frentes de agua y bordes fluviales, a cuyo análisis se consagra el estudio, con la idea de demostrar que se establece una relación intrínseca entre las personas y colectivos vitalmente o simbólicamente implicados en estos espacios urbanos y el medio marítimo (agrupaciones profesionales, residentes, visitantes esporádicos, arquitectos y urbanistas, políticos, responsables administrativos, gestores, etc.), tal y como quedará verificado en el enunciado de la hipótesis que se visualiza en esa configuración y construcción de los frentes de agua.

La antropología social y cultural ha estudiado la relación de los colectivos humanos con el medio litoral marítimo, mediante trabajos enfocados desde las subdisciplinas de la antropología marítima y la antropología urbana que comentaremos, pero centrados más bien en colectivos mayormente reducidos y hallándose principalmente, hasta la fecha, estudios fundamentalmente basados en la economía, la etnografía más o menos descriptiva con su acento máximo en la identificación y clasificación de la cultura material y la antropología simbólica que tiene que ver con la esfera más que nada inmaterial de las festividades, los rituales y las creencias o el asociacionismo. De forma que hasta el momento no se han encontrado estudios o líneas claras de investigación que hayan tratado directamente el tema desde una proyección más amplia, contemplando núcleos urbanos de mayor amplitud relacionados con el ámbito marítimo. En este sentido, nuestra base teórica y metodológica deudora de los antecedentes y estado de la cuestión que comprobaremos a continuación, camina y se desplaza desde la antropología marítima hacia la antropología urbana poniendo énfasis en las cuestiones urbanísticas, simbólicas y estéticas; teniendo muy presentes las relaciones sociales que se encuentran en la raíz de dichos campos disciplinarios que afectan al espacio público urbano<sup>7</sup> de la ciudad marítima, plano en el que se palpa el necesario entrecruzamiento disciplinario.

<sup>7</sup> Se utiliza habitualmente el término 'espacio público' para denominar lo que antropólogos como M. Delgado preferirían seguir llamando 'la calle', el lugar por antonomasia donde la colectividad se reúne y tiende a tomar partido si es que se lo permiten. "De entrada, 'espacio público' podría ser un instrumento conceptual que le permitiera a las ciencias sociales de la ciudad agrupar los diferentes exteriores urbanos: calle, plaza, vestíbulo, andén, playa, parque, muelle, autobús..., entornos abiertos y accesibles sin excepción en que todos los presentes miran y se dan a mirar unos a otros". Sin embargo, "para el urbanismo oficial, 'espacio público' quiere decir otra cosa: un vacío entre construcciones que hay que llenar de forma adecuada a los objetivos de promotores y autoridades, que suelen ser los mismos. [...] Un ámbito que organizar con el propósito de que quede garantizada la buena fluidez entre puntos, los usos adecuados, los significados deseables. [...] La noción de espacio público se puso de moda entre los planificadores sobre todo a partir de las grandes iniciativas de reconversión de centros urbanos, con una fórmula de hacerlas apetecibles para la especulación, el turismo y las demandas institucionales en materia de legitimidad". DELGADO, M. *La ciudad mentirosa. Fraude y miseria...*, op. cit., pp. 225-226. Esta vertiente tendría mucho más que ver con el 'espacio urbano', aunque para este autor existe otro discurso paralelo de amplio espectro que se basa en la realización de unos valores ideológicos y materialización de diversas categorías abstractas como ciudadanía, convivencia, consenso y últimamente 'democracia', pero con un rápido y eficaz 'neo-higienismo' social que neutraliza y exorciza cualquier disidencia indeseable. El 'espacio urbano', es aquella porción de territorio que se encuentra urbanizada por la planificación y edificada por la arquitectura en base a unos paradigmas de ordenación concretos, y que normalmente tiende a asociarse con el espacio de la ciudad. En este sentido la profesora Rosalind Deutsche (1993) afirma que la manera en la que definimos el espacio público esté ligado a nuestras ideas relativas al significado de la sociedad y del tipo de comunidad que anhelamos. El 'espacio público urbano' sería para nosotros la conjunción de ambas vertientes; lugar en donde se manifiesta la comunidad aparentemente sin restricciones de entrada o derecho de admisión y que participa de las características de la construcción y configuración urbana, que

Por consiguiente, a partir de ahora estudiamos la construcción urbana de la ciudad en los espacios del límite con el agua (puertos, frentes marítimos, riberas, orillas de rías), donde se reflejan los fenómenos altamente significativos y simbólicos del propio carácter comunitario, sustentados en la erección de monumentos conmemorativos, la escultura pública e inclusive el mobiliario urbano que en post-modernidad<sup>8</sup> es partícipe de la creación de ambientes en el 'diseño urbano' globalizado que requiere una mirada más holística y no tan disciplinariamente fragmentaria al urbanismo. Lógicamente, se han de desvelar las relaciones sociales que conlleva o se pretenden impulsar, conservar, transformar o reinventar con dicha construcción atenta a los aspectos simbólicos subyacentes en la escultura, el monumento, el mobiliario portuario o incluso los elementos de cultura material marítima monumentalizados.

Este empeño nos conduce al objetivo principal (que lo definiremos específicamente en el punto correspondiente a la propuesta de investigación y metodología) de llevar a cabo un estudio antropológico signitivo y simbólico que se contextualiza en los espacios urbanos y frentes de agua de las tres ciudades vascas del litoral: Bilbao, Donostia-San Sebastián y Baiona respectivamente, como escenarios donde se pueden lograr identificar cualidades comunes con respecto a las temáticas que estamos introduciendo dentro de una singular idiosincrasia cultural e identitaria prefigurada tradicionalmente a través de relaciones humanas concretas con el medio marítimo, pero con una dinámica actual, viva y real, la cual nos interesa estudiar y analizar primordialmente.

En este sentido, conviene señalar que el concepto frentes de agua que utilizamos para denominar los límites o espacios intermedios entre la ciudad y el mar o los cauces fluviales ha adquirido mayor actualidad y relevancia a medida que se ha ido consolidando, sobre todo en el pensamiento occidental moderno y post-moderno, una filosofía de remodelación<sup>9</sup> y transformación de los espacios históricos que tradicionalmente han ocupado esas zonas intermedias como puertos, bahías y dársenas, áreas industriales o simplemente entornos costeros de playa o riberas más o menos encauzadas con muelles de diversa utilización funcional y tipología.

A medida que se ha ido descubriendo el valor como mecanismo de cambio de usos que se les atribuye a esos lugares, se ha ido ampliando el uso de términos que en todo caso pueden entenderse como deudores del concepto anglosajón '*waterfront*', que literalmente sería 'frente de agua' en castellano y que se puso de moda sobre todo con el declive y desmantelación de las grandes superficies industriales en entornos costero-marítimos como los '*docklands*' londinenses y las operaciones urbanísticas de diseño, especulación y 'gentrificación'<sup>10</sup> (centros históricos de donde se 'expulsa la historia' para M. Delgado) que se

---

para nosotros es simbólica y significativa sobre todo en lo que atañe a la ciudad en torno al mar y los cauces de agua. El espacio público tiene, por lo tanto, un componente social mientras que el espacio urbano lo configuran una serie de elementos como el territorio físico y político. La categoría de espacio público urbano se refiere así a aquel que se constituye a través del ordenamiento de la estructura urbana mediante los modos de habitar dicha estructura, de modo que ambas vertientes interaccionan. Dichos espacios en la ciudad tradicional cumplían la función encuentro, mercado y espacio de comunicación y tránsito. Este equilibrio se altera en el siglo XIX cuando el espacio privado cobra relevancia económica.

<sup>8</sup> Quizás uno de los primeros autores en utilizar este término fuese Liotard a comienzos de la década de 1970 desde la filosofía. Sin embargo, pronto se extendió a otros ámbitos y sobre todo a ciertas teorías de la arquitectura que proponían la revisión histórica de la conformación de la ciudad después del racionalismo vanguardista y la arquitectura internacional. Aún así, como 'punto final' de la modernidad o una especie de 'continuidad' en ocasiones se han propuesto y utilizado otros términos como 'sobremodernidad' (M. Augé) o 'tardomodernidad' (M. Delgado, J. Cenicacelaya...). A falta de un mayor acuerdo nosotros hemos optado por la utilización del término con un guión gráfico que une pero a la vez separa la partícula inicial del posterior sustantivo: 'post-modernidad', para no perder el hilo de esa 'aparente continuidad' producto no tanto de la revisión sino del desmoronamiento y del derribo de los grandes ideales civilizatorios de la modernidad, por medio de innumerables torpedos lanzados a su línea de flotación y de las incomprensibles desdidas; aquellas que a la postre y con razón, seguramente nunca serán perdonadas ni olvidadas.

<sup>9</sup> Huelga decir que nosotros preferimos el término 'remodelación' con el calificativo de 'urbana', antes que otro de los términos comunes en ese ámbito que sería 'rehabilitación', con un matiz más propio de la arquitectura, y sobre todo 'regeneración', que sería un concepto al que se le pueden achacar intencionalidades de carácter ético o moral, en tanto que se 'regenera' algo que está previamente 'degenerado'. Optamos, por lo tanto, por la utilización de 'revitalización' y 'revalorización', en la medida que implican precisamente esa puesta en valor del territorio físicamente 'degradado'.

<sup>10</sup> Si el término de 'gentrificación' asociado al espacio público urbano supone un proceso de recambio de población de un barrio o una zona habitada mediante un proceso de movilidad social ascendente, el proceso contrario se denominó '*dumping*', lo que en todo caso dista de los modelos de desarrollo que deberían de apostar por la

pusieron en marcha, sobre todo en las décadas de 1970, 1980 y 1990<sup>11</sup>. A medida que la asimilación de los procesos se va sucediendo en otras ciudades a lo largo del mundo, el concepto toma denominaciones localistas más o menos literales pero que sirven para transmitir una misma idea de re-cambio funcional y simbólico de unos vastos espacios productivos en la orilla del mar y bordes de ríos navegables o rías de mareas que comienzan a estar definidos por las infraestructuras de consumo, de espectáculo cultural y de residencia pseudo-elitista de alta calidad para las nuevas clases medias acomodadas que sustituyen a las clases obreras y las estructuras que durante siglos han ocupado dichos emplazamientos.

Quizás con la intención de 'reparar' en parte ciertos desaguisados o por la necesidad de aunar criterios, el año 2000 se celebró en Berlín la Conferencia Global para el Futuro Urbano con la ocasión de la Expo internacional de ese mismo año, donde se aprobarían los 10 principios básicos para el desarrollo sostenible de los '*waterfronts*'. Sintetizando dichos 'mandamientos orientativos', se argumentaba que las intervenciones en los frentes de agua urbanos debían de ser parte integrante de la ciudad existente, dentro de la estructura urbana y de su vitalidad, de modo que el agua acondicione el paisaje urbano para funciones específicas como el transporte, el ocio y la cultura. Debían ser respetados en todo momento la identidad de los lugares y el patrimonio<sup>12</sup> colectivo configurado por objetos y 'paisaje', con el fin de dar significado a las operaciones de recuperación y preservación del carácter industrial como elemento fundamental identitario. Los '*waterfronts*' deberían de ser accesibles física y visualmente, poniendo en presencia el agua como recurso de diseño y ambientación para funciones culturales, comerciales y residenciales proyectadas desde la óptica de colaboración entre instituciones públicas y privadas para el equilibrio social y territorial; puesto que se reclamaba también un desarrollo sostenible no solo económico y ecológico sino sociocultural.

Los frentes de agua serían así recuperados gradualmente a lo largo de generaciones, con operaciones procedentes de la arquitectura, el urbanismo y el arte, de manera que el conjunto de la ciudad pueda beneficiarse de su potencialidad. Además, y lo que es más importante, toda planificación debía basarse en el previo análisis detallado de las principales funciones significativas de la línea de costa que se trate, siendo capaces de involucrar y enlazar todas las disciplinas relevantes; puesto que la recuperación de los '*waterfronts*' constituye una compleja labor que implica miradas divergentes y profesionales de diversas disciplinas.

---

sostenibilidad social, fundamentándose en principios de cohesión social, territorial, subsidiariedad y participación del ciudadana activa.

<sup>11</sup> Este fue el nombre semi-oficial de una extensa área al Este de Londres, que territorialmente pertenecía a uno de los espacios portuarios más grandes del mundo. Su remodelación se dirigió principalmente a los usos comerciales y residenciales, de modo que la denominación '*London Docklands*' se convertiría por primera vez al inicio de la década de 1970 en referencia para los planes gubernamentales de reconversión y desarrollo de la zona, y de ahí pronto llegaría su extensión casi universal. Dicho espacio adquirió también un carácter de conflicto con respecto a las viejas comunidades que eran sustituidas en el lugar por una creciente gentrificación que atraía a las clases de mayor poder adquisitivo mientras se expulsaban los residentes tradicionales, un tanto segregados de la ciudad en un enclave metropolitano 'remoto' con una pobre red de comunicaciones. Hacia el inicio del siglo XVIII se produjo el acondicionamiento de los '*docks*' para la protección del atraque de los navíos y para que tuviesen mayor seguridad tanto en su reparación como construcción, evitando las zonas inundables, con dos fases históricas posteriores de expansión durante las épocas georgiana y victoriana. Las compañías privadas llevaron a cabo una ardua labor de construcción de dichos '*docks*', hasta que llegado el principio del siglo XX pasarían a ser gestionados por la Autoridad del Puerto de Londres, lo mismo que ha sucedido por ejemplo con la Autoridad Portuaria de Bilbao, que amalgamaba toda una serie de intereses empresariales y corporativos con su entramado de relaciones laborales que condicionaban también unas relaciones sociales frecuentemente aludidas en las memorables descripciones de los '*docks*', sus negros edificios y sus gentes que hiciera Charles Dickens en sus novelas. Bombardeados durante la II guerra mundial como lugar estratégico de la producción, hacia 1960-1970 la industria portuaria adoptó el sistema de container como también sucediera en todo el puerto metropolitano que se extendía desde Bilbao hasta el Abra. Paradigma de remodelación de los puertos industriales degradados y símbolo el 'tatcherismo' británico, los programas de mayor alcance comenzarían hacia la década de 1980 con la formación de una corporación para el desarrollo de los '*docklands*' de Londres hasta que hacia 1990 ya se encontraban realizados o en fase de realización las más ambiciosas intervenciones de reconversión del tejido industrial a una mixtura residencial y comercial. Aparte de ser el segundo mayor centro financiero londinense como referencia simbólica de los nuevos usos con su correspondiente incremento de la población, tras las demoliciones y conservación de algunas estructuras y equipamientos anteriores 'rediseñados' para ser habitados y para albergar todo tipo de centros para los deportes acuáticos y variedades de ocio-consumo tal y como sucede, salvando las distancias, en bastantes casos del País Vasco (sobre todo en las poblaciones del litoral).

<sup>12</sup> Una de las normativas internacionales más conocidas y recientes en cuanto a la conservación del patrimonio es la que deriva de la Carta de Cracovia (2000), reivindicando la recuperación histórica y defendiendo los valores que se han ido acumulando a través de los siglos. La Comunidad Autónoma del País Vasco (CAPV) cuenta con la Ley Territorial Sectorial de Patrimonio Cultural Vasco y el Plan Vasco de la Cultura.

No obstante, cuando la parte más especulativa de aquellas orientaciones se ha cumplido, quedando en el aire muchos otros ideales tal y como iremos comprobando en las ciudades marítimas que estudiamos, la idea de 'frente de agua' y sus derivaciones se ha ido generalizando más que nada en la jerga urbanística de las últimas décadas conjuntamente al concepto un tanto más técnico de 'lámina de agua', utilizado generalmente en las intervenciones arquitectónicas realizadas en los espacios determinados por la relación ciudad-agua, hasta concebirse como un término no tan específico y más genéricamente aplicado al análisis del desarrollo urbano en las orillas de las superficies acuosas, que es el sentido en el cual nosotros lo utilizamos y entendemos un tanto diferente al término francés '*front de mer*', quizás mucho más entroncado en el lenguaje común. Profundizando un poco más en el matiz, en la parte del texto escrita en francés hemos preferido usar la traducción más literal de '*front d'eau*' igual que en castellano, puesto que además nos referimos a la construcción simbólica y configuración significativa del espacio urbano en los frentes de agua que pueden serlo tanto en la primera línea de costa junto al mar (el caso de Donostia-San Sebastián) o en las riberas de cauces fluviales (Bilbao y Baiona)<sup>13</sup>.

Por su valor epistemológico y explicativo de cara a interpretar y comprender mejor nuestro objeto de estudio y objetivos marcados, este concepto que para nosotros funciona como categoría de análisis siempre va a ir asociado, por un lado, al término de construcción simbólica; concepto utilizado por U. Fabietti y V. Matera (1999) en los estudios concernientes a la memoria social, simbólica y a la selección del recuerdo, pero que ha sido también aplicado por Matteo Manfredi (2007-2008) en referencia al papel hegemónico de las imágenes en las sociedades post-modernas para la construcción cultural contemporánea. Más cercano a nuestro ámbito y contexto, autores como Mikel Lorenzo (2008) lo utilizan señalando la construcción simbólica del paisaje (resultado de la transformación de un espacio por la acción antrópica, con períodos históricos marcados por los acontecimientos y las actividades desplegadas junto con las vivencias, experiencias y relaciones de las personas con el medio)<sup>14</sup>, lo que en nuestro caso redundaría en los espacios urbanos liminales de los bordes fluviales. Por otro lado, la configuración significativa hace conformar una mirada sensible de los grupos e individuos hacia el territorio que lo identifican primero como 'humano' y después como 'familiar', fruto de "un conjunto de engranajes representacionales que soporten y hagan practicable la identidad y resulten lo bastante elocuentes como para desencadenar una cierta emoción compartible"<sup>15</sup>. Esta reflexión del antropólogo Manuel Delgado (2007, 2011) nosotros la encuadramos precisamente en esas relaciones profundas pero cambiantes de las comunidades con el territorio que nos han legado un paisaje marítimo del litoral costero.

## 1.2. ANTECEDENTES Y DESARROLLO ACTUAL DEL TEMA: ESTADO DE LA CUESTIÓN BIBLIOGRÁFICA Y FUENTES DOCUMENTALES

Con el fin de centrar y delimitar nuestro objeto de estudio sintetizado en esa construcción simbólica y configuración significativa de los frentes de agua en el espacio urbano, desde un posicionamiento antropológico y signitivo que alude tanto a la construcción sociocultural como a la plasmación iconográfica y delimitar el estado de la cuestión, estudiamos los antecedentes y el desarrollo actual del tema. En este caso, al tratarse no solo de un límite físico entre la ciudad y el mar, sino también una frontera<sup>16</sup> interactiva donde entran en juego categorías y nociones estudiadas desde la antropología, y cuestiones estéticas y de urbanismo, hemos considerado como precedentes relevantes aquellas contribuciones que emanan desde diversos campos del saber y del conocimiento.

<sup>13</sup> En los casos que nos referimos exclusivamente a la línea de costa hemos podido utilizar el término 'frente de mar' o 'frente marítimo', lo mismo que en ocasiones hemos sustituido la palabra 'frente' por la de 'borde', que se aproxima en mayor medida a la idea de 'límite' y de 'frontera' a lo que luego volveremos.

<sup>14</sup> Así lo enunciaba el Convenio Europeo del Paisaje que se gestó hacia finales de la década de 1990 en el seno del Consejo de Europa, aprobándose su redacción definitiva en la ciudad de Florencia en 2000. El texto constituye un compendio de orientaciones y recomendaciones que cada uno de los estados miembros que lo ratificaron debe desarrollar e integrar significativamente en sus políticas de ordenación del territorio. El Estado español lo asumió en 2007 con su entrada en vigor un año después. Su publicación data de esas mismas fechas: *Convenio Europeo del Paisaje: textos y comentarios*, Madrid: Ministerio de Medio Ambiente, 2007.

<sup>15</sup> DELGADO, M. *La ciudad mentirosa. Fraude y miseria...*, op. cit., p. 68.

<sup>16</sup> Una interesante disertación de la idea de límite es la que propuso E. Trías, mientras que el concepto de frontera ha sido también ampliamente utilizado en antropología por autores como Barth, a quien haremos referencia en estas mismas páginas. Por otro lado, en nuestro caso también aparece la idea de 'frontera' asociada a límites

En este sentido, nos desplazaremos desde la antropología marítima hacia la antropología urbana y hacia las cuestiones propias de la técnica urbanística y la estética como ya hemos adelantado en los párrafos precedentes. Pretendemos de este modo proporcionar claves ineludibles y prefigurar los cimientos teóricos que nos ayudarán a conformar la elaboración de un discurso propio como refrendo de los objetivos planteados.

### 1.2.1. El concepto de cultura vinculado con el estudio del ámbito marítimo

Si tenemos en cuenta las vertientes antropológicas y socio-culturales próximas a la antropología marítima, existen numerosos trabajos etnográficos y algunos de ellos analíticamente más prolijos sobre localidades marítimas del País Vasco, además de estudios más concretamente sociológicos e históricos que ocasionalmente se han publicado a modo de títulos monográficos. Muchos de estos trabajos, no obstante, mantienen un carácter fuertemente etnográfico en ocasiones muy vinculado a la investigación historiográfica sobre localidades concretas de tamaño relativamente pequeño o intermedio, y casi nunca tomando las ciudades como realidades vivas e interactivas tal y como planteamos en esta investigación. Dichos estudios a menudo están enfocados a la vida de las comunidades pesqueras, y sujetos a las inercias de la etnografía clásica y antropología culturalista, preocupadas por la clasificación y recopilación de la cultura material con una orientación muy patrimonialista o bien en las interacciones de las propias colectividades con sus actividades productivas y simbólicas (con todo su espectro económico y ritual) que se desarrollan en su vital relación con el mar. No obstante, ya desde una época en la que se trata de superar las referencias descriptivas, los postulados funcionalistas establecerán algún tipo de relación entre la vida marítima (especialmente la pesca) y su organización social. Esta tendencia tomará posteriormente una vertiente claramente estructuro-funcionalista que continuará vigente durante las décadas centrales del siglo XX (Barnes, 1954; Blher, 1963 o Barth, 1966), hasta que en la década de 1970 el interés por lo marítimo gana ya un amplio espacio dentro de la antropología social, preocupándose por los grupos que se configuran social y culturalmente en torno al mar; incidiendo ya por primera vez en la construcción simbólica del territorio determinada por la creación de unos significativos espacios de límite entre la ciudad y el mar.

Acerca de la cultura del mundo marítimo, de la pesca de bajura y los paisajes del laboreo se ha ocupado, entre otros, el antropólogo Juan Antonio Rubio-Ardanaz<sup>17</sup>. Este autor, enmarca la antropología marítima como subdisciplina de la antropología social y cultural, reflexionando sobre algunos antecedentes desde las décadas de 1920 con el estudio de temas pesqueros que se limitan a menudo a la recopilación de datos técnicos sobre cuestiones de cultura material y patrimonio, los cuales descuidaban partes fundamentales referidas a la organización social de tipo comunitario. Tiempo después surgirá el propio término de 'antropología marítima' o 'antropología haliéutica', centrada básicamente en los grupos sociales con economías fundamentadas en la pesca, con intereses vinculados hacia lo económico, lo ecológico y lo político, tratando la explotación de los recursos del mar y la producción para la supervivencia. En el ámbito geográfico de la presente investigación, también desde finales de la década de 1920 algunos autores han tratado, aunque sea solapadamente, temas marítimos sobre todo relacionados con la pesca desde perspectivas históricas y de tipo etnográfico con cierta orientación sociológica, entre las que se encontrarían los trabajos de J. Caro Baroja para quien la dimensión temporal se hace inherente a la cultura y M. Ciriquiain-Gaiztarro en la década de 1980, con trabajos que también se sitúan en los espacios portuarios del litoral, además de la perspectiva patrimonial preocupada por temas más relacionados con las embarcaciones y la construcción naval.

---

jurisdiccionales estatales en el territorio transfronterizo que abarca el estudio centrado en las tres ciudades vascas marítimo-costeras (Bilbao, Donostia-San Sebastián y Baiona). Por consiguiente, en nuestro caso se aludirá por una parte a esa frontera virtualmente y políticamente establecida y por la otra a las fronteras más bien físicas, territoriales, geográficas, topográficas y simbólicas producidas en el contacto del espacio urbano con el agua, lo cual marca bordes y límites de singulares características para la configuración significativa de la ciudad; generando áreas y superficies que aparecen como 'umbrales' en los que se produce gradualmente ese transcurso 'liminal y fronterizo' al cual volvemos después.

<sup>17</sup> Tanto en libros como en múltiples textos de la revista *Zainak* impulsada por la Sección científica de Antropología-Etnografía de Eusko Ikaskuntza/SEV. y en la revista *Itsas Memoria* del Museo Naval de Donostia-San Sebastián.

Desmarcándose de las visiones anteriores, contamos con las aportaciones de Felipe Barandiaran, el cual ubicaría su trabajo de campo en el puerto de Pasaia con una clara preocupación por el "cambio social". Centrada básicamente en la década de 2000, tenemos tanto la tesis doctoral de Pío Pérez Aldasoro sobre las relaciones sociales de las comunidades pesqueras de Pasaia, como los estudios de la antropóloga Rosa García-Orellán, de mayor orientación económica acerca de la captura del bacalao en Terranova e investigaciones de connotación más simbólica referentes a los rituales de la muerte en la cultura marítima, ambas de corte estructural-funcionalista.

Esta última autora ha introducido colateralmente una aproximación a nuestro contexto en lo referente a la importancia de los elementos iconográficos y monumentales, incluso los restos de cultura material que adquieren un valor patrimonial como las embarcaciones restauradas en la bahía de Pasaia. En síntesis podemos confirmar que en un primer momento encontrábamos una orientación claramente descriptiva y de poca consistencia teórica, mientras que a continuación hallamos dos períodos donde se dará una aplicación del formalismo antropológico económico, el materialismo cultural de la ecología y en algunos casos la antropología económica, más ampliamente entendida desde planteamientos de carácter sustantivista y aquellos propios del materialismo histórico<sup>18</sup>. Estos últimos planteamientos se presentan abarcando ya aspectos de la modernización pero echando aún en falta la vinculación de la cultura con la realidad social del momento.

### 1.2.2. Espacios, fronteras y la irrupción de 'lo urbano'

Una vez planteada la vinculación entre la cultura y las realidades marítimas, el objeto de estudio propuesto exige pasar a analizar la visión teórica realizada sobre los espacios y la irrupción de lo urbano que en nuestro caso, como veremos, se dirige hacia la 'ciudad marítima' o del litoral. Vamos a comenzar por el concepto de 'hecho urbano' de H. Lefebvre, el cual se refería a una imagen de la ciudad como lugar de uso público, provisto de calles, plazas y sitios estanciales para el encuentro entre las personas. Excluir a la ciudadanía de ello, era algo similar a excluir a la humanidad de las formas de civilización<sup>19</sup>. A dicho concepto se referirá también Aldo Rossi desde la arquitectura que posteriormente veremos, añadiendo la idea de 'construcción de la ciudad en el tiempo' como conjunción urbana y socio-comunitaria que va creándose y evolucionando en el tiempo de manera orgánica a medida que se forjan las interrelaciones de las comunidades con el medio<sup>20</sup>. Introducimos también desde este momento el concepto de 'plaza de agua' para la singularidad de nuestra propia investigación. Esta noción la utilizamos en el sentido de espacio urbano del límite entre la ciudad y el agua, donde hallamos un conjunto significativo de elementos expresivos y patrimoniales del 'paisaje etnográfico' vinculados a los espacios marítimo-fluviales y característicos desde el punto de vista antropológico y signitivo-estético. El antropólogo M. Augé, por su parte, introdujo ya en la década de 1990 el concepto de 'no-lugar' sustentado en los 'espacios del anonimato' que serían un resultado espacialmente visible de los 'lugares' propios de la 'sobremodernidad' antes aludida. Para nosotros, esta categoría de 'no-lugar' encuentra su contrapunto de mayor interés en los espacios de resto y de residuo identificados por el artista Robert Smithson en la década de 1970; como aquellos lugares de abandono y de cierta 'disolución' de todo territorio estructurado y significado. Esta noción halla su complemento en la propuesta de T. del Valle y más concretamente en algunos aspectos cercanos a la antropología urbana y a la antropología de la memoria con la identificación de ciertos 'hitos de evocación' en las ciudades y los espacios urbanos; los intersticios, las diferencias entre lugares públicos y privados con sus 'puentes de enlace y separación' así como las encrucijadas.

<sup>18</sup> RUBIO-ARDANAZ, Juan Antonio. *La Antropología marítima subdisciplina de la Antropología sociocultural. Teoría y temas para una aproximación a la comunidad pescadora de Santurtzi (Bizkaia)*, Bilbao: Universidad de Deusto, 1994; pp. 25-26.

<sup>19</sup> Recordemos las críticas de Lefebvre al urbanismo de Haussmann, y en una onda similar Guy Debord afirmaba que la supresión del espacio público (la calle) era uno de los recursos que utilizaba la burguesía para salvaguardar la identidad de clase y el poder, aislando a los trabajadores y otras clases menos acomodadas.

<sup>20</sup> No obstante, la construcción de la ciudad en el tiempo también se puede entender desde la vertiente de una ordenación mucho más racionalista que planifica la ciudad para su consolidación en un período de tiempo más o menos prolongado, que es lo que sucederá por ejemplo con los ensanches burgueses decimonónicos.

Unido a ello, esta antropóloga ha utilizado conceptos como la transformación, la renovación y la conservación para referirse a las operaciones que últimamente se llevan a cabo con las intervenciones dirigidas de remodelación de ciudades, creando puentes entre los aspectos sociales y urbanísticos, lo cual introducimos en nuestra intención de interdisciplinaridad y entrecruzamiento que decíamos. De esta manera, superamos visiones como las de J. Borja y Z. Muxi (2003), quienes tratan el tema de la ciudad desde una sociología más escorada a la geografía urbana y al campo del urbanismo y de la arquitectura. Sobre el concepto de límite sigue siendo relevante la conocida aportación de Fredrik Barth (1976), donde el autor apuesta por una visión dinámica de las fronteras y los límites, dando cuenta de una pervivencia social y organizativa de los diversos colectivos y comunidades humanas que resulta de interés a la hora de plantear una idea de frontera o límite territorial y cultural entre la ciudad y el mar, dinámica y activa tal como nosotros aplicaremos. Dichos límites, tal como propuso F. Barth, en nuestro caso tampoco serán estáticos sino fruto de una interacción social constante. Si tenemos en cuenta que nuestro trabajo se realiza en un medio urbano-marítimo, vamos a referirnos a la 'irrupción de lo urbano' seleccionando las ideas, teorías y conceptos que nos sirven para explicar la construcción simbólica y configuración significativa de los frentes de agua. Esos espacios y esas fronteras están o forman parte de realidades socioculturales urbanas (para nosotros Bilbao, Donostia-San Sebastián y Baiona), por lo que consideramos pertinente tomar la reflexión antropológica planteada. Por lo tanto, de la antropología urbana adquirimos estos conceptos en un intento por comprender más certeramente la realidad entendida como lugar de relaciones sociales vivas, dinámicas y cambiantes, consustanciales a un concepto de cultura como algo que se construye y no como determinante de una realidad cerrada e inmóvil.

Desde las perspectivas que priman la morfología urbana Kevin Lynch (1960) y otros clásicos como P. Spreiregen (1971), teóricos del urbanismo, recalcan la idea de 'mapa cognitivo' en el que el individuo puede elaborar una representación situacional, aportando un plus de 'legibilidad' que escapa a la 'ciudad alienada', donde no podemos reconocer ni tan siquiera nuestra posición. K. Lynch fundamenta 'la imagen de la ciudad' en la articulación de una serie de hitos, mojones, encrucijadas, barrios y bordes que delimitan, concatenan y a la vez unifican los rasgos de legibilidad del espacio urbano, constituyendo algunos de aquellos puntos donde acontecen señalizaciones específicas en los que se da la lógica del monumento y los elementos estéticos; lo que para nosotros se concretará en los espacios y fronteras del 'borde' litoral entre la ciudad y el mar. Si para Aloïs Riegl los 'valores rememorativos' reflejaban el reconocimiento del monumento como algo que pertenece al pasado, lo cierto es que los monumentos 'del pasado' están integrados en la cultura del presente. En este sentido, en una aparente contradicción el propio A. Riegl establecía la categoría de los 'valores de contemporaneidad' que atesoran los monumentos, lo que corresponde a la capacidad de satisfacer las necesidades materiales o espirituales de las personas; de forma pareja a como lo harían las creaciones 'modernas'<sup>21</sup>. Así, en el intersticio nos encontramos con la '(re)construcción reflexiva del pasado', sabiendo que los monumentos fueron erigidos para alguna funcionalidad específica, aunque dicho contexto ya se haya extinguido; permaneciendo únicamente los símbolos materiales. A través de la 'materialidad arquitectónica' podemos también descubrir todo un mundo de usos y valores, que podría llevarnos a reflexionar sobre el valor relativo de la cultura.

En la geografía que concierne a las ciudades vascas del litoral, por ejemplo, y en sintonía con la orientación de estos autores, las colinas cercanas a la costa y a los ríos permiten 'mapear' la ciudad marcando los 'rumbos' de unos valles transversales al mar que condicionan fuertemente el territorio. Para nuestro estudio somos partidarios, por lo tanto, de una visión post-moderna (A. Rossi, 1971 y C. Aymonino, 1977) que se distancia de la ciudad-espectáculo; con el fin de adentrarse en una concepción del urbanismo muy enlazada con los 'hechos urbanos', con la evolución de la ciudad en el tiempo y con una re-actualización de códigos y formas del pasado no sujetas al pastiche omnipresente como sucede en muchos de los escenarios urbanos que nosotros mismos estudiamos ya en el inicio del siglo XXI, determinados por una reinención y re-actualización de imaginarios propios de la cultura costero-marítima y de la forma de crear ciudad en los frentes de agua del litoral.

<sup>21</sup> RIEGL, Aloïs. *El culto moderno a los monumentos*, Madrid: La Balsa de la Medusa, 2008 (3ª edición).



Enlazando ambas ideas, lo dicho se completa con la aportación de C. Jencks (2002, 2005) sobre el lenguaje del post-modernismo como nuevo paradigma arquitectónico acompañado en el espacio urbano de la elaboración de toda clase de imágenes icónicas, como unas formas de 'poder enigmático' que nos colocan otra vez, a través de la arquitectura icónica, ante los enigmas del poder y sus renovadas tretas para la representación en el espacio público urbano. Acerca de los principios ecológicos aplicados a lo urbano y su estudio formal no podemos dejar sin citar autores como C. Steinitz o N. Gist y S. Fava (1968). Con ellos aprendemos que a la luz del paradigma ecológico se intuyen los temas correspondientes a la geografía humana con perspectivas diacrónicas. Desde este punto de vista, el plano de la ciudad es la imagen más significativa y tan identificativa como la huella dactilar de un individuo, tal y como destacamos más adelante cuando valoramos los recursos estéticos de los planos y los mapas como testimonio más o menos fehaciente no solo de la forma sino incluso de la idiosincrasia de la ciudad y el territorio.

El dinamismo urbano y los esfuerzos por enlazar la idiosincrasia de la ciudad y el territorio viene a completarse con las aportaciones de Manuel Delgado (2007, 2011), uno de los que con mayor ahínco critica la conversión de las ciudades en artículos de consumo con una sociedad humana en su interior, pero transformadas en caricaturas y parodias de sí mismas y con una obsesiva vocación de 'transparencia'; aunque dicha transparencia sea más bien opaca a pesar de las 'cristalinas' arquitecturas que veremos cómo nacen en los enclaves remodelados. Un reverso oscuro que nos lleva a las puertas de una 'ciudad-fábrica' y no precisamente en su sentido decimonónico industrial sino post-moderno y post-industrial en la continua ruleta de producción de sueños, simulacros y elementos para la fascinación con un afán 'espectacular' y 'espectacularizador' al mismo tiempo. De modo que para M. Delgado, a esa 'esencia' que "de vez en cuando, todavía se niega a obedecer y por la que se desparrama a todas horas aquello que no cristaliza jamás [es] a lo que no deberíamos dudar en llamar, sencillamente, 'lo urbano'"<sup>22</sup>. También para Manuel Castells (1974, 1995), se trata de una 'comunidad urbana' como un sistema jerarquizado y específico, diferenciado pero a la vez inmerso en las relaciones sociales y en los valores culturales.

Si para M. Castells la cuestión urbana en las grandes ciudades estudiadas en la década de 1990 pasó a convertirse en la gestión de la 'ciudad informacional', M. Delgado recupera la esencia de ese 'animal público' (1999) que puebla el espacio urbano, de modo que en su habitar y transitar como acto de ocupación crea ciudad y ciudadanía (Borja & Muxi, 2003). Ese 'espacio público como ideología' (Delgado, 2011) se ve inundado por los modelos de ciudad en cuyo establecimiento se complementan los aspectos socioculturales y técnico-urbanísticos debidos a la planificación y a la creación de imagen que se dirige hacia la 'venta de la ciudad' en post-modernidad. Todo ello edifica un paisaje vivido, siendo conscientes de que el concepto de paisaje como categoría analítica adquiere además un valor patrimonial relevante que es extensible a nuestro caso mucho más centrado en la antropología del mundo marítimo y su desplazamiento hacia lo urbano, la urbanística y el campo estético-iconográfico, que son determinantes para terminar de perfilar a partir de ahora este estado de la cuestión. El paisaje como construcción cultural nos interesa especialmente en nuestra investigación dado que atañe vivamente al dinamismo y a las interacciones, así como a las fricciones producidas en la construcción simbólica y configuración significativa de la ciudad junto al mar.

### **1.2.3. El urbanismo y la planificación de la ciudad. Bilbao, Donostia-San Sebastián y Baiona**

Tal y como hemos argumentado hasta el momento, nuestro trabajo se asienta y se concreta en ciudades muy dinámicas y cambiantes tanto a nivel sociocultural como espacial, urbanístico y estético. Dinámica a la cual responden las fronteras y los límites interactivos de los frentes de agua entre la ciudad y el mar. Bordes que han sido construidos simbólicamente mediante una configuración significativa que nos remite a las técnicas del urbanismo y del planeamiento que se han ido desarrollando y evolucionando a través del tiempo, por lo que el estudio del ámbito que ahora proponemos nos interesa y nos sirve de cara a comprender mejor dichos fenómenos.

<sup>22</sup> DELGADO, M. *La ciudad mentirosa...*, op. cit., p. 18.

Existen artículos y trabajos sobre aspectos parciales del desarrollo urbanístico en los frentes de agua que se recogen en monográficos editados por el Instituto Vasco de Administración Pública (IVAP, 1999), o Eusko Ikaskuntza/Sociedad de Estudios Vascos (2001), donde se muestra una visión conjuntiva territorial, social y urbana y se constata una vertiente historiográfica con la que se ha abordado el tema de los espacios urbanos marítimos. También contamos con aproximaciones a cuestiones urbanísticas, patrimoniales, socioculturales o incluso simbólicas que tienen que ver con la configuración significativa de la ciudad junto al mar).

En lo referente específicamente a la construcción del espacio urbano en los frentes de agua, contamos con una tesis doctoral defendida en 2003 por Clara Aversa en la Universidad del País Vasco/EHU.: *La tierra y el mar: la arquitectura en el borde litoral*. En la cual, desde una orientación eminentemente urbanística y arquitectónica escruta las formas de construir que se han utilizado y que han alcanzado la hegemonía histórica por su vínculo con las estructuras e ideologías del poder en cada época. No obstante, a nosotros nos interesa introducir la relación tan intensa que se produce entre las comunidades humanas y el medio marino en ese proceso de construcción simbólica y configuración significativa de la ciudad en los frentes de agua, con sus 'límites' urbanos y portuarios como espacios de frontera desde la visión antropológica y estético-iconográfica planteada, de la cual carecen o adolecen los estudios mencionados.

#### **1.2.3.1. Aportaciones complementarias para el análisis de carácter historiográfico, geográfico, arquitectónico y urbanístico**

En lo concerniente a la metrópoli de Bilbao, hasta el momento no contamos con trabajos cuyo objeto de estudio haya aportado algún tipo de análisis de los frentes de agua, salvo pequeños tratamientos de carácter urbanístico e historiográfico llevado a cabo en Barakaldo y Portugalete por Gorka Pérez de la Peña. Este realiza una historiografía del urbanismo geográficamente muy localizada en esos municipios sin referirse expresamente a los frentes de agua y a las relaciones culturales que interceden en la construcción simbólica de los espacios marítimos y portuarios en su evolución funcional desde la pesca y el comercio hacia la metrópoli industrial y los enclaves revalorizados. Se limita a una visión descriptiva vinculada con la difusión del patrimonio industrial y la divulgación histórica. No obstante, nos sirve para matizar el transcurso de los acontecimientos, a veces de gran calado urbanístico y/o geográfico, moldeando y modelando unos espacios urbanos determinados, inmersos en la ciudad y sus estribaciones metropolitanas. Conjuntamente, las reseñas en prensa constituyen fuentes directas (lo cual justifica una labor sistemática de hemeroteca), al igual que las publicaciones esporádicas o periódicas como la revista *Bilbao Ría-2000* que nos proporcionan referencias acerca de proyectos estratégicos que se vienen realizando en las últimas décadas con el impulso decisivo de las administraciones en pos de la remodelación y reconversión de la ciudad. Materiales que nos serán parcialmente válidos en cuanto a fuentes de información e inspiración crítica hacia los modelos de ciudad poco condescendiente con las intrincadas relaciones humanas.

En cuanto a los antecedentes y desarrollo actual del tema que sintonizaría con la propia configuración física (urbanística y arquitectónica) de los frentes de agua hallamos trabajos académicos dados a conocer por historiadores/as del arte y arquitectos (Nieves Basurto, Paloma Rodríguez-Escudero, Jaione Velilla, 1996; así como Javier Cenicacelaya, Antonio Román e Iñigo Saloña, 2001), y la continua labor editorial del Colegio Oficial de Arquitectos Vasco-Navarro (COAVN). Aunque por norma general son trabajos centrados en aspectos concretos de la arquitectura y/o el urbanismo, nos sirven en la medida que aportan información acerca de cómo se han configurado en el tiempo, arquitectónicamente y urbanísticamente, algunos de los espacios de los frentes de agua en las ciudades que estudiamos. Desde la vertiente estructural de la geografía urbana autores/as como Andrés Precedo Ledo, Vicente García Merino o Manuel González Portilla (2001, 2009) impulsan desde hace décadas trabajos tanto individuales como colectivos sobre el origen y consolidación de la metrópoli bilbaína en ambas orillas de la Ría. Todas estas monografías presentan un matiz teórico fuertemente vinculado con el estudio del urbanismo, la arquitectura y la historia urbana, desde una orientación básicamente historiográfica, geográfica y

económica formal, lo que nos sirve de un modo genérico para la adquisición de referencias y el necesario entrecruzamiento disciplinario que proponemos a la hora de abordar nuestro objeto de estudio ubicado en la complejidad de la construcción simbólica y configuración significativa de los frentes de agua en el espacio urbano-marítimo, pero sin perder de vista la línea antropológica y estética planteada.

En esta misma línea pero teniendo en cuenta los antecedentes urbanos, históricos, geográficos y arquitectónicos de la bahía de la Concha (Donostia-San Sebastián), hemos de valorar positivamente la ardua labor de edición y divulgación de numerosos trabajos de investigación, en ocasiones producto de tesis y tesinas, que viene realizando el Grupo Dr. Camino de Historia Donostiarra, hoy día Instituto Dr. Camino, desde su Seminario de Estudios sobre Donostia-San Sebastián.

Muchas ideas y el esfuerzo de muchos/as autores/as han encontrado en esta entidad una vía de expansión y difusión tan moderna y actualizada en la esfera cultural como la renovación que supuso en lo urbanístico el ensanche urbano para las ciudades que analizamos. Sobre todo en lo que concierne a los estudios urbanos de la ciudad de Donostia-San Sebastián, destacamos también la creación del Instituto Geográfico Andrés de Urdaneta (más conocido con el nombre de INGEBA). Bajo el auspicio de dicho organismo vieron la luz las revistas *Lurralde: Investigación y Espacio* (1978) y *Geografía de Euskal Herria* (1979), focos o 'faros' en todo lo concerniente a la ciencia urbana que desde el punto de vista más bien geográfico nos proporcionan aproximaciones al establecimiento de la ciudad 'moderna' y 'ensanchista' en un territorio como el País Vasco, determinado por la presencia del litoral marítimo y de la montaña; lo que nos sirve para extraer referencias temporales concretas.

Sobre la historia de Donostia-San Sebastián, las problemáticas poliédricas de la metrópoli o el puerto de Pasaia (desarrollo industrial y urbano en los frentes marítimos) contamos con una diversidad de publicaciones. Algunas de ellas provenientes de estudios científicos y académicos, mientras que otras más encaminadas a la divulgación de aspectos concretos del urbanismo, la historia, la arquitectura o el análisis del espacio urbano. No obstante, estas últimas también nos han servido puntualmente, como veremos, en el transcurso de la investigación para la obtención y el contraste de ciertos datos relevantes.

Siguiendo este hilo conductor y en consonancia con los modelos que atañen a las ciudades vascas de la cornisa cantábrica, tratando el fenómeno moderno de los ensanches urbanos hemos cotejado obras como los estudios dirigidos por los arquitectos Xabier Unzurrunzaga Goikoetxea (2000, 2002) e Iñaki Galarra (1996, 2002) o el urbanista Ángel Martín Ramos (2004), quien ha redactado ensayos sobre los ensanches urbanos de Donostia-San Sebastián y su identidad diferenciada en cuanto a ciudad planificada, así como la construcción y configuración de la ciudad en los frentes de agua. En esta misma senda ubicaríamos las aportaciones fundamentales que M<sup>a</sup> Jesús Calvo (1984) realiza desde la geografía urbana, las cuales pueden considerarse y utilizarse como fuentes de orden secundario para la investigación que nos ocupa en cuanto a la configuración de la ciudad y el espacio urbano de Donostia-San Sebastián visto e interpretado desde la geografía urbana.

Paralelamente, ahondando en un aspecto importante de la historia reciente de la ciudad en base a los aspectos paisajísticos derivados de la monumentalidad, contamos con un estudio enfocado desde las artes plásticas. En dicha investigación los profesores A. Arnaiz, J. Elorriaga, X. Laka y J. Moreno (2010) han elaborado un análisis que indaga en el concurso para el nuevo cementerio de Ametzagaina que se convocó en el ecuador de la década de 1980, reuniendo a equipos de arquitectos y artistas entre los que se encontraba Jorge Oteiza, con una propuesta que desde el re-conocimiento del arte y el saber de la escultura instauraba la idea de un paisaje para la 'monumentalidad moderna'. Con unas coordenadas estéticas y antropológicas que entroncaban también con la idea de construcción simbólica del espacio urbano en los frentes de agua, lo que a nosotros nos concierne directamente desde los aspectos estético-iconográficos e incluso antropológicos que atañen a la configuración significativa de los lugares, activando una pulsión identitaria de hondo calado sociocultural. La presencia arquitectónica-escultórica resolvía la necesidad de una monumentalidad integradora y sintetizadora que encaraba el horizonte marino desde una cota elevada cercana a la Concha en Donostia-San Sebastián.

En referencia a los temas de urbanismo localizados en el país vasco-continental y en lo concerniente a Baiona, es posible destacar sendas obras escritas por I. Galarraga (1996), e I. Galarraga, X. Unzurrunzaga, A. López De Aberasturi, A. Azpiri y A. Alkorta (2002). Las cuales nos introducen en un entendimiento del espacio urbano que proviene de la técnica urbanística y se inmiscuye en cuestiones de índole estético y orden simbólico, sobre todo en lo que se refiere a los puntos cardinales estratégicamente configurados con elementos monumentales significativos y su desarrollo en el tiempo. Advirtiendo así mismo los problemas que la construcción de la ciudad ha originado en su relación con el mar, en los espacios donde la ciudad proyecta una imagen determinada; tradicional<sup>23</sup>, moderna o reinventada. Relacionando las cuestiones de índole urbanística con la historia de Baiona debemos hacer constar las aportaciones de Pierre Hourmat (1982, 1987) con una orientación historiográfica no ajena a las cuestiones sociales intrínsecas en el carácter y la idiosincrasia de la ciudad. Acerca de testimonios históricos altamente significativos para el devenir de los emplazamientos urbanos y por ende susceptibles de extraer datos relevantes, nos han sido útiles como fuentes de información a ese nivel los trabajos dirigidos por Josette Pontet (1991), donde se pueden considerar fundamentalmente los artículos de Jean-Paul Jourdan mucho más cercanos a permitir la permeabilidad de una visión interdisciplinaria como la que proponemos, atenta al panorama y los fenómenos culturales, urbanísticos y estéticos en los frentes de agua.

A pesar de que los archivos de Baiona hayan desaparecido en gran parte a causa del devastador incendio de 1889, algunos autores colocados en esa fecha finisecular entre los siglos XIX y XX resultarán indispensables a la hora de abordar detalles de la escenografía y de la imagen urbana de los bordes fluviales. Por ejemplo, citamos con cierta prudencia las obras de de É. Ducéré (1887, 1889, 1911), teniendo en cuenta la limitación de su carácter enciclopédico pero sin perder de vista las referencias textuales y toponímicas identificatorias del espacio urbano en su interacción y relativa 'colonización' de los frentes de agua. En la misma onda aunque mucho más avanzado en el tiempo, se encuentra la tesis doctoral de E. Goyheneche (1990) sobre la región bayonesa desde la edad media hasta el siglo XV, que nos ha servido para clarificar los orígenes del establecimiento del espacio urbano aún primitivo en las orillas de los ríos gracias a la existencia previa de colectivos humanos cuya vida se sustentaba en su relación económica (de comercio, de transporte y de comunicación) con el cauce fluvial.

La cuestión de los paisajes, los símbolos y la configuración de la imagen urbana en Baiona la obtenemos parcialmente de las aportaciones de E. Eyerbe (1994), con una visión interdisciplinaria expuesta por I. Galarraga, M. Garikoitz o P. Laborde que para el objeto de nuestra investigación incide desde vertientes urbanísticas, sociales, iconográficas e históricas. Versiones más contemporáneas del patrimonio marítimo que interceden en nuestro objeto de estudio en cuanto a la cultura-material producto de la relación de las colectividades con el medio marítimo han sido recientemente puestas en valor en una monografía editada por el Museo Naval de Donostia-San Sebastián (2009), donde podemos subrayar especialmente los textos de A. Goicoechea, B. Herreras, J. Zaldúa y J. A. Rubio-Ardanaz por las explícitas referencias a los elementos patrimoniales de la cultura marítima y su importancia como hitos de señalización de enclaves específicos en la ciudad junto al mar.

A propósito de la colaboración trans-fronteriza, contamos con un trabajo coordinado por Eguzki Urteaga (2008), donde destacan las propuestas de M. Berger, Z. Bray, P. Clerc, M. Urteaga y A. Zabalza), en cuanto a la concepción teórica y los límites de categorías como el paisaje 'trasfronterizo' del País Vasco y su valor como fenómeno aglutinador en cuanto a una cultura asociada tanto al entorno rural y la montaña como al mundo marítimo. Asimismo,

<sup>23</sup> Como ya venimos citando varias veces el término 'tradición', nos vemos obligados a aclarar que no utilizamos dicho concepto en base a un 'tradicionalismo' referente a usos, costumbres e idearios, sino apelando a unos sustratos profundos de la cultura que van innovándose y se manifiestan de modos distintos en cada época y período histórico, pero con una estructura subyacente compartida. La 'tradición' evoluciona así desde el arraigo cultural e incluso la modernidad, con sus presupuestos de ruptura, intuimos que llegó a conectar con esa esencia profunda y culturalmente entendida como un afán 'civilizatorio' (desde esa óptica tendría sentido la denominación incluso de 'tradición moderna'). Dudamos, sin embargo, que en post-modernidad suceda lo propio, por lo tanto, sería solamente desde esa acepción que explicamos y que traemos a colación en nuestro estudio desde la que justificamos y manejamos este término conceptual, en unos parámetros similares a lo que decimos sobre los 'saberes' y conocimientos extraídos y experimentados desde la 'cultura popular', en ningún caso vinculable a la cultura de masas.

contamos con un estudio sobre el cambio urbano, la transformación urbanística y las intervenciones arquitectónicas en los espacios del borde litoral, llevado a cabo en Hondarribia (Fuenterrabía) hace unos años y editado en formato libro por X. Unzurrunzaga Goikoetxea (2000). En él se abordan las cuestiones intrínsecas de los límites entre la ciudad y el mar desde la perspectiva teórico-práctica de la intervención urbanística que es a todas luces enriquecedora para entender la construcción simbólica de la ciudad desde nuestro prisma cultural, antropológico y estético.

Secundariamente, encontramos referencias a la planificación a escala territorial y urbana en documentos normativos actualizados que se refieren tanto al urbanismo como a la ordenación del territorio en el País Vasco; de manera que se citan aquellas figuras que tanto en la legislación española como francesa marcan la filosofía territorial en su período determinado de vigencia, por lo que debemos prestarles atención en cuanto marco no sólo jurídico-normativo sino también estratégico en su sentido ideológico, político y económico para el impulso de unos determinados modelos de ciudad que inciden en el plano simbólico de la relación del espacio urbano con los frentes de agua, así como el grado de correspondencia que existe con las interacciones históricas entre la comunidad y el medio. Relaciones dadoras de sentido y cargadas de una singular sensibilidad hacia los lugares propios tallados y modelados por la cultura marítimo-costera del borde litoral. Tenemos igualmente constancia de planes generales de ordenación urbana, planes sectoriales y planes específicos, los cuales posibilitan, como se ha expresado, un acercamiento sinuoso al estado de la cuestión. Tanto la ordenación territorial a escala regional, comarcal o metropolitana como la planificación urbanística a escala de la ciudad (revisando las últimas aportaciones de expertos como J. Allende Landa, 2001, 2002. y el arquitecto J. M<sup>a</sup> Erquicia Olaciregui, 2003; además de documentos administrativos inéditos), focalizan espacios y lugares de tránsito para el comercio y la circulación.

Consideramos igualmente necesaria una aproximación colateral a los documentos de planificación y su estudio, puesto que constituyen las trazas básicas para un marco normativo que deriva, aunque sea lejanamente, de las teorías sobre la ordenación y planificación de las ciudades decimonónicas con una clara inspiración burguesa que promulgaron sobre todo Haussmann en París y Cerdà en Barcelona en el ecuador del siglo XIX<sup>24</sup>, así como la concreción posterior de la ciencia y la técnica urbanística deudora de aquellas concepciones y que nos sirve para el entendimiento del establecimiento del espacio urbano moderno en los frentes de agua. Ello va unido a la valoración específica del entorno post-industrial desde un punto de vista estético y paisajístico, donde el mayor protagonismo lo adquieren precisamente los elementos provenientes de la industrialización, que se asoman como vestigios y ruinas junto a los demás objetos de cultura material marítima y portuaria monumentalizados. Elementos 'mobiliarios' y estructuras arquitectónicas o 'micro-arquitecturas' con reminiscencias escultóricas que constituyen todo un patrimonio construido y unos 'imaginarios en reinención' recubiertos de posos de memorias disolutas e iconográficamente re-descubiertas.

#### **1.2.4. La esfera iconográfica y estética en el espacio urbano**

Unido precisamente al epígrafe inmediatamente anterior, cuando investigadores como Antonio Remesar aluden al concepto de 'arte público' lo hacen desde una perspectiva que no se olvida de recordar los prolegómenos de dichos conceptos asociados a las 'obras' de los primeros urbanistas en el sentido más teórico y estricto de la palabra, dado que un 'urbanismo' entrecorrientemente denominado 'intuitivo' ha existido desde siempre, ligado a los saberes y conocimientos populares, condicionados y compartidos por la comunidad. En este caso, sin embargo, suele referirse al propio Cerdà y su reclamo del 'ornato público' que se produce al final del siglo XIX en el contexto de la modernidad, en relación al planeamiento urbano y la inserción de 'obras de arte' en el diseño de los modelos de ciudad. Después, "el concepto empieza a arraigar tras la II Guerra mundial. La reconstrucción de las ciudades europeas

<sup>24</sup> Modelo de 'destrucción creadora' para M. Delgado y otros/as muchos/as, con una voluntad 'redentora' del espacio urbano que no se conforma con actuar en el plano formal sino que trasciende al plano 'moral'. En este sentido, las 'inevitables' instalaciones culturales que en las remodelaciones urbanas post-modernas aparecen por doquier contribuirían también a esa tarea de 'elevación moral', invocando principios abstracto del arte, la cultura o incluso la ciencia, y prestigiando fuertemente las estrategias de tematización y legitimación simbólica de las instituciones políticas y financieras o empresariales ante la ciudadanía.

supone un nuevo balance entre planificación urbana, arquitectura y arte público. El propio agotamiento del movimiento moderno en su incapacidad de 'renovar' los centros urbanos [...] producían la emergencia de nuevas prácticas y una revitalización de la escultura pública"<sup>25</sup>. A ello hay que añadirle la reconsideración de la categoría de 'monumento', lo cual viene asociado intrínsecamente a las manifestaciones escultóricas de los espacios públicos urbanos; lo cual constituye en general un problema que pertenece y atañe a la esfera de la cultura con sus vértices estéticos, iconográficos, imaginarios, identitarios, signitivo-simbólicos y ciertamente antropológicos.

En nuestro contexto de estudio, de hecho, filósofos y estudiosos de la estética como Fernando Golvano (1999) entre otros/as autores/as, se han volcado últimamente en la detección de una profunda transmutación que afecta sobremanera al declive del paisaje industrial, con la consiguiente afección en las persistencias y permanencias no solo arquitectónicas y paisajísticas, sino culturales, en la línea de flotación de las memorias, los recuerdos y los olvidos, las evocaciones, los imaginarios afligidos e identidades en avanzada descomposición. Junto a ello, la labor emancipadora de artistas como Luis de Palma, Joan Fontcuberta o Lara Almarcegui se ha adentrado en ese mundo de recónditos paisajes y 'no-lugares' susceptibles de intervenir y de traer a presencia artística y simbólicamente, redefiniéndolos acaso como reconocimiento material tangible de un patrimonio cultural para la posteridad. A este respecto, autores/as como Álvarez Reyes hablan de los 'espacios de transición', aquellos reductos espaciales efímeros que ya no son lo que un día fueron y que aún tampoco han llegado a ser lo que serán en el futuro.

En esta categoría cabría reseñar aquellos estudios que han mostrado la existencia de asentamientos humanos abandonados en los que prevalece una percepción detenida del tiempo, allá donde solo quedan las huellas de vidas pasadas, de lo que fue ciudad y ahora es recuerdo u olvido:

"Al desaparecer la presencia humana en unos escenarios que, en principio, se encontraban destinados a la vida, nos queda tan solo la quietud y el lugar. [...] La ausencia nos traslada a nuestra más extremada presencia: la de la intimidad de nuestras emociones. [...] Todos esos lugares los vivimos, pese a todo, como nuestros. [...] Las imágenes de ciudades vacías, de escenarios sin actores ni espectadores, de ruinas y de campos donde sucedieron cosas se convierten en vehículos que nos trasladan a una emoción, a un discurso más amplio, a una teoría que estaría situada más allá del juicio estético o visual [...]. Se establece una apelación a la memoria colectiva. Se pone en común una emoción asociada a un espacio que fue contenedor de experiencias"<sup>26</sup>.

En muchas ocasiones la alusión a la ruina nos ubica ante una situación que nos evoca sensaciones de vacío y de quietud, incluso de soledad y de una acción de análisis más encaminada a indagar en los restos materiales más o menos decrépitos que en los procesos que han precipitado dichas 'ausencias' y abandonos. Sin embargo, todos esos lugares han constituido en algún instante temporal centros de intensa actividad e interactividad social y cultural, como para nosotros pueden ser los entornos industriales y post-industriales. En este sentido, vuelve a revelarse el contrapunto que antes apuntábamos entre la idea de 'inmutabilidad' y de dinamismo, asumiendo que tanto los vestigios materiales y rastros del paisaje como las relaciones socioculturales son importantes e insoslayables en el escrutinio de esas construcciones simbólicas y configuraciones significativas de los frentes de agua.

En lo que respecta al arte y los dispositivos estéticos, entre los materiales que reverberan los estilos históricos característicos de las ciudades en las que nos centramos hallamos libros, artículos y textos de referencia sobre las épocas del eclecticismo, el modernismo, la vanguardia u otros criterios de selección y clasificación, comúnmente desde el punto de vista arquitectónico pero de modo mucho más modesto en lo que se refiere a la escultura pública y/o el mobiliario urbano, aparte de indicaciones técnicas sobre monumentos concretos o guías de esculturas públicas instaladas en calles, plazas, paseos y parques que en nuestros días están proliferando. Aunque en casi todos los casos con una intención de mera catalogación

<sup>25</sup> REMESAR, Antonio. "Repensar el paisaje desde el río", en: MADERUELO, Javier (dir.). *Arte Público. Huesca: Arte y Naturaleza*, Huesca: Diputación de Huesca, 2000, p. 193. El 'arte público' en cuanto 'constructo hipotético' pretende así "explicar, analizar y valorar un conjunto de prácticas estéticas que definen el carácter de los lugares urbanos estudiados desde la óptica [sic] más general de los procesos de desarrollo y regeneración urbanos (Boviard, 1997). *Idem*, p. 199.

<sup>26</sup> PEIRÓ, Juan Bautista; SANTIAGO, Paula. "La ciudad como paisaje y memoria", en: *Fabrikart. Arte, tecnología, industria, sociedad*, nº 7 ('Naturaleza y Paisaje'), Bilbao: Universidad del País Vasco/EHU., 2007; pp. 156-157.

transición', aquellos reductos espaciales efímeros que ya no son lo que un día fueron y que aún tampoco han llegado a ser lo que serán en el futuro.

En esta categoría cabría reseñar aquellos estudios que han mostrado la existencia de asentamientos humanos abandonados en los que prevalece una percepción detenida del tiempo, allá donde solo quedan las huellas de vidas pasadas, de lo que fue ciudad y ahora es recuerdo u olvido:

"Al desaparecer la presencia humana en unos escenarios que, en principio, se encontraban destinados a la vida, nos queda tan solo la quietud y el lugar. [...] La ausencia nos traslada a nuestra más extremada presencia: la de la intimidad de nuestras emociones. [...] Todos esos lugares los vivimos, pese a todo, como nuestros. [...] Las imágenes de ciudades vacías, de escenarios sin actores ni espectadores, de ruinas y de campos donde sucedieron cosas se convierten en vehículos que nos trasladan a una emoción, a un discurso más amplio, a una teoría que estaría situada más allá del juicio estético o visual [...]. Se establece una apelación a la memoria colectiva. Se pone en común una emoción asociada a un espacio que fue contenedor de experiencias"<sup>26</sup>.

En muchas ocasiones la alusión a la ruina nos ubica ante una situación que nos evoca sensaciones de vacío y de quietud, incluso de soledad y de una acción de análisis más encaminada a indagar en los restos materiales más o menos decrépitos que en los procesos que han precipitado dichas 'ausencias' y abandonos. Sin embargo, todos esos lugares han constituido en algún instante temporal centros de intensa actividad e interactividad social y cultural, como para nosotros pueden ser los entornos industriales y post-industriales. En este sentido, vuelve a revelarse el contrapunto que antes apuntábamos entre la idea de 'inmutabilidad' y de dinamismo, asumiendo que tanto los vestigios materiales y rastros del paisaje como las relaciones socioculturales son importantes e insoslayables en el escrutinio de esas construcciones simbólicas y configuraciones significativas de los frentes de agua.

En lo que respecta al arte y los dispositivos estéticos, entre los materiales que reverberan los estilos históricos característicos de las ciudades en las que nos centramos hallamos libros, artículos y textos de referencia sobre las épocas del eclecticismo, el modernismo, la vanguardia u otros criterios de selección y clasificación, comúnmente desde el punto de vista arquitectónico pero de modo mucho más modesto en lo que se refiere a la escultura pública y/o el mobiliario urbano, aparte de indicaciones técnicas sobre monumentos concretos o guías de esculturas públicas instaladas en calles, plazas, paseos y parques que en nuestros días están proliferando. Aunque en casi todos los casos con una intención de mera catalogación y/o de promoción y publicitación, nos sirven en la medida que aluden a las fronteras y límites entre la ciudad y el agua, donde estos elementos que van desde la escala arquitectónica hasta el mobiliario, pasando por la escultura y la micro-arquitectura, juegan un papel a veces de cierta relevancia que es positivo detectarlo y destacarlo.

No obstante, profundizando en los temas relativos al arte que tienen su plasmación y visualización en el espacio urbano nos referiremos a cuestiones como el monumento y la escultura pública así como su función de simbolización, conmemoración, significación o simple ornamentación en los límites y espacios urbanos del litoral. Contexto en el que nos sirven las aportaciones de estudios llevados a cabo por la crítica de arte Rosalind Karuss cuando define, al finalizar la década de 1970, nuevas categorías de lo escultórico con las nociones de 'emplazamiento específico' entre paisaje y 'no-paisaje', 'construcción de emplazamiento' entre 'paisaje' y 'arquitectura' y 'estructuras axiomáticas' ubicadas entre arquitectura y 'no-arquitectura'; aprovechando siempre esos límites e intersticios del 'entre' y con unos discursos continuadores en parte de las justificaciones teóricas para el arte contemporáneo que durante los decenios de 1960 y 1970 se los debíamos a historiadoras como M. Rowell y S. Lacy. Mientras que la 'continuación' entrecorrida del arte de vanguardia en post-modernidad entendida como un 'retorno a lo real' ha sido tratada, entre otros/as por Hal Foster (2001).

La cuestión del paisaje en relación al arte y la arquitectura ha sido ampliamente analizada también por el arquitecto e historiador del arte Javier Maderuelo (1990, 1994, 1998-1999, 2005, 2006), cuyo enfoque se encuentra en una línea crítica de la arquitectura constatando una profunda relación estética con el paisaje que se viene intensificando desde las décadas finales del siglo XX. Como aportación sustantiva desde la arquitectura y el paisaje que viene a

<sup>26</sup> PEIRÓ, Juan Bautista; SANTIAGO, Paula. "La ciudad como paisaje y memoria", en: *Fabrikart. Arte, tecnología, industria, sociedad*, nº 7 ('Naturaleza y Paisaje'), Bilbao: Universidad del País Vasco/EHU., 2007; pp. 156-157.

momento de redactar esta tesis doctoral no se conoce ninguna otra investigación académica o extra-académica, publicada o inédita que trate conjuntamente y/o más profusa y profundamente la temática interdisciplinaria de la construcción simbólica y configuración significativa de los frentes de agua en las ciudades de Bilbao, Donostia-San Sebastián y Baiona, desde los ángulos que encuadren las aproximaciones antropológica, urbanística y estética sobre todo (en segundo orden tendríamos los estudios históricos, sociológicos y de geografía urbana). Esta constituye una de las razones que otorga a este estudio que ahora introducimos una nueva lectura, y que en el futuro podrá abrir la puerta o favorecer el camino a otros trabajos académicos y líneas de investigación, concretados en un posicionamiento teórico y conceptual determinado por los campos disciplinarios que hemos aludido entre la antropología, la urbanística y la estética. En el siguiente epígrafe vamos a tratar de establecer con mayor amplitud y rigor su entrecruzamiento y/o desplazamiento que ayudan a perfilar mejor el objeto de estudio.

### 1.3. BASES DEL POSICIONAMIENTO INTERDISCIPLINAR

Si ahondamos en los aspectos teórico-metodológicos, tendemos a integrar una dimensión interdisciplinaria visualizando la concepción metropolitana que los espacios urbanos reproducen, con sus manifestaciones singulares y peculiares que adquieren en la configuración simbólica del modelo territorial en los frentes de agua, y una serie de intervenciones estructurantes intencionadas para tratar de retejer también suturas urbanas producidas, por ejemplo, a causa de los fenómenos de implantación y desmantelación industrial, portuaria, comercial, etc. que se dilatan en el tiempo. Tiempo cuyo transcurso produce una historia determinada y una imagen urbana concreta revestida de persistencias y pervivencias tanto arquitectónicas como estéticas que habría que revalorizar desde la visión del patrimonio cultural marítimo, junto con la no menor complejidad socio-antropológica de colectivos y sectores que suman cualidades relacionales al espacio público urbano. Puesto que no se puede olvidar que las ciudades tienen sus raíces históricas tanto en la concepción mítica como en la política, pero también en el ámbito cultural y estético a la búsqueda de una identidad compartida por los habitantes. Junto con ello, 'lo urbano' adquiere un lugar propio que precede incluso al asentamiento y reconocimiento de las disciplinas académicas como la historia, la geografía, la sociología o la antropología. La estética conjuntamente o 'aplicada' a 'lo urbano' genera un sentir común y una sensibilidad modificable en el tiempo. En muchas ocasiones, actualmente la ciudad está sujeta, como veremos, a una mirada 'estetizante' que convierte el espacio urbano en 'puro hecho estético', fruto de una nueva forma de mirar hegemónica que 're-estetiza' desde nuevos parámetros tanto lo político, como lo cultural y lo mítico si bien tamizado por el reinado de la mercadotecnia que concentra incluso la nueva cualidad de 'lo sublime'. "Simplificando, podríamos establecer una línea continua entre la experiencia que refleja C. D. Friedrich en su *Caminante sobre mar de niebla* [...] o el bilbaíno medio contemplando un yate en el puerto deportivo de Getxo"<sup>28</sup>; eso sí, con un poco de exageración a favor del yate.

Aunque reconocemos la importancia del aspecto cultural y estético-iconográfico conjuntamente con el urbanismo y la ordenación del territorio –cuestiones científicas necesarias para describir e interpretar los procesos de redefinición espacial que, incluso a escala de detalle, se suceden en unos territorios supramunicipales que superan el concepto de la propia ciudad– tenemos que referirnos a ámbitos disciplinarios fronterizos y posiblemente articuladores que recurrentemente se integran en unos cauces propicios para el desarrollo de la 'antropología de la memoria'. Dentro de esas 'disciplinas fronterizas' que atañen a la antropología social y cultural, y que constantemente han de renegociar el estatus científico de sus aportaciones. Consideramos relevante, en este sentido, tener muy en cuenta y hacer uso de aportaciones específicas desde la geografía humana y en especial la antropología urbana y la antropología de la memoria, sobre todo para la comprensión de ciertos mecanismos de evocación y memoria, además de los campos técnicos y artísticos como el urbanismo, la arquitectura o la escultura. Teniendo en cuenta que "en el momento actual el campo de lo escultórico se ve nuevamente ampliado con propuestas que hibridan esculturas y arquitecturas en una especie de objeto-entorno, y éste a su vez redefine el

<sup>28</sup> LARREA, Andeka; GAMARRA, Garikoitz. *Bilbao y su doble. ¿Regeneración urbana o destrucción de la vida pública?*, Bilbao: Gatazka Gunea, 2007; pp. 179-180.



espacio y el lugar en un contexto específico y heterogéneo, metamórfico y plural<sup>29</sup>, propicio para la creación de ambientes y de unos 'paisajes fragmentados' en los límites de la escultura y las fronteras de la mirada. Lo que conlleva ubicarnos en ese entrecruzamiento disciplinario difícilmente definible con los habituales sufijos de 'multi', 'inter', 'pluri' o 'trans', visto que por ejemplo desde el saber del arte resulta extremadamente complicada la renovación del monumento en la especialidad de lo público, inmerso en unos paradigmas cambiantes donde cuesta establecer en post-modernidad cualquier signo material de valor inaugural.

La metodología propuesta tendería por consiguiente, en su globalidad, a aunar una visión antropológica cultural con los fenómenos estéticos y urbanísticos en los frentes de agua, desplazándose desde la escala territorial hacia la escala urbana, manifestando en este caso una continuidad metropolitana de interconexión entre los espacios urbanos que conforman el tejido de la ciudad que es también 'modelador de identidades'. De tal forma que por ejemplo en Bilbao, desde las postrimerías del siglo XIX se otorga un vigoroso carácter estético a los asentamientos humanos que crecen y se desarrollan, a veces incontroladamente, alrededor de la industria transformadora del paisaje urbano.

Paisaje visualizado y hallado en los 'intersticios' de los espacios públicos regenerados o de nuevo cuño, que en la actualidad mejoran la calidad urbana de las márgenes de la Ría, fundamentándose quizás en la aplicación de modelos ensayados en otras ciudades de forma experimental; aparte de proporcionar cierta homogeneidad a nivel de detalle en lo que se refiere a la redefinición de plazas, parques, lugares estanciales y encrucijadas como nodos donde habitualmente afloran las sendas de redes de transporte y comunicación, con una estética concreta que se percibe en los mojones e hitos remarcados por los objetos específicos de carácter mobiliario. Además de los propios equipamientos arquitectónicos en ocasiones fehacientemente enjuiciados por autores/as con una 'mirada propia pero a la vez distanciada' (J. Zulaika, 2003). Desde la cercanía de los paisajes urbanos y post-industriales, los necesarios 'juicios efímeros' y las críticas fundadas derivan de ponencias, charlas o conferencias de seminarios y jornadas organizadas con motivo de intervenciones de regeneración urbana o incluso de las páginas de periódicos y revistas locales como vienen siendo los artículos del arquitecto I. Uriarte en *Bilbao*; puntos clave de apoyo para acometer cualquier tentativa de recopilación de material e información al nivel que manejamos.

### 1.3.1. Análisis y visión de tipo historiográfico

La metodología historiográfica, sobre todo por su ansia de indagación exhaustiva y detallada recopilación de datos exactos suele tender a establecer planes analíticos basados en la cronología de los hechos y acontecimientos estudiados, tendiendo muy habitualmente a las inercias descriptivas, ya que en ello consiste parte de su propio fundamento. Lo cual para nosotros podrá ser parcialmente válido, puesto que vamos a tratar de desvelar también ciertos acontecimientos y 'hechos históricos', por así decirlo, bajo un prisma cultural que ha impregnado tanto los espacios como los parámetros del tiempo. En este sentido, nos hacemos eco de la idea apuntalada por José M<sup>a</sup> Sánchez Carrión a propósito de la "Interpretación estética de la historia (acercamiento a Jorge Oteiza)"<sup>30</sup>, donde se hace alusión a los 'primeros y segundos tiempos completos'; el 'tiempo mítico del origen' y el 'tiempo reintegrado' o 'del renacimiento' (indicados gráficamente por sendos triángulos inscritos y circunscritos a un círculo de origen). Más allá quedarían los 'tiempos asociados' y 'tiempos enajenados' o 'tiempo del fin', que es el que busca otra vez el origen (dibujados por unos círculos concéntricos más distanciados del epicentro). En esta 'interpretación estética de la historia', lo que completa al arte es su conexión de la materia con el plano estético-espiritual. Conexión que se produce en esos 'tiempos' señalados y que causa 'asombro' y/o 'emoción

<sup>29</sup> GOLVANO, Fernando. *En torno a la escultura y su campo expandido* (texto inédito), 2008, p. 4.

<sup>30</sup> SÁNCHEZ CARRIÓN, José M<sup>a</sup>. "Las lenguas vistas desde la historia versus la historia vista desde las lenguas (o el giro copernicano de un nuevo discurso local)", en: *XI Congreso de Estudios Vascos: nuevas formulaciones culturales; Euskal Herria y Europa*, Donostia-San Sebastián: Eusko Ikaskuntza/ Sociedad de Estudios Vascos, 1992, pp. 89-143. El autor, desde una perspectiva un tanto heterodoxa, diferencia entre una concepción 'cóncava' o 'materialista' de la historia, que tenderá a identificar 'progreso' con 'chatarería insustancial', y una concepción 'convexa' más dirigida al 'despojo material' y a la búsqueda de unos valores anclados en la tradición en el sentido que antes veíamos y/o la sabiduría derivada de la cultura popular, como cuestiones vitales más profundas y más llenas de sentido que la identificación con una serie interminable de 'objetos superfluos' y 'artilugios indispensables'.

estética' (idea que retomaremos en conclusiones a propósito de una indicación sobre integración entre ciudad, territorio, urbanismo, arquitectura, escultura, memoria e identidad que se produce en el "Peine del viento" de Eduardo Chillida y Luis Peña Ganchegi en Donostia-San Sebastián).

Desde una óptica antropológica volviendo a M. Delgado, nos interesa su idea sobre los 'lugares de la memoria', que para los historiadores son puntos en los que se producen retornos reflexivos de la historia sobre sí misma. Si un lugar existe en cuanto que la memoria lo reconoce, lo sitúa y lo nombra, se integra también en un sistema de significaciones que para nosotros tienen sentido en los frentes de agua entre la ciudad y el mar, allí donde se produce la construcción simbólica y configuración significativa del espacio urbano del rasgo cultural marítimo, sustentada en las relaciones de la comunidad y el medio litoral. Si tenemos presentes estas ideas, seremos conscientes de que gracias a la historiografía vamos a poder bucear en los procesos variopintos que han labrado nuestro terreno de estudio y han modelado los frutos de ese campo cultural pero también iconográfico, de manera que la aproximación al estudio histórico nos servirá como fuente de información de primer orden. Información que habrá de ser cocinada y condimentada bajo el prisma del análisis cultural, valorada desde el punto de vista antropológico y signitivo. La historia nos servirá, por lo tanto, para armar un discurso coherente sobre aspectos culturales, antropológicos e icónico-estéticos, que habrá que ubicarlos en sus escenarios geográficos concretos, territoriales y espaciales (los frentes de agua, los límites entre la ciudad y el mar...) así como temporales (con dataciones y fechas algunas de las cuales serán claves para nosotros pero muchas otras precisiones será suficiente con que sean aproximativas). De todos modos, nuestro empeño en abordar parte de la historia de los lugares tiene bastante más que ver con lo que a continuación se explica.

La historia como 'facsimil de acontecimientos' ha sido en ocasiones reclamada como 'información biográfica indeleble' y 'archivo de recuerdos' destilados de la emoción del momento, integrando desde una concepción 'figurativa' un tiempo que es más bien abstracto<sup>31</sup>. La imagen de un museo donde las 'cosas' cuelgan y sobresalen de todos los ángulos puede ser también una imagen metafórica de una concepción de la historia similar al coleccionar taxonómico de generaciones. Sin embargo, otra visión más dinámica o por lo menos no tan estática es la que se inmiscuye en la historia como un cúmulo de situaciones culturales que conforman un palimpsesto en el que se escribe, se borra y se reescribe, parejo quizás a los conceptos de 'museo en movimiento' y 'ciudad en evolución', que es la imagen con la que nosotros más concretamente trataremos de identificar el cruce entre la historia y el tiempo que dibuja un territorio devenido culturalmente paisaje<sup>32</sup>. Tales afirmaciones que pueden parecer gratuitas, tienen su parte operativa incluso en la metodología de investigación, ya que los lejanos detalles temporales recabados de nuestro ámbito de estudio

<sup>31</sup> Walter Benjamin veía la historia como una especie de 'interpretación de sueños' que comenzaba con el 'despertar', en ese contexto sinónimo de 'recordar'. De manera semejante a como lo conciben Michelet y Certeau, reivindicando en la figura del historiador un '*medium*' que utiliza a los muertos adormilados para que dejen constancia de 'su' verdad.

<sup>32</sup> El tiempo, la identidad y la información se convierten además en los elementos emblemáticos de las sociedades post-industriales, según el enunciado de la 'sociedad informacional' realizado por Manuel Castells ya en la década de 1990, con las nuevas fuerzas productivas que son las elaboraciones culturales y simbólicas donde tienen que ver cuestiones de arte y de estética, desplazando las bases materiales de la sociedad industrial que fueron el trabajo, el capital y la propiedad de la tierra, más la revolución tecnológica como fuerza impulsora. A este respecto, nos aproximamos de una forma somera a los tres 'tipos' de 'historia' propuestos por Nietzsche, que denominó respectivamente la 'monumental', la 'antiquaria' y la 'crítica'. La primera es la que se concentra en el recuerdo del individuo de acción, el 'poderoso' y líder 'preclaro' que se convierte en modelo de 'héroe' y 'maestro'; una entidad que no puede encontrarse en la época presente sino en forma de monumento. Esta 'historia' concibe la posteridad como extensión 'indefinida' del pasado y el valor del presente siempre será inferior, de momento, al del pasado; hasta cuando el presente y también el futuro se conviertan en 'tiempo pretérito'. Como contrapunto, la 'historia antiquaria' otorga un valor excelso a lo conservado hasta nuestros días, cuya existencia permanece intacta en el paso del tiempo. Mientras que el anticuario salvaguarda y venera, el 'virtuoso' conserva interpretando constantemente, lo cual tiene que ver para nosotros con los procesos de patrimonialización. El recuerdo que habita en el objeto antiguo justifica su preservación e incluso veneración, lo que se repetirá en el futuro con los 'objetos' del presente. Por último, hallaríamos la 'historia crítica' que aboga por la 'ruptura' con el pasado, a pesar de que ese 'rompimiento' no contribuye sino a generar más recuerdos, los cuales se escrutan para someterlos a juicio y visitarlos, cuestionarlos e inclusive condenarlos para que su borrado de la memoria colectiva no resulte excesivamente conflictivo. Esta actitud se ha asociado con la modernidad y las revoluciones de raigambre más o menos clásico, sabiendo que es imposible postular y asumir una revolución eterna, puesto que siempre hay un 'exceso de historia' que poner en solfa. Véase: SILVA, Carlos; IÑIGUEZ-RUEDA, Lupcinio. "Tiempo y relaciones sostenibles en el espacio urbano", en: *Papeles del CEIC*, 2 (75), 2011; pp. 15-16.

abordar parte de la historia de los lugares tiene bastante más que ver con lo que a continuación se explica.

La historia como 'facsimilar de acontecimientos' ha sido en ocasiones reclamada como 'información biográfica indeleble' y 'archivo de recuerdos' destilados de la emoción del momento, integrando desde una concepción 'figurativa' un tiempo que es más bien abstracto<sup>31</sup>. La imagen de un museo donde las 'cosas' cuelgan y sobresalen de todos los ángulos puede ser también una imagen metafórica de una concepción de la historia similar al coleccionar taxonómico de generaciones. Sin embargo, otra visión más dinámica o por lo menos no tan estática es la que se inmiscuye en la historia como un cúmulo de situaciones culturales que conforman un palimpsesto en el que se escribe, se borra y se reescribe, parejo quizás a los conceptos de 'museo en movimiento' y 'ciudad en evolución', que es la imagen con la que nosotros más concretamente trataremos de identificar el cruce entre la historia y el tiempo que dibuja un territorio devenido culturalmente paisaje<sup>32</sup>. Tales afirmaciones que pueden parecer gratuitas, tienen su parte operativa incluso en la metodología de investigación, ya que los lejanos detalles temporales recabados de nuestro ámbito de estudio configuran un corpus de trabajo de campo que se ha realizado necesariamente en la distancia del tiempo pasado<sup>33</sup>. Lo cual descubre también una forma de mirar la ciudad que "es una mirada evocadora en la que se activa la nostalgia y la indagación sobre el lugar y sus transformaciones. Consiste en un mecanismo de la memoria que está fijo en una imagen del pasado que generalmente está anclada no solo al escenario urbano, sino al humano"<sup>34</sup>.

Nosotros apostamos, en todo caso, por una aproximación multifactorial y pluridisciplinaria que, en última instancia, dirija nuestra mirada hacia los hechos culturales y elementos estéticos. Otras líneas de análisis de las formas urbanas se relacionan con el 'análisis geográfico', que es a lo que nos referimos de modo más específico en el siguiente epígrafe. Análisis en el que se ha centrado la geografía urbana con referencias a la situación y el emplazamiento de las ciudades y a los condicionamientos geográficos acaecidos en su crecimiento. Con el 'análisis espacial' de las ciudades construidas según principios artísticos, que Camilo Sitte (1889) reconocía incluso en la ciudad medieval, y que se recuperaron a partir de los años sesenta del siglo XX; para reivindicar el paisaje urbano fundamentalmente como paisaje existencial y arquitectónico, con recursos como el análisis secuencial (Gordon Cullen, 1974) que nos relaciona con experiencias plásticas y vivenciales de nuestras ciudades. O con la lectura de la ciudad a través de las sendas, bordes, barrios, nodos, para identificar como hacía Kevin Lynch (1960) la imagen mental de la ciudad por parte de sus habitantes. Con la

<sup>31</sup> Walter Benjamin veía la historia como una especie de 'interpretación de sueños' que comenzaba con el 'despertar', en ese contexto sinónimo de 'recordar'. De manera semejante a como lo conciben Michelet y Certeau, reivindicando en la figura del historiador un '*medium*' que utiliza a los muertos adormilados para que dejen constancia de 'su' verdad.

<sup>32</sup> El tiempo, la identidad y la información se convierten además en los elementos emblemáticos de las sociedades post-industriales, según el enunciado de la 'sociedad informacional' realizado por Manuel Castells ya en la década de 1990, con las nuevas fuerzas productivas que son las elaboraciones culturales y simbólicas donde tienen que ver cuestiones de arte y de estética, desplazando las bases materiales de la sociedad industrial que fueron el trabajo, el capital y la propiedad de la tierra, más la revolución tecnológica como fuerza impulsora. A este respecto, nos aproximamos de una forma somera a los tres 'tipos' de 'historia' propuestos por Nietzsche, que denominó respectivamente la 'monumental', la 'antiquaria' y la 'crítica'. La primera es la que se concentra en el recuerdo del individuo de acción, el 'poderoso' y líder 'preclaro' que se convierte en modelo de 'héroe' y 'maestro'; una entidad que no puede encontrarse en la época presente sino en forma de monumento. Esta 'historia' concibe la posteridad como extensión 'indefinida' del pasado y el valor del presente siempre será inferior, de momento, al del pasado; hasta cuando el presente y también el futuro se conviertan en 'tiempo pretérito'. Como contrapunto, la 'historia antiquaria' otorga un valor excelso a lo conservado hasta nuestros días, cuya existencia permanece intacta en el paso del tiempo. Mientras que el anticuario salvaguarda y venera, el 'virtuoso' conserva interpretando constantemente, lo cual tiene que ver para nosotros con los procesos de patrimonialización. El recuerdo que habita en el objeto antiguo justifica su preservación e incluso veneración, lo que se repetirá en el futuro con los 'objetos' del presente. Por último, hallaríamos la 'historia crítica' que aboga por la 'ruptura' con el pasado, a pesar de que ese 'rompimiento' no contribuye sino a generar más recuerdos, los cuales se escrutan para someterlos a juicio y visitarlos, cuestionarlos e inclusive condenarlos para que su borrado de la memoria colectiva no resulte excesivamente conflictivo. Esta actitud se ha asociado con la modernidad y las revoluciones de raigambre más o menos clásico, sabiendo que es imposible postular y asumir una revolución eterna, puesto que siempre hay un 'exceso de historia' que poner en solfa. Véase: SILVA, Carlos; IÑIGUEZ-RUEDA, Lupcinio. "Tiempo y relaciones sostenibles en el espacio urbano", en: *Papeles del CEIC*, 2 (75), 2011; pp. 15-16.

<sup>33</sup> Este concepto de trabajo de campo en la distancia, utilizado en antropología, se lo debemos sobre todo al Dr. Antonio Robben de la Universidad de Utrecht, refiriéndose a la distancia espacial y enfrentándose por ejemplo a una antropología de la guerra. Nosotros no hablaríamos tanto de la distancia espacial como temporal.

<sup>34</sup> ROVIRA, José Carlos. *Ciudad y literatura en América Latina*, Madrid: Síntesis, 2005; p. 132.

### 1.3.2. Aproximación territorial y geográfica

Al igual que la orografía establece límites naturales con sus consecuencias políticas y territoriales, el mar y los cauces fluviales marcan límites físicos y simbólicos que condicionan la estructuración del territorio-paisaje sobre todo en la franja litoral. El trazado de los espacios urbanos constituye así una estructura artificiosa condicionada por los límites del terreno, confluyendo en esos espacios fronterizos de los frentes de agua.

Mientras que todos los espacios han sido y son funcionales (puertos, diques, bahías, dársenas, paseos ribereños, muelles, etc.) tenemos la necesidad de 'humanizarlos' y en ese proceso de 'humanización' entendido en este contexto concreto, es donde adquieren un carácter tremendamente relevante muchos de los elementos específicos que configuran las escenografías; infraestructuras industriales, mercantiles, de transporte y comunicación, equipamientos deportivos, lúdicos, culturales así como diversos servicios de playas y puertos, objetos ornamentales, monumentos, escultura pública, mobiliario y tantos otros vestigios de cultura material marítima.

Son, desde esta vertiente, muy útiles algunas ideas provenientes del campo de la geografía urbana, proyectadas en los términos categóricos fundamentales de la disciplina. En el seno de esta investigación, serán indispensables conceptos como 'estructura', 'morfología'<sup>36</sup>, 'trazado', 'tejido y/o textura'<sup>37</sup>, 'forma' (todos ellos con el adjetivo calificativo y atributivo de 'urbana' o 'territorial', en su caso), ya que sintonizan de manera muy cercana con la visualización y la 'estética' que adquiere el espacio urbano cuando se aproxima a los frentes de agua. Sin embargo, otros términos como 'área funcional', 'impacto', 'jerarquía', 'intensidad de ocupación', 'densidad edificatoria', 'zonificación', 'sistema', etc. no se utilizarán más que en su justa medida y proporción, ya que no corresponden más que tangencialmente al contexto de investigación perfilado en estas páginas y constituyen, en rasgos generales, términos de carácter más abstracto cuya incidencia puede ser notable pero más implícita en nuestro objeto de estudio.

De hecho, constituirá una clave metodológica insoslayable la referencia a algunas condiciones específicas del origen del denominado 'sistema urbano vasco' que son las siguientes: la fundación de las villas medievales, las transformaciones sin igual habidas durante los siglos XIX y XX o la industrialización de la franja de la costa con su influencia en el paisaje urbano del litoral cantábrico. En la era de la post-modernidad y tras muchos siglos de urbanización junto al mar, es indudable la dificultad cada vez mayor de encontrar límites y fronteras rotundas entre los territorios correspondientes a Vizcaya, Guipúzcoa y por ejemplo la conurbación Biarritz-Anglet/Anglet-Baiona, dado que en esa línea sin límite de continuidad imperan las aglomeraciones de signo metropolitano. Si desde la visión antropológica se ha de tener conciencia de aquellas peculiaridades con-sustanciales a la cultura marítima que toman cuerpo en el desarrollo del fenómeno urbano de los frentes de agua, desde las artes plásticas se comprobará cómo esas reverberaciones se plasman en objetos patrimoniales y significativos de la cultura material con sus manifestaciones simbólicas y estéticas.

En lo referente al paisaje, si bien la geografía se ha ocupado tradicionalmente de dilucidar muchos de los ángulos de dicho concepto, con las escuelas que durante todo el siglo XX se desarrollaron en Francia, Alemania, Gran Bretaña, Estados Unidos o incluso Japón, creemos que desde la vertiente del entrecruzamiento de la antropología con los aspectos artísticos y estéticos puede ser de sumo interés, en tanto que hablamos de una categoría divergente siempre unida a los aspectos culturales, identitarios y de imaginario que la han determinado,

<sup>36</sup> Este concepto incluye nociones de escala (relaciones entre diferentes partes de la ciudad que se han consolidado en el tiempo), ubicación (posicionamiento espacial de dichas partes urbanas), directrices de la red (hasta qué punto coinciden las redes y mallas antiguas con las nuevas), tamaño de la cuadrícula (relación entre dimensiones de manzana y calles o espacios abiertos) y tipo edificatorio (los cambios temporales y estilísticos que se han producido). También podemos hablar de elementos de charnela entre las diversas zonas, su grado de unificación por medio de plazas estructurantes así como entradas o salidas.

<sup>37</sup> Los usos, utilidades y segregaciones o zonificaciones del territorio, sus formas y sus colores, la ubicación de los elementos estructurales, así como las características morfológicas de las diversas zonas heterogéneas tanto de la ciudad como del territorio definen y componen distintos tipos de texturas.

más allá pero aprovechando la confluencia del trabajo de los geógrafos urbanos con historiadores, los cuales se han centrado a menudo en la planificación, la morfología y la estructura de la ciudad y el territorio. Teniendo en cuenta que, a diferencia de nuestros paisajes culturales que se transforman en el tiempo, los paisajes de la geografía se fijan más que nada en el pasado y en los aspectos patrimoniales o 'arqueológicos', desde un punto de vista 'reverencial' que para Joseba Juaristi (2007) se concluye con la 'elevación' de ciertos objetos a la categoría de monumentos, cuyo análisis es uno de los objetivos del estudio.

Desde una perspectiva similar que se aproxima a nuestro enfoque, J. Juaristi destaca el 'carácter comunicativo' que algunas direcciones antropológicas comenzaron a reconocer para la cultura material, en la tradición de autores/as como Veblen o Sombart entre otros, asumiendo que los objetos poseen simultáneamente cualidades físicas y simbólicas. J. Juaristi asocia esta idea al concepto de pátina que baraja como una mutación que sucede por el transcurso del tiempo en la 'piel' de las cosas y los lugares (aunque en esa capa epidémica se manifiesten también sedimentos más profundos), en cuanto a las 'superficies de la ciudad', incluyendo arquitecturas, mobiliario urbano, esculturas y pavimentos cambiantes; donde el significado estético va unido a otros significados. Dando así lugar a las denominadas 'biografías culturales' de la morfología urbana y las memorias que subyacen en esa pátina que afecta a los elementos urbanos desde las construcciones hasta el mobiliario:

"Estos indicadores de detalle extienden semánticamente el concepto de pátina no a su significación más inmediata, de superficie alterada por el tiempo, sino hacia otros contenidos simbólicos. Como bien saben los fotógrafos especializados en captar detalles de escala próxima, ciertos elementos simples pueden llegar a funcionar como iconos en los cuales se puede identificar un gran número de ciudadanos: la barandilla del Paseo de la Concha en San Sebastián puede servir como ejemplo de icono. Más recientemente, la baldosa de Bilbao ha llegado a convertirse en una especie de mandala mística de la ciudad y es promocionada en los artículos para turistas. La pátina tiene, pues, una extensión metafórica a otros muchos elementos más allá de la superficie de las cosas"<sup>38</sup>.

Estas cuestiones que trataremos en los capítulos siguientes nos introducen en un territorio desarrollado últimamente por algunos geógrafos como J. Juaristi que tratan de descubrir e interpretar aspectos de 'contenido simbólico' que se encuentran en el territorio y en el espacio urbano, básicamente porque una colectividad humana los ha considerado relevantes en cuanto a sus connotaciones culturales e identitarias que en ocasiones asoman como esa 'pátina' con la que se recubren los objetos y entronca directamente con la esfera iconográfica y estética repleta de matices culturales. Matices que son más potentes contra mayor sea la relación de los objetos con los lugares y las comunidades que los han utilizado en su dominio del territorio o han constituido los elementos idiosincrásicos de sus manifestaciones culturales. Esto es lo que también nosotros pretendemos abordar con el enunciado del sujeto de estudio como construcción simbólica y configuración significativa de los frentes de agua en el litoral.

### 1.3.3. Aproximación urbanística y arquitectónica

El ser humano durante el complejo desarrollo de su existencia en un espacio delimitado ha transformado el medio ocupando el territorio intensivamente. Dichas transformaciones veremos que configuran unos paisajes cuando percibimos culturalmente y significativamente el mundo previamente humanizado, lo que en nuestro caso se materializará en la construcción y configuración simbólica del espacio urbanizado a lo largo de muchos siglos en los frentes de agua del borde litoral. En ello subyace la operación básica de creación de ciudad, espacio intensamente humanizado, organizado y 'amueblado' de acuerdo con los usos y las costumbres de cada época que muestra la acción antrópica sobre la 'naturaleza culturizada'. La ciudadanía se muestra así en el propio mundo en el que ha convertido la ciudad, de modo que la ciudad contiene los horizontes del espacio en el que se sitúa y otro paraje estrictamente urbano, cosido por el planeamiento y 'rellenado' por la arquitectura<sup>39</sup>. De forma

<sup>38</sup> JUARISTI, Joseba. "La ciudad superficial. El concepto de pátina y su aplicación al medio urbano", en: *Fabrikart: arte, tecnología, industria, sociedad*, nº 6, Bilbao: Universidad del País Vasco/EHU., 2006, p. 146.

<sup>39</sup> "El paisaje de la ciudad además de intensamente humano o casi exclusivamente humano es un paisaje diversamente animado por la presencia de gente, de elementos móviles y de elementos sonoros y ruidosos. [...] Los individuos y el colectivo de la ciudad hacen de ese hábitat urbano todo un mundo de significaciones y símbolos que se inscriben en más amplios universos de sentido. Y muchos de estos elementos no se objetivarán en el paisaje. A la ciudad se le sobrepone una complejísima red de subjetividades, un imaginario de difícil precisión y descripción, y de

que no describimos los meros hechos urbanísticos o arquitectónicos como tal sino en relación con las demás cuestiones signitivas, estéticas y culturales tratadas.

Sin despegarnos de esta idea, el arquitecto Oriol Bohigas nos muestra que de modo bastante recurrente desde el siglo XVIII las ciudades han sido tratadas desde variadas y diferentes angulaciones, con mayor o menor profundidad y eficacia. Ángulos que en todo caso han variado según los intereses de la colectividad o de las clases dominantes; a favor de las necesidades inmediatas o finalidades específicas que han marcado las ideologías de los que sucesivamente han ocupado el poder (los vencedores), de manera que todo ello ha tenido su reflejo especular en las instituciones o tareas académicas y universitarias.

Así, este autor alude a una primera etapa marcada por los estrategias militares y topógrafos, debido fundamentalmente a las exigencias defensivas que veremos cómo condicionarán la vida y el transcurso de la ciudad sobre todo en Baiona y Donostia-San Sebastián. Una segunda etapa muy fértil estaría condicionada por los urbanistas y se debe prioritariamente a los ensanches urbanos (durante el siglo XIX; en lo que a nosotros concierne sobre todo en Donostia-San Sebastián y Bilbao), mientras que la tercera etapa viene determinada por los operadores del campo de la política, la sociología y la cultura. En los apéndices de esa etapa o en una siguiente 'cuarta fase' podríamos ubicar, precisamente, el empeño del cruzamiento que hemos defendido entre lo antropológico en su nivel signitivo y las referencias estéticas y artísticas que enlazan la forma urbana con el efecto de la colectividad humana sobre la transformación del medio, en una época en que "ni los historiadores ni los filósofos han podido seguir hablando de la forma urbana como generatriz histórica y se han refugiado en las observaciones simplemente económicas y sociológicas, a veces críticas, a menudo conformistas"<sup>40</sup>.

A medida que las colectividades humanas han organizado sus recursos para aprovechar el territorio, en ese diálogo entre las personas y el medio se han construido unos enclaves asociados a unas culturas cuyos resultados materiales se han de valorar desde una dualidad contextual que implica los idearios socioculturales y la realidad del entorno, con una fuerza estética que para Ignacio Español va más allá de la que produce la fascinación por el 'aparato formal de los elementos construidos', involucrando los efectos que permanecen en la 'naturaleza antropizada' como parte sustancial de su presencia:

"Embalses, cursos de agua regulados, costas amansadas en el interior de las dársenas, barrancos coronados por puentes o territorios recorridos por la trama de vías de transporte son la manifestación de la intervención de la ingeniería [un saber hacer técnico y cultural] en el entorno. Estas transformaciones sirven a los intereses colectivos de la sociedad a la que alimentan sus infraestructuras y son el resultado de su ideario, de su manera de entender y de llevar a cabo el aprovechamiento del territorio y sus rasgos. [...] Esta visión hermenéutica de la obra pública tiene una dimensión estética evidente que es aquella que traduce en impresiones y sentimientos el ideario que las construyó. Las sociedades que se dejaron seducir por la idea de progreso [entendido como tal en la cultura occidental] construyeron obras públicas monumentales que servían a sus intereses colectivos con las grandes capacidades propias de sus poderosos mecanismos de control del medio. [...] Ocurre así que la estética de la obra pública delata el ideario de la sociedad a la que sirve"<sup>41</sup>.

Todo ello se traduce en la 'estética del icono' para lo que existe un aprecio sentimental en la medida que se desarrolla una experiencia formal de gran expresividad respondiendo a demandas ideológicas de iconicidad y de simbolismo. Lo cual a menudo se ha traducido en 'estéticas de asimilación' y de 'camuflaje' cuando no 'tratamiento cosmético' del ornamento, que nos coloca ante la negación de su fisonomía que repercute incluso en la lectura de su función como ha sucedido en muchos ejemplos de puentes en las ciudades que hemos llevado a cabo nuestra investigación, así como en todo tipo de infraestructuras actuales:

"Asociado a la innovación y a la postmodernidad, el progreso se materializa ahora más como un símbolo que por sus verdaderas capacidades o funciones reales que están supeditadas en realidad a la operación de promoción. Esta modernidad formal posterga otros referentes estéticos posibles más reales y menos engañosos, también otras premisas éticas relacionados con los límites de lo simbólico y el mensaje público. Sorprendentemente, la obra pública icónica se justifica por dar sentido al lugar que parece carecer de él,

perfiles difusos, pero real y efectivo y de gran trascendencia en la identificación y cohesión social del grupo y de los individuos". AYERBE, Enrique. "Introducción", en: *Hiriburuak. Baiona/Bayona*, Bilbao: Sendoa, 1994, pp. 5-6.

<sup>40</sup> BOHIGAS, Oriol. "La ciudad como forma en evolución", en: GALARRAGA ALDANONDO, Iñaki. *La vasconia de las ciudades. Bayona, Bilbao, Pamplona, San Sebastián, Vitoria-Gasteiz. Ensayo arquitectónico e iconográfico*, Bilbao: Iñaki Galarraga Aldanondo (ed.), 1996, s/p.

<sup>41</sup> *Idem*, p. 61.

colectividad humana sobre la transformación del medio, en una época en que “ni los historiadores ni los filósofos han podido seguir hablando de la forma urbana como generatriz histórica y se han refugiado en las observaciones simplemente económicas y sociológicas, a veces críticas, a menudo conformistas”<sup>40</sup>.

A medida que las colectividades humanas han organizado sus recursos para aprovechar el territorio, en ese diálogo entre las personas y el medio se han construido unos enclaves asociados a unas culturas cuyos resultados materiales se han de valorar desde una dualidad contextual que implica los idearios socioculturales y la realidad del entorno, con una fuerza estética que para Ignacio Español va más allá de la que produce la fascinación por el ‘aparato formal de los elementos construidos’, involucrando los efectos que permanecen en la ‘naturaleza antropizada’ como parte sustancial de su presencia:

“Embalses, cursos de agua regulados, costas amansadas en el interior de las dársenas, barrancos coronados por puentes o territorios recorridos por la trama de vías de transporte son la manifestación de la intervención de la ingeniería [un saber hacer técnico y cultural] en el entorno. Estas transformaciones sirven a los intereses colectivos de la sociedad a la que alimentan sus infraestructuras y son el resultado de su ideario, de su manera de entender y de llevar a cabo el aprovechamiento del territorio y sus rasgos. [...] Esta visión hermenéutica de la obra pública tiene una dimensión estética evidente que es aquella que traduce en impresiones y sentimientos el ideario que las construyó. Las sociedades que se dejaron seducir por la idea de progreso [entendido como tal en la cultura occidental] construyeron obras públicas monumentales que servían a sus intereses colectivos con las grandes capacidades propias de sus poderosos mecanismos de control del medio. [...] Ocurre así que la estética de la obra pública delata el ideario de la sociedad a la que sirve”<sup>41</sup>.

Todo ello se traduce en la ‘estética del icono’ para lo que existe un aprecio sentimental en la medida que se desarrolla una experiencia formal de gran expresividad respondiendo a demandas ideológicas de iconicidad y de simbolismo. Lo cual a menudo se ha traducido en ‘estéticas de asimilación’ y de ‘camuflaje’ cuando no ‘tratamiento cosmético’ del ornamento, que nos coloca ante la negación de su fisonomía que repercute incluso en la lectura de su función como ha sucedido en muchos ejemplos de puentes en las ciudades que hemos llevado a cabo nuestra investigación, así como en todo tipo de infraestructuras actuales:

“Asociado a la innovación y a la postmodernidad, el progreso se materializa ahora más como un símbolo que por sus verdaderas capacidades o funciones reales que están supeditadas en realidad a la operación de promoción. Esta modernidad formal posterga otros referentes estéticos posibles más reales y menos engañosos, también otras premisas éticas relacionados con los límites de lo simbólico y el mensaje público. Sorprendentemente, la obra pública icónica se justifica por dar sentido al lugar que parece carecer de él, supeditados sus verdaderos valores, siempre más complejos y esforzados de desentrañar, a la superficialidad de las actitudes colectivas del consumo. La estética actual de la obra pública en el entorno delata así el hueco momento cultural en que vivimos”<sup>42</sup>.

Desde el punto de vista territorial y urbanístico este mismo autor recapacita cómo desde la antigüedad se ha venido utilizando las ‘escenografías urbanas’ que comentaremos a continuación para representar seductoramente los idearios colectivos vigentes. Desde antiguo se ha utilizado la cualidad escenográfica del espacio urbano para presentar seductoramente el ideario colectivo vigente. “Calles y plazas han materializado esas ideas en el diseño de la propia escena de la ciudad. No es sólo que el arte y con él la creación de ciudad, se impregnen de las ideas que envuelven su producción y lo mediatizan, sino que en el caso del espacio urbano ha sido esencial además, su cualidad escénica pública, la capacidad de mostrarse a los ciudadanos”<sup>43</sup> desde unos postulados que le corresponden por época.

### 1.3.3.1. Escenografías urbanas

El espectáculo post-moderno, en tanto forma amplificadora de las tramas tejidas en la modernidad, tiene poco que ver con el espectáculo tradicional aparte de ser su simulacro<sup>44</sup>. La

<sup>40</sup> BOHIGAS, Oriol. “La ciudad como forma en evolución”, en: GALARRAGA ALDANONDO, Iñaki. *La vasconia de las ciudades. Bayona, Bilbao, Pamplona, San Sebastián, Vitoria-Gasteiz. Ensayo arquitectónico e iconográfico*, Bilbao: Iñaki Galarraga Aldanondo (ed.), 1996, s/p.

<sup>41</sup> *Idem*, p. 61.

<sup>42</sup> *Idem*, pp. 70-71.

<sup>43</sup> ESPAÑOL ECHÁNIZ, Ignacio. “Ilusión y realidad en el espacio público del nuevo milenio”, en: *Fabrikart. Arte, tecnología, Industria, Sociedad* (‘Cambio de siglo’), nº 8, Bilbao: Universidad del País Vasco/EHU., 2008, p. 67.

<sup>44</sup> Si aún para la modernidad lo ‘verdadero’ debía coincidir con lo ‘eterno’ en cuanto a su esencia, tanto para los vanguardistas históricos como para la escuela Bauhaus funcionaba todavía dicho ideal ‘platonizante’ que movía el

Un paso más adelante, la revolución industrial y el triunfo del capital sobre la estructura política trajo consigo los preceptos del urbanismo netamente burgués e higienista, cuyos ejemplos los encontramos en las ciudades que estudiamos (Bilbao, Donostia-San Sebastián y Baiona), de modo que el nuevo orden cuyo punto culminante estaría en los ensanches urbanos produjo una ciudad en la que el ciudadano podía aparentemente reconocer y ser reconocido (el plano del reconocimiento), constituyendo los parques urbanos, avenidas, plazas públicas y paseos, escenas donde mostrar ciertas adscripciones de clase. Obviamente, las 'tras-tientas' 'traseras de la ciudad' (las zonas mineras, los enclaves fabriles e inclusive los cauces fluviales como en el caso de Bilbao) se sobrecargaban y saturaban de la inmundicia que despedía el sistema productivo basado en la gran industria, engarzando así mismo los espacios urbanos mediante redes cada vez más presentes de transporte y comunicaciones<sup>46</sup>. Antes bien, se produjeron igualmente todo tipo de ensayos con modelos de alta y baja densidad (el ensanche y la ciudad-jardín respectivamente), bloque socialista igualitario, la fábrica-ciudad paternalista y de organización vertical, donde las jerarquías del trabajo se reproducían en la vivienda, las barriadas de obreros, etc., que encendieron la llama del debate sobre los modelos sociales burgueses, capitalistas, utópicos y socio-comunistas que entraban en conflicto.

### 1.3.3.2. La evolución de la ciudad en el tiempo

Los paisajes urbanos configurados como resultado evolutivo de estos procesos temporales nos muestran el rastro de las técnicas urbanísticas y también de las poblaciones cuyo apego a unos y otros estilos resultaba más o menos determinante. Lugar donde encontramos la escala arquitectónica y nos topamos enseguida con la configuración significativa y construcción simbólica de esos espacios habitados y vividos: aproximándonos a la escala más familiar de los monumentos escultóricos, las manifestaciones de escultura pública y los elementos de mobiliario urbano, portuario, industrial; como testimonio de actividades y herencias culturales pasadas o vigentes que nos legan un rico repertorio de patrimonio marítimo. El cual, al mismo tiempo muestra las preocupaciones, las acciones y las necesidades cambiantes de las sociedades en cada instante con la primacía de aspectos claramente antropológicos y culturales. Se pone especial énfasis en aquellas cuestiones que se hallan en los límites de los tejidos y texturas urbanas, ocupando las coordenadas propias de los frentes de agua y márgenes fronterizos. Desde este lado, la noción de tejido urbano (en ocasiones textura o mixtura) es utilizada tanto por la geografía urbana como por el urbanismo, definiendo esas relaciones de espacios libres y construidos. Considerando las diferencias en cuanto a tipología edificatoria, se identifican texturas uniformes o heterogéneas. El entramado o la traza urbana expresa, mientras tanto, la forma en que los grupos edificatorios se insertan y se conjugan en el plano de la ciudad. Estos elementos unifican y a la vez separan diversos modelos urbanos, inmiscuyéndose así en la realidad morfológica y funcional de la homogeneidad o heterogeneidad urbana.

Otras características materiales e inmateriales de los enclaves fronterizos y fluviales a los cuales nos referimos (los colores, los viejos olores perdidos y diversos signos visuales o auditivos agudizados, etc.), testifican las transformaciones que ha sufrido la vida cotidiana en torno a los lugares concretos (mundo asociado a ciertos oficios tradicionales, la pesca, el comercio y la industria, etc.); todo lo que ha incidido igualmente en las remodelaciones urbanísticas. La metodología que perfilamos ha de contener, por consiguiente, un eje temporal además o complementariamente al eje espacial, cuya interrelación e interacción posibilita el '*cronotopos*' espacio-temporal. Y es que en el urbanismo, la clave consiste para Manuel de Solà-Morales (2008) en medir el tiempo con el espacio.

<sup>46</sup> Un fenómeno curioso en este sentido, que apunta A. Bikandi y que no escapa completamente a nuestra mirada es lo sintomático de la masiva utilización del cristal y el vidrio para las fachadas de muchos edificios, que normalmente son edificios para el trabajo (espacios controlados) que sustituyen a las antiguas fábricas opacas. "¿Ha suprimido la ciudad todo espacio para lo que está detrás o dentro, lo oculto? El vidrio en los edificios supone la desaparición del muro; y con ella, metafóricamente, la de lo 'obsceno' (lo que permanece –debe permanecer– fuera de escena, lo que no se puede mostrar; ¿lo inmoral?). Toda la arquitectura en cristal, que desde el siglo XIX ha sido usada masivamente, juega metafóricamente con las ideas de 'verdad', 'transparencia', 'sencillez', 'nada que ocultar'". BIKANDI-MEJÍAS, Aitor. *Baib@o. Diálogo espacial*, Zaragoza: Ellago, 2007; p. 25.



El tiempo del urbanismo es largo y prolongado, similar a los sedimentos culturales, de forma que la construcción de una porción de ciudad implica multitud de operaciones desarrolladas en el transcurso temporal que se sobrepone a las modelaciones espaciales sobre el territorio. De esa importante relación, condimentada con lo cultural, deriva una idea concreta de paisaje urbano que va transformándose en el tiempo, con una sucesión de acontecimientos cuya visualización reverbera en el plano de la ciudad con su trazado y su red, sus confluencias y encrucijadas así como sus monumentos arquitectónicos y escultóricos productos de concepciones estilísticas igualmente dinámicas y cambiantes. Cuantas más combinaciones sean posibles, mayor será la riqueza resultante.

La mayor fuerza proyectual, no obstante, subyace en la primera toma de decisiones que es cuando se establece el trazado, a partir de donde comienzan a correr esos '*tempos*' que el prefecto Haussmann en París o Cerdà en Barcelona a mediados del siglo XIX consiguieron visualizar en sus respectivos proyectos de ensanche, dibujando los planos al ritmo de la inversión pública y de la asimilación de una nueva cultura urbana que trastocaba los ordenamientos simbólicamente y prácticamente asimilados hasta entonces, pasando de la ciudad aristocrática barroca hacia la ciudad burguesa moderna, con el período de la ilustración como 'charnela' del proceso. No es raro que en las ciudades sujetas a ensanches decimonónicos, casi un siglo haya sido necesario para su culminación definitiva (o por lo menos medio siglo, como fueron los casos de Bilbao y Donostia-San Sebastián). La forma e imagen de la ciudad viene así dada por el trazado planimétrico, lo que resume e impregna en el colectivo el aspecto (léase 'formal') de la ciudad que está construida.

Para M. Solà-Morales (2008), los proyectos de Walter Gropius borran de un plumazo el tiempo del proceso de trabajo, creando un anteproyecto instantáneo y monolítico, producto del pensamiento moderno que se había asentado con las vanguardias artísticas y arquitectónicas (otro tanto podríamos decir de las ciudades utópicas o reales de Le Corbusier, O. Niemeyer o F. Lloyd Wrigth entre otros). Nace un prototipo monolítico de polígono asociado al movimiento moderno que reagrupa a un mismo tiempo la urbanización, la parcelación y la edificación, convirtiendo la creación de ciudad en una operación de carácter instantáneo. Ello es un indicativo del resultado monótono y la escasa significación de las ciudades, como pasajes inconexos y dislocados que escapan a todas luces de la construcción simbólica y configuración significativa que aquí estamos defendiendo, puesto que esta última es aquella que se produce durante muchos siglos de relaciones humanas con el medio que conducen a un establecimiento idiosincrásico del carácter urbano que en nuestro caso redundará, aún hoy, en las esferas culturales, urbanísticas, arquitectónicas y estético-iconográficas de las ciudades junto al mar. El trazado urbano es un elemento consustancial que impone tensiones en la eterna dialéctica entre concepto y forma de la ciudad, de manera similar a la sedimentación cultural, viendo cómo los estilos arquitectónicos y las 'formas sociales' van sucediéndose en el tiempo y a veces 'a un mismo tiempo'.

Aspectos como el trazado y el tejido son igualmente importantes en la definición de la red urbana, compuesta por un conjunto de ejes, nudos, jerarquías y superficies las cuales K. Lynch (1974) acertó en ampliar y aplicar a las relaciones entre la forma y la imagen de la ciudad, quizás un paso más allá de las concepciones teóricas clásicas que diferencian la historia de la ciudad en una especie de 'edades' o épocas culturales (Mumford; 1966, Chueca; 1957, Geddes; 1960<sup>47</sup>) con sus correspondientes generalizaciones, o las teorías que ordenan las tipologías edificatorias según etapas históricas (el grupo veneciano: Aymonino; 1977 y Rossi; 1971). Mientras que a los ecólogos les concernía el concepto de 'área' como realidad

<sup>47</sup> Además, desde que este autor comenzó a tratar las ciudades-región en *Cities in evolution* (1915), la idea de que la ciudad no puede ser explicada sin su región circundante ha sido una constante para urbanistas, geógrafos y ecólogos. Su discípulo Lewis Mumford insistió en ello, proponiendo una sensibilización especial hacia la particularidad de cada región, y apelando a un 'conocimiento profundo' junto con un 'descubrimiento imaginativo de los lugares'. A partir de ahí comenzó a gestarse la sensibilidad por una planificación respetuosa con los valores del medio (reconocido como paisaje) que racionalizara las relaciones con la ciudad a través del análisis científico. Contrariamente a lo que estos autores se imaginaron, se ha ido favoreciendo el desarrollo durante el siglo XX de extensos ámbitos metropolitanos y grandes conurbaciones (ciudades-región) difusas que se desparan por el territorio, más cercanas a las ciudades-galaxia que nombraría Albert Serratos; consecuencia de nuestro modelo globalizado y que tanta repercusión ha tenido en la franja litoral que nosotros estudiamos entre las aglomeraciones urbanas de Bilbao y Baiona.

física y objetiva, intentando delimitar zonas en cuenta a circunstancias sociológicas<sup>48</sup> o de especialización funcional<sup>49</sup>.

Mientras que Mumford (1966) denunciaba cómo la industrialización había supuesto un gran trauma para el ordenamiento de la ciudad y la sociedad, autores/as como Benevolo (1967)<sup>50</sup> o Choay (1970) realizaban interpretaciones más dialécticas sobre las tensiones que ello creaba en las ciudades del siglo XIX. Clasificaron en base a una dicotomía ideológica algunos de los proyectos urbanísticos de aquella época, desde las propuestas progresistas-reformistas de los higienistas hasta los proyectos utopistas-culturalistas que venían de la mano de los socialistas revolucionarios.

En el primer grupo estarían, lógicamente, los postulados comentados de Cerdà o Haussmann (décadas de 1850 y 1860), perteneciendo a los segundos ciertos trabajos que van desde la tradición socialista más arraigada hasta el propio Geddes o Abercrombie (1960). Lógicamente, estas corrientes de pensamiento han tenido su correlación en hacer del urbanismo, del arte y de la organización de la teórica y la práctica de la ciudad, lo que no será ajeno a nuestro objeto de estudio en la medida que afecte a los espacios urbanos estudiados (las ciudades de Bilbao, Donostia-San Sebastián y Baiona); lo que en nuestro caso incidirá en la creación de la ciudad en los frentes de agua con sus componentes culturales cristalizados en elementos estético-iconográficos, muchos de los cuales provienen de unos asentamientos y unas estructuras tradicionales que, sin embargo, han ido permeando las diferentes concepciones planificadoras y constructivas a lo largo de los siglos junto con las mutaciones productivas y su afición tanto física como simbólica en el territorio, en esa intensa relación de los seres humanos con el mar y los cauces fluviales. Una relación decisoria que ayuda a la clarificación y comprensión del propio binomio 'estructura-articulación' funcional, simbólica y material de la ciudad y que ni en la modernidad ni con las vanguardias arquitectónicas y menos aún el diseño urbano post-moderno lo contemplan suficientemente; carencia que subyace en muchos/as de los/as autores/as que han tratado la construcción de la ciudad desde diversas disciplinas geográficas y sobre todo urbanísticas.

### 1.3.3.3. La ciudad moderna y la técnica urbanística

No hace mucho que surgiría una nueva perspectiva que dispone el estudio del urbanismo del siglo XIX en el seno de la discusión sobre la metrópolis capitalista. Fundamentalmente, las teorías ensanchistas habían logrado vislumbrar casi toda la ciudad entera como pieza urbana en la que aplicar un ordenamiento visionario y holístico, globalizado, lo cual redundó en la proyección de los ensanches como si fuera la proyección arquitectónica de un edificio emblemático pero que se programaba y se consolidaba en el tiempo, con sus posibles y probables ampliaciones. Este proceder es el que ha estado presente, con mínimas salvedades, en las ciudades fluviales-marítimas que tratamos en este estudio (Bilbao, Donostia-San Sebastián y Baiona), coincidiendo con Choay (1970) en que el problema ideológico determina muy a menudo el procedimiento urbanístico; tal y como se verá en las sinergias y tensiones que han acontecido en las tres ciudades objeto de estudio, en su proceso de transformación cultural y urbanística desde un espacio medieval hasta los ensanchamientos modernos y la metropolización posterior. Todo lo que ha sucedido imbricadamente con los cambios y transformaciones culturales que se han plasmado en la relación de las personas con el medio y su reflejo en los espacios portuarios.

Los documentos derivados de las propuestas teóricas de Cerdà<sup>51</sup> que revolucionarían el urbanismo moderno a partir del ecuador del siglo XIX, ponen énfasis en la creación de la ciudad como un proceso continuado y científico racional, planteando una vertiente de trasfondo filosófico basado en recoger las discusiones históricas de las esferas de lo social y lo económica aplicándolas al urbanismo, para definir la ciudad moderna como combinación

<sup>48</sup> Para algunas interpretaciones las leyes biológicas funcionan como principios de ordenación y estructuración con esquemas sectoriales de ocupación, invasión, competencia, etc.

<sup>49</sup> Exponentes de las teorías que apelan a los entornos '*Social Area Analysis*', reclamadas desde una interpretación materialista de la ordenación espacial.

<sup>50</sup> Opinaban que la separación entre urbanística y política sería el comienzo de la gran crisis que preveía para el urbanismo del futuro.

<sup>51</sup> Reedición de la *Teoría general de la urbanización...*, 1968.

y unas estructuras tradicionales que, sin embargo, han ido permeando las diferentes concepciones planificadoras y constructivas a lo largo de los siglos junto con las mutaciones productivas y su afección tanto física como simbólica en el territorio, en esa intensa relación de los seres humanos con el mar y los cauces fluviales. Una relación decisoria que ayuda a la clarificación y comprensión del propio binomio 'estructura-articulación' funcional, simbólica y material de la ciudad y que ni en la modernidad ni con las vanguardias arquitectónicas y menos aún el diseño urbano post-moderno lo contemplan suficientemente; carencia que subyace en muchos/as de los/as autores/as que han tratado la construcción de la ciudad desde diversas disciplinas geográficas y sobre todo urbanísticas.

### 1.3.3.3. La ciudad moderna y la técnica urbanística

No hace mucho que surgiría una nueva perspectiva que dispone el estudio del urbanismo del siglo XIX en el seno de la discusión sobre la metrópolis capitalista. Fundamentalmente, las teorías ensanchistas habían logrado vislumbrar casi toda la ciudad entera como pieza urbana en la que aplicar un ordenamiento visionario y holístico, globalizado, lo cual redundó en la proyección de los ensanches como si fuera la proyección arquitectónica de un edificio emblemático pero que se programaba y se consolidaba en el tiempo, con sus posibles y probables ampliaciones. Este proceder es el que ha estado presente, con mínimas salvedades, en las ciudades fluviales-marítimas que tratamos en este estudio (Bilbao, Donostia-San Sebastián y Baiona), coincidiendo con Choay (1970) en que el problema ideológico determina muy a menudo el procedimiento urbanístico; tal y como se verá en las sinergias y tensiones que han acontecido en las tres ciudades objeto de estudio, en su proceso de transformación cultural y urbanística desde un espacio medieval hasta los ensanchamientos modernos y la metropolización posterior. Todo lo que ha sucedido imbricadamente con los cambios y transformaciones culturales que se han plasmado en la relación de las personas con el medio y su reflejo en los espacios portuarios.

Los documentos derivados de las propuestas teóricas de Cerdà<sup>51</sup> que revolucionarían el urbanismo moderno a partir del ecuador del siglo XIX, ponen énfasis en la creación de la ciudad como un proceso continuado y científico racional, planteando una vertiente de trasfondo filosófico basado en recoger las discusiones históricas de las esferas de lo social y lo económica aplicándolas al urbanismo, para definir la ciudad moderna como combinación heterogénea de intereses unificados y modulados por el planeamiento. El título principal: *Teoría general de la urbanización*, dejaba así clara la vertiente teórica mientras que posteriormente se enunciaba su aplicabilidad: *Y aplicación de sus principios y doctrinas a la reforma y ensanche de Barcelona*. Cerdà en el ecuador del siglo XIX sistematizó empíricamente el estudio estructural de los elementos que componen el sistema urbano y su carácter relacional, trastocando profundamente las interpretaciones históricas sobre la ciudad y estableciendo criterios normativos para la futura planificación. Historia y proyecto lograron así materializar una ordenación basada en hipótesis técnicas sobre el territorio (red, cuadrícula, trama –calles, plazas, parques y jardines–, parcelación, aprovechamiento de líneas de fachada, manzana, solar, tipología edificatoria, gestión urbanística, construcción edilicia e importancia de la fachada en cuanto a la ornamentación). Además, dicho tratado recogía aspectos técnicos de aplicabilidad para el eficaz desarrollo urbanístico y edificatorio, junto con la justificación de las formas urbanas históricas que venían sincronizadas con la evolución de los medios de locomoción. Las leyes y normativas derivadas de dicho pensamiento estructuraron un corpus preceptivo de interés público asumido por las instituciones y administraciones liberales burguesas, que ensalzaron los valores de la civilización basada en el mecanicismo y la forma privada del capital económico defendida por lo jurídico y lo administrativo.

La ciudad debía mostrar la soberanía que la burguesía había logrado en la sociedad, y esa imagen se proyectaba de un modo efectivo para poder contrarrestar las contradicciones que dicha burguesía tenía como clase social específica con estatus de privilegio. La idea de ensanche pretendía así reestructurar toda la ciudad en su conjunto, comenzando los primeros conatos de especialización espacial netamente conscientes en base al diseño urbano, de modo que todas las partes eran igualmente estructurantes (incluso las barriadas de los

<sup>51</sup> Reedición de la *Teoría general de la urbanización...*, 1968.

entre el saber técnico, sustentado sobre las reglas, y un saber científico basado en modelos que actúan como hipótesis, tal y como resume el arquitecto Javier Martínez Callejo (2009).

#### 1.3.3.4. La planificación urbana contemporánea y su aplicación en el País Vasco

Tras los modelos racionalistas de planificación del territorio derivados de la Carta de Atenas (1933) bajo el paraguas de la arquitectura vanguardista y sus posteriores consecuencias más que discutibles durante las décadas centrales del siglo XX con los postulados de la arquitectura internacional y el urbanismo desarrollista practicado hasta la saciedad en occidente; después de Rossi y algunos post-modernos revisionistas y llegando hacia el final de siglo, numerosos encuentros de carácter internacional han emitido informes y documentos reconociendo los errores del pasado y cómo las legislaciones urbanísticas muchas veces han hecho oídos sordos, mirando para otro lado y rechazando alternativas lícitamente viables y posibles. Ese ha sido el panorama que han ido describiendo tanto la Carta de Aalborg de 1994 como el Convenio de Aarhus en 1998<sup>53</sup> asumido como propio por la Unión Europea, y más recientemente la Carta de Leipzig en los meses que Alemania tuvo la presidencia de la Unión Europea. Ante la situación crítica que se vivía, se ponían de manifiesto los problemas que se generaban en las ciudades que han estado inmersas en una especie de competencia y marketing urbano, y donde las intervenciones arquitectónicas estrella han gozado de todos los parabienes (pese a sus costes energéticos, económicos, ambientales y la marginación de ámbitos no centrales). Se pretende poner en valor una identificación simbólica entre la ciudad y su territorio, que ubica la clave de la competitividad en el centro urbano, ahí donde han de situarse los puntos estratégicos de toma de decisiones.

Concretamente en la situación de la Comunidad Autónoma del País Vasco, las Directrices de Ordenación del Territorio (DOT) fueron aprobadas en 1997<sup>54</sup> con un horizonte temporal de diez años, según el decreto del Gobierno Vasco. Por lo tanto, en 2007 tendría que haberse realizado la revisión y actualización legalmente encomendada, aunque de momento no se conocen más que unos documentos incipientes agrupados bajo el título genérico de '*Euskal-hiria.net*', de cara a su aprobación inicial antes de concluir 2012, en todo caso repitiendo el esquema anterior del sistema polinuclear vasco que destaca tres vértices que constituyen las capitales de provincia; aprovechando también los ejes de influencia territorial del área metropolitana de Bilbao y la aglomeración urbana del litoral con el núcleo principal de Donostia-San Sebastián y su área de influencia hacia Pasaia<sup>55</sup> y la bahía de Txingudi.

<sup>53</sup> La nueva Ley de Suelo y Urbanismo de la Comunidad Autónoma del País Vasco, de 2006, propone algunas curiosidades por ejemplo en torno a la participación ciudadana que trataremos en algún momento de los capítulos siguientes, tipificando el tipo de reuniones públicas que se han de realizar y material a difundir, pero en el fondo limitando los derechos a la obtención de información y las impugnaciones judiciales, casi exactamente lo mismo a lo que recogía la ley estatal del 1976, que a su vez se basaba en la ley de 1956, formulada, redactada y aprobada durante el apogeo del régimen franquista anterior. La Ley formula que en las localidades superiores a 7000 habitantes se ha de promover un consejo consultivo para la planificación municipal. Otras maneras de participación democrática como la consulta o referéndum ciudadano se dejan solamente para cuando 'existan graves litigios y confrontaciones'.

<sup>54</sup> Década en la que se produce el Primer Encuentro Interregional Europeo del Atlántico Sur, que coloca al País Vasco como rótula de dicho eje. Esa situación en parte privilegia de rótula trans-fronteriza le concede al territorio unas enormes perspectivas urbanísticas sobre todo tras la desaparición de las fronteras, como pieza territorial unitaria compuesta por una secuencia lineal de ciudades de tamaño medio insertas en el paso natural llano y costero existente en la cadena pirenaica.

<sup>55</sup> Estos lugares han constituido además los denominados '*brownfields*', más o menos literalmente 'áreas marrones' de las ciudades industrializadas, si observamos las investigaciones del grupo CABERNET formado por la Unión Europea para tratar este asunto. Según el informe aproximativo elaborado, estas 'zonas marrones' tiene o han tenido las siguientes características: los terrenos donde se disponían otras funciones industriales permanecen hoy por hoy en estado de semiabandono o bastante debilitados, pueden contener problemas de contaminación, en general se ubican en enclaves urbanos o metropolitanos con un notable desarrollo y crecimiento anterior, y para que vuelvan a cumplir alguna función han de someterse a procesos de remodelación o revitalización. Obviamente, en el contexto que nos corresponde todas estas características se cumplen o se han cumplido en toda la ribera del Nervión que ha configurado la metrópoli fluvial bilbaína y también, en gran medida, en la bahía de Pasaia, en la parte más litoral del área metropolitana de Donostia-San Sebastián. Los procedimientos que se han puesto en marcha durante todos estos años, tal y como en adelante veremos más minuciosamente, han utilizado los suelos públicos para promover grandes inversiones públicas mediante operaciones de gestión urbanística y remodelación encomendada a fundaciones y organismos institucionales. Los suelos urbanizables surgidos tras el lavado de cara han sido vendidos o cedidos a empresas y promotores fundamentalmente privados, salvo excepciones sobre todo con el advenimiento de la crisis económica (Abandoibarra, Urban-Galindo, Barakaldo, Pasaia, etc.). El caso de Pasaia, por ejemplo, que lo trataremos más detenidamente, tiene bastante que ver con Abandoibarra en Bilbao; ya que se han cambiado de lugar los usos portuarios (desde Abandoibarra hasta el Abra exterior en Bilbao y en Pasaia desde el puerto industrial hasta

Margen de carácter fluvial e importante frente de mar que se prolonga hasta la conurbación de Biarritz-Angelu-Baiona al otro lado de la frontera estatal<sup>56</sup>. Para Jurgi Sanpedro<sup>57</sup> la inspiración que recogen las DOT en su filosofía interna tiene que ver con las redes de 'ciudades globales' y 'ciudades globalizadas'<sup>58</sup>, de modo que a partir de ahí las ciudades competirán entre ellas para lograr mejorar las jerarquías que han de cumplir en dichas redes<sup>59</sup>.

Todo lo cual es un certero indicativo de que también en el País Vasco del litoral el fenómeno '*urban sprawl*' o expansión de la ciudad sin límite en una suerte de 'urbanización del territorio' y su corolario que sería la 'territorialización de la ciudad', ha afectado con unos desmedidos consumos de suelo de baja densidad, especialización de funcional, compartimentación de núcleos secundarios con el declive relativo de los núcleos históricos<sup>60</sup>, privatización uniforme del territorio y omnipresencia del vehículo privado. La típica imagen de todas esas presiones sobre el territorio son las urbanizaciones unifamiliares y 'neocaseríos' dispersos por el territorio, a pesar de que la presión urbanizadora ejercida en la costa se mantiene aún como una de las más bajas porcentualmente de Europa. Este fenómeno que se puede observar en gran parte de Europa, afecta directamente a todo el corredor Donosita/San Sebastián-Hendaia y Baiona<sup>61</sup>.

De hecho, en opinión de Joseba Arbaiza y Peio Lozano (2010) habría que convenir primero si verdaderamente el territorio se encuentra 'desorganizado', antes de asumir que 'es' objeto de 'ordenación'. En todo caso, la ordenación del territorio es una disciplina científica que se aplica sobre un sujeto, que se constituye en esa confluencia transversal donde varios y diversos campos del conocimiento se encuentran, se entrecruzan e interaccionan<sup>62</sup>. Así es

---

el superpuerto exterior que se prevé construir bajo el monte Jaizkibel), construyendo en su lugar promociones inmobiliarias rentabilizadoras y servicios terciarios avanzados, aparte de parques y jardines ribereños.

<sup>56</sup> Dicha revisión de las DOT se ha calificado como 'no específica', por lo que se sujetará a trámites parlamentarios de urgencia y exposición pública resumida, abreviando mucho la tramitación a pesar de que se tocan puntos muy importantes como la movilidad, la sostenibilidad, el paisaje y el reciclaje territorial. La mayoría del discurso se ubica en una esfera de lo 'meta-territorial', con la proyección de conceptos difusos como 'reinención del territorio', 'ecosistema de la innovación', 'territorio abierto', etc. Nociones tan difusas y dispersas como el territorio real al cual se refieren.

<sup>57</sup> Véase referencia en el blog temático editado por UEU (Udako Euskal Unibertsitatea/ Universidad Vasca de Verano) a partir de 2005. Página: [www.unibiertsitatea.net/hiripublica](http://www.unibiertsitatea.net/hiripublica).

<sup>58</sup> Puesto que el sistema pretende hacernos creer que no existen formas alternativas de organización, la globalización quiere presentarse como proceso espontáneo y automático, inevitable e irreversible, además de pretendidamente 'consensuado' (Nuria Cano).

<sup>59</sup> Para ello se recurre muy a menudo al 'evento continuo' de olimpiadas, exposiciones universales, etc., dentro de un mecanismo cíclico que una vez transcurrido el evento devuelve a las ciudades al punto y a la situación que antes se encontraban. El destello de las 'estrellas' suele ser intenso pero de corta duración, asistiendo a un continuo '*performance*' urbano en vez de crear referentes propios en sintonía con la idiosincrasia de las ciudades.

<sup>60</sup> Los intentos del New Urbanism, paradójicamente, priman la planificación pública y promociona las características de la ciudad histórica con la utilización de suelos mixtos. Esto mantiene alguna relación con la idea de 'ciudad global' utilizada por la socióloga urbana Saskia Sassen en la década de 1990. La organización política de los estados-nación que emancipó el sistema económico industrial se vea incapaz de hacer frente a los nuevos retos supranacionales, suponiendo que a nivel de ciudad podían funcionar con más fluidez las necesarias relaciones e interacciones que necesitaba la sociedad post-fordista. Este sistema adquiere la forma de red, con jerarquías que imponen ciudades centrales y ciudades periféricas. Las verdaderas 'ciudades globales' son las que se convierten en 'nodos' de esas redes, en tanto que las demás serán 'ciudades globalizadas' al servicio de esas redes (convirtiendo grandes áreas en meros 'territorios de transición' a los que se les priva de otras funcionalidades). Asimismo, una nueva escuela de urbanismo promocionada por teóricos como Javier García Bellido empieza a apostar por una visión holística del urbanismo analizado en el marco de los sistemas territoriales. Se han de premiar los conjuntos urbanos de alta calidad teniendo en cuenta que se ha de tratar la ciudad en rango de igualdad con el territorio circundante y los núcleos urbanos inferiores que se hayan establecido (en virtud de que el verdadero eje territorial constituyen los espacios entre ciudades), impulsando la cohabitación y la colaboración más que la competencia (desde cierto enfoque, alguien podrá justificar que es lo que se ha conseguido por ejemplo en la metrópoli de Bilbao, con las intervenciones de remodelación y rehabilitación llevadas a cabo por Bilbao Ría-2000 fundamentalmente en Barakaldo y que trataremos después).

<sup>61</sup> En el Estado francés ha sido un referente casi continuo desde la caída de los '*grands ensembles*' y la promoción de las viviendas unifamiliares con las políticas de Giscard de créditos flexibles, por lo que todos los modelos de chalet '*neo-basque*' son una realidad que preocupa sobremanera a arquitectos y urbanistas comprometidos.

<sup>62</sup> Estas preocupaciones comenzaron a hacerse presentes tanto en Europa como en EE. UU. Con la consolidación de los procesos de industrialización a partir del siglo XIX y del XX, lo cual veremos que tuvo mucha influencia en el País Vasco, sobre todo en el litoral. En aquella época surgieron, por ejemplo, los términos de 'conurbación' y los 'procesos de des-humanización' que se deben a Geddes, entre otros. Como gran aportación del momento, se suele citar también el sistema de ciudad-jardín con líneas radiales de ferrocarriles metropolitanos como alternativa de vivienda a la congestión industrial y búsqueda de nuevas centralidades con mayores cotas de 'humanización' (esas eran algunas de las propuestas de Howard que pretendían superar la dicotomía y el antagonismo entre la ciudad y el territorio). Autores como el propio Geddes o Mumford sostenían igualmente la necesidad de planificar al unísono la ciudad y el territorio, mientras que otros estudiosos como Perry apostaron por las unidades de barrio a fin de superar la 'deshumanización'. A pesar de los fracasos cosechados por estas iniciativas un tanto utópicas y casi un siglo

como entre las áreas que se han de abarcar de modo multifactorial y multidisciplinaria tienen un lugar preferente las características socioculturales y de población (englobando economía, geografía, sociedad y cultura, cohesión territorial-urbana e incluso el plano estético e iconográfico), junto con los nodos urbanos y las redes de ciudades caracterizadas por una serie de infraestructuras jerárquicamente ordenadas entre las que adquieren una gran relevancia los puertos marítimos. La ordenación del territorio hemos visto que debería también de recoger las sugerencias de la ciudadanía en cada una de las fases, lo cual empieza a manifestar rango legal aunque quede reducido a tradicionales procesos de sondeo consultivo cuyo valor ponen ya en duda muchos/as autores/as. Además de ello, la ordenación del territorio ha de ser prospectiva (con visión de futuro), sistemática (basándose en diversas etapas), dinámica y flexible en los cambios espaciales que se pueden ir dando en el tiempo<sup>63</sup>, sobre todo en la vertiente atlántica del País Vasco donde la intensa presión demográfica ha condicionado metrópolis fluviales proporcionalmente grandes como en la Ría de Bilbao, el entorno de Donostia/San Sebastián-Pasaia<sup>64</sup> o Biarritz-Angelu-Baiona<sup>65</sup>.

En la misma época en la que se solicitaron los informes consultivos de cara a trazar la senda para la nueva redacción de las DOT (2006), la Unión Europea acababa e aprobar un documento de gran importancia: *Estrategia Temática para el Medio Ambiente Urbano*, hecho que de alguna manera vendría a refrendar y a ampliar los criterios planteados en el *Manual para la Redacción del Planteamiento Urbanístico con Criterios de Sostenibilidad* que el Gobierno Vasco había anunciado un año antes (2005)<sup>66</sup>; así como la *Estrategia Temática del Medio Ambiente Urbano* dirigida por el Ministerio de Cultura (2006). No obstante, el País Vasco mantenía una realidad fragmentada en tres unidades político-administrativas como espacios regionales o territorios históricos propios y singulares. En todo lo cual se hacen además eco las más o menos renovadas concepciones de la ordenación del territorio como manifestación espacial de las políticas económicas, sociales, culturales y ecológicas de toda la sociedad. Por lo que el enfoque global y multidisciplinar deviene de la conjunción entre la técnica administrativa y una política cuyo objetivo sería el desarrollo equilibrado y la

---

después, el demógrafo Berry ya hablaba de los peligros de la urbanización difusa y de la nefasta desaparición del límite entre ciudad y territorio (urbanizado) física y funcionalmente, agregando para ello el concepto de 'contraurbanización'. Término que explica la 'emigración' de muchos habitantes de la ciudad en busca de nuevas áreas residenciales en el 'territorio', atraídos por sus supuesto valores que se van banalizando a medida que se empiezan a ejercer influencias negativas que van a alterar su fisonomía con unas corrientes no prevista de población que a menudo suelen constituir elementos de conmutación o 'commuting' (viven en el campo y trabajan en la ciudad). Por lo tanto no hay una renovación cultural y productiva real sino una mera ocupación del territorio sujeta a ingentes gastos económicos en cuanto a recursos de toda índole. Este fenómeno a lo que nosotros denominados de alguna manera 'urbanización del territorio' y su corolario que es la 'territorialización de la ciudad' está afectando al País Vasco y sobre todo a la franja del litoral marítimo.

<sup>63</sup> Estos criterios son ya tempranamente recogidos por la Carta Europea de Ordenación del Territorio (1983), apostando por una filosofía global, de largo recorrido y funcional, que destaca la existencia de unas culturas y unos intereses comunes consustanciales al territorio y exigiendo su respeto y toma en consideración, incluso más allá de las fronteras nacionales; unificando a ser posibles los parámetros de las legislaciones internacionales. Todo lo cual, ampliado y redireccionado para una ordenación del territorio sostenible y con sentido común, se recogió en el Manifiesto de Eibar. La ordenación territorial, aparte de sus cualidades dinámicas, globales, prospectivas y pluridisciplinarias que hemos mencionado, ha de servir para el desarrollo integral de la sociedad, primando los intereses públicos, con el consenso y colaboración de todos los sectores posibles, y mostrando un punto de utopía aparte de la funcionalidad pragmática. En nuestro contexto, se apunta a la escasa validez del concepto '*Euskal-hiria*', ya que se hace una apuesta excesiva por las magnas infraestructuras de comunicación, primando la competitividad sobre la competencia y generando las inercias de 'contraurbanización' y 'territorialización de la ciudad' que decimos. Desde la vertiente política y jurídico-administrativa, se reclama el holismo que supere las fronteras y dote de herramientas de cooperación a largo plazo, así como la coordinación horizontal y los foros de debate e intercambio. Desde la visión ambientalista, el concepto omnipresente de 'sostenibilidad' tal y como está formulado no sería eficaz, sobre todo para una aceleración en la protección de los ecosistemas en riesgo, y en lo que se refiere a lo social se ve la necesidad de 'popularizar' la importancia de la organización del territorio y sus instrumentos operativos, de manera que la comunidad sea agente activo y no consumidor pasivo. Ello unido a la economía, tendría el deber de mitigar los equilibrios sociales impulsando actividades que sean realmente rentables e integradoras de lo social y lo colectivo, reconociendo que no todas las provincias y regiones necesitan las mismas infraestructuras por ejemplo portuarias, ni tan siquiera los mismos equipamientos emblemáticos inductores de una misma imagen urbana exuberante-aberrante.

<sup>64</sup> Que cada una de ellas se integran en una denominada Área Funcional establecida en las DOT: Área Funcional del Bilbao Metropolitano y Bajo-Nerviún, que abarca numerosos municipios en torno a la Ría de Bilbao y la costa del Abra, y el Área Funcional de Donostialde-Bajo Bidasoa, con muchas localidades tanto de las márgenes de los río Bidasoa y Urumea como de la línea del litoral marítimo.

<sup>65</sup> En esos lugares, además, tienen en la actualidad una intensa repercusión importantes infraestructuras como la Supersur de la zona de Bilbao, la segunda variante de Donostia-San Sebastián o el proyecto de superpuerto de Pasaia, aparte de otras redes como el tren de alta velocidad.

<sup>66</sup> Dentro del Programa Marco Ambiental de la Comunidad Autónoma del País Vasco y la Estrategia Ambiental Vasca de Desarrollo Sostenible (2002-2020).

sobre todo en la vertiente atlántica del País Vasco donde la intensa presión demográfica ha condicionado metrópolis fluviales proporcionalmente grandes como en la Ría de Bilbao, el entorno de Donostia/San Sebastián-Pasaia<sup>64</sup> o Biarritz-Angelu-Baiona<sup>65</sup>.

En la misma época en la que se solicitaron los informes consultivos de cara a trazar la senda para la nueva redacción de las DOT (2006), la Unión Europea acababa e aprobar un documento de gran importancia: *Estrategia Temática para el Medio Ambiente Urbano*, hecho que de alguna manera vendría a refrendar y a ampliar los criterios planteados en el *Manual para la Redacción del Planteamiento Urbanístico con Criterios de Sostenibilidad* que el Gobierno Vasco había anunciado un año antes (2005)<sup>66</sup>; así como la *Estrategia Temática del Medio Ambiente Urbano* dirigida por el Ministerio de Cultura (2006). No obstante, el País Vasco mantenía una realidad fragmentada en tres unidades político-administrativas como espacios regionales o territorios históricos propios y singulares. En todo lo cual se hacen además eco las más o menos renovadas concepciones de la ordenación del territorio como manifestación espacial de las políticas económicas, sociales, culturales y ecológicas de toda la sociedad. Por lo que el enfoque global y multidisciplinar deviene de la conjunción entre la técnica administrativa y una política cuyo objetivo sería el desarrollo equilibrado y la organización física del espacio según un concepto rector que sea a la vez reflejo espacial de unas formaciones sociales determinadas en un '*cronotopos*' espacio-temporal. Esto es, una ciencia aplicada con fuerte componente instrumental y social, así como una tarea política que debe debatir y formular sus directrices y metas ante el escrutinio público, articulando procesos de participación pública y política.

Su concepción sistémica, holística e integral demanda que sus conocimientos técnicos y saberes instrumentales se subordinen a la definición de logros y objetivos sociales y culturales (en un proceso de naturaleza política que no puede ser una finalidad en sí misma), aparte de los económicos y ambientales como 'paradigma' del 'desarrollo sostenible' (evitando su uso retórico) que debe de ensamblarse a una 'acción planificadora de tipo ecológico' así como a una 'modificación' de nuestras pautas de consumo. En este sentido, huelga decir que salvo la protección de algunos biotopos del litoral (dunas, humedales...), y/o la gestión 'integral' de las áreas costeras vagamente perfilada, las DOT nunca han presentado excesivo interés por el territorio marítimo, destacando preferentemente las áreas urbanas y el mundo rural, forestal y de campiña, con su creciente 'metropolización', así como los pormenores de la agricultura y la ganadería pero muy poco en cuanto a las actividades unidas al mar. Tenemos la impresión de que es un defecto y una carencia poco contrastada y denunciada, dado que desde nuestro punto de vista existen en el mundo marítimo unas manifestaciones unívocas de la cultura a nivel social, antropológico, estético, territorial, geográfico e histórico. Teniendo en cuenta, además, que el patrimonio paisajístico y cultural constituye para el ideario de las DOT cierto 'refugio' de las señas de identidad ante la creciente uniformización de la 'cultura urbana'. Por ello, se precisa una 'moratoria' incluso en la utilización del término 'Euskal-hiria' que parece querer coordinar el concepto de ordenación del territorio como categoría 'rectora'.

Se pone en entredicho también la concepción tremendamente 'economicista' que impregnaba la filosofía de las DOT, debiendo, en la actual formalización, tener en cuenta las

---

sobre la competencia y generando las inercias de 'contraurbanización' y 'territorialización de la ciudad' que decimos. Desde la vertiente política y jurídico-administrativa, se reclama el holismo que supere las fronteras y dote de herramientas de cooperación a largo plazo, así como la coordinación horizontal y los foros de debate e intercambio. Desde la visión ambientalista, el concepto omnipresente de 'sostenibilidad' tal y como está formulado no sería eficaz, sobre todo para una aceleración en la protección de los ecosistemas en riesgo, y en lo que se refiere a lo social se ve la necesidad de 'popularizar' la importancia de la organización del territorio y sus instrumentos operativos, de manera que la comunidad sea agente activo y no consumidor pasivo. Ello unido a la economía, tendría el deber de mitigar los equilibrios sociales impulsando actividades que sean realmente rentables e integradoras de lo social y lo colectivo, reconociendo que no todas las provincias y regiones necesitan las mismas infraestructuras por ejemplo portuarias, ni tan siquiera los mismos equipamientos emblemáticos inductores de una misma imagen urbana exuberante-aberrante.

<sup>64</sup> Que cada una de ellas se integran en una denominada Área Funcional establecida en las DOT: Área Funcional del Bilbao Metropolitano y Bajo-Nerviún, que abarca numerosos municipios en torno a la Ría de Bilbao y la costa del Abra, y el Área Funcional de Donostialde-Bajo Bidasoa, con muchas localidades tanto de las márgenes de los ríos Bidasoa y Urumea como de la línea del litoral marítimo.

<sup>65</sup> En esos lugares, además, tienen en la actualidad una intensa repercusión importantes infraestructuras como la Supersur de la zona de Bilbao, la segunda variante de Donostia-San Sebastián o el proyecto de superpuerto de Pasaia, aparte de otras redes como el tren de alta velocidad.

<sup>66</sup> Dentro del Programa Marco Ambiental de la Comunidad Autónoma del País Vasco y la Estrategia Ambiental Vasca de Desarrollo Sostenible (2002-2020).

practicables a pie o en bicicleta por los frentes marítimos; como una revisión postmoderna y actualizada de la época de peregrinación medieval, con una identidad que a todos/as nos concierne y una imagen que todo lo abarca. Se insiste, así mismo, en la conservación ecológica de los frentes marinos y la necesidad de recuperación de ciertas áreas y espacios con derecho de entrada restringido (léase puertos metropolitanos y/o infraestructuras de transporte) para la ciudadanía y los visitantes<sup>68</sup>, aunque en el fondo subyace una inspiración neoliberal y economicista cuyas manifestaciones más estratégicas aún solamente se vislumbran en el horizonte de la nueva ordenación territorial.

De hecho, el propio paisaje está siendo producto de dichas corrientes de planificación del territorio y su matriz legal ampliamente normativizada que influye en tres vertientes fundamentales: la elaboración de las herramientas de gestión, la ordenación paisajística y la protección de los entornos susceptibles de conservación. Los paisajes, en última instancia, definen también la estimación que de su ámbito tienen los habitantes y moradores del propio lugar. Por ello, inversamente a lo que se asegura en los documentos que estudiamos, la propia creación y desarrollo territorial es lo que establece las referencias paisajísticas, a lo cual se reconoce que ha contribuido de manera deficiente el urbanismo disperso que a gran velocidad ha transformado los territorios sobre todo litorales del País Vasco; allí donde la apertura de la visión abarca una larga distancia desde la tierra hasta el horizonte marino. En medio perduran las geometrías impuestas por los elementos de urbanización, las alineaciones de los elementos naturales y/o artificiales y la morfología o el relieve de los lugares.

En este sentido, desde las reflexiones estratégicas se aboga por la supresión paulatina de las actividades que obstaculicen dicha apertura visual, buscando unos escenarios de especial protección y conservación por su referencialidad en el paisaje marítimo, dentro de lo cual se destacan elementos que desde la costa se introducen en el mar dando lugar a enclaves pintorescos y de fácil identificación por su construcción y consolidación mediante elementos funcionales y simbólicos. Los cuales se han sedimentado y acumulado hasta formar unas icónicas escenografías a las que la cultura otorga un valor patrimonial y estético añadido.

Desde ese punto de vista estético y tipológico es desde donde se proponen, además, una serie de usos residenciales y edificatorios que se integran en las condiciones morfológicas y de edificación preexistentes. Como elementos que definen el horizonte visual, son destacables por su extraordinario valor las panorámicas específicas que constituyen una singularidad en los frentes marítimos del País Vasco. Para lograr la coherencia visual, por lo tanto, y corregir las inercias de los impactos negativos, es un aspecto relativamente novedoso la intención de tomar en cuenta las características estéticas de las actividades inscritas en los paisajes marítimos. Los programas para la restauración de los paisajes son así herramientas específicas creadas para los entornos susceptibles de intervenir desde percepciones sensibles y consideraciones críticas, y su objetivo no es tanto el de alterar la estructura de los lugares sino dotar de la mayor coherencia posible a los escenarios territoriales donde se actúa, siendo conscientes de los procesos de 'antropización' que han afectado sin tregua con la densificación histórica de los estrechos canales navegables. En dicho marco y en el contexto de estas declaraciones de intenciones, se apela al recurso artístico como instrumento generador de riquezas en el territorio, para acrecentar una especie de 'imagen' del territorio a una escala que se compara con las intervenciones del *land art*, en el seno de una especie de subprograma proyectivo que indague en las potencialidades del territorio vasco para ese tipo de tratamientos de arte y diseño, quizás en sintonía con múltiples elementos susceptibles de patrimonialización como los industriales (sobre todo topografías de herencia minera) y portuarios. Ello ayudaría a un re-cambio de la percepción territorial con el reforzamiento de zonas de relevancia y condicionamiento de áreas de referencia. Gracias al trabajo arquitectónico y escultórico puede reinterpretarse la forma del territorio, o de porciones

<sup>68</sup> En este sentido, en la rótula Euskal Hiria Plus el corredor del Jaizkibel en la costa litoral del espacio metropolitano fluvial de Donostia-San Sebastián se articula como entorno que abarcará uno de los centros económicos y logísticos de mayor importancia, integrado con la gran potencialidad de los núcleos urbanos, las sendas de costas y la restauración de playas. Los planes para la remodelación del ámbito territorial marítimo y portuario de la bahía de Pasaia que en la actualidad permanecen de alguna manera en dique seco, situación a todas luces transitoria, implica la especialización funcional del puerto y el establecimiento de servicios avanzados, considerándolo un enclave sobresaliente para la cohabitación de ámbitos para el esparcimiento junto un propicio impulso a las actividades económico-portuarias. La declaración de zona de interés natural vendría avalada por la cercanía del reconocido humedal marítimo de la bahía de Txingudi y por la riqueza de las islas de la desembocadura del Bidasoa.



territoriales, para la implementación de 'elementos físicos' de gran fuerza iconográfica en relación a la personalidad de los paisajes; de modo que el territorio deviene escultura.

Las previsiones de los instrumentos de planificación de diverso rango, sin embargo, no siempre se han cumplido, si se observa el crecimiento no tan previsto del área metropolitana de Bilbao a pesar de que a partir de 1989 los primeros avances del Plan Territorial Parcial marcaron una 'imagen-idea' del eje de la Ría de Bilbao, como soporte para las posteriores fases de proyectación y radical transformación del espacio con nuevas centralidades a escala metropolitana. Sin disgregarse de ello, la ocupación intensísima del suelo por actividades sectoriales ha supuesto casi el agotamiento de los recursos en torno a las principales ciudades costeras e industriales de Bizkaia y Gipuzkoa. Se propone por lo tanto, un enfoque multi-escalar aparte de multi-sectorial, como reto de las nuevas soluciones coherentes y jerarquizadas de la intervención sobre los ámbitos interurbanos. Dado que tanto las escalas territoriales como urbanas forman parte de unos similares procesos culturales de construcción del territorio, tanto en línea ascendente como descendente. Todas las actuaciones están continuamente interconectadas, lo que obliga a considerar la variabilidad de las escalas que perfilan un mismo proceso dentro de un 'esquema-idea'. Lo cual debe venir precedido de una veraz identificación de las características morfológicas y paisajísticas, los tejidos urbanos y las redes infraestructurales, tratando de redescubrir las claves internas para reconducir estructuralmente la transformación del territorio sobre esos 'vacíos' y 'huecos' interurbanos que son estructurantes para la configuración de ese esquema territorial más allá de la mera abstracción formalista que genere las condiciones necesarias para el conocimiento del código genético o ADN del territorio generado por las prácticas culturales (inclusive las productivas y económicas) y las relaciones tejidas entre los grupos humanos y el medio. Teniendo en cuenta que su repetida presencia adquiere también el carácter simbólico de resaltar aspectos clave que, como vamos a ver en los casos de estudio, poseen su trascendencia no solo teórica sino en la práctica de campo.

Estas perspectivas ayudan, por consiguiente, a superar la idea del espacio como mera base territorial. Las fuerzas y procesos que conforman el territorio son entonces producto de una época, de unas fases heredadas de asentamientos y explotación humanas como la industrialización modeladora y proporcionadora de carácter e identidad, así como su posterior correlato de crisis y desmantelación dejando un sistema urbano desarticulado y pleno de congestión. Queremos insistir, por lo tanto, en el carácter holístico del territorio como sistema interrelacionado que abarca la sociedad y la cultura en su conjunto. En este sentido, sobra señalar que el propio paisaje (cultural) es mucho más que su fachada visual; la cual no constituye sino el reflejo exterior de su estructura interna, que encierra en su seno la dialéctica territorial entre el medio y sus recursos, sus factores, sus elementos y sus procesos, con las actividades humanas junto a la técnica y la cultura asociadas a ellas. Todo ello refleja y proyecta a la comunidad que lo modela con su cultura, su sensibilidad e idiosincrasia. Puesto que el territorio, difícil de medir en términos monetarios, "es también cultura, historia, memoria colectiva, referente identitario, bien público, espacio de solidaridad y legado. [...] Contiene valores ecológicos, culturales y patrimoniales que no pueden reducirse al precio del suelo"<sup>69</sup>.

Ya que el quebrado territorio vasco en general y la franja costera muy en particular no aguantarían una progresión indefinida de obras infraestructurales, la gestión sostenible del territorio se hace imperiosa; lo cual exige también una participación pública y social mucho más profunda desde los inicios del proceso, dado que su futuro tendrá éxito en la medida en que cuente con un alto respaldo más allá de los aspectos marginales de las exposiciones públicas y sus exposiciones, las cuales cierran oportunidades a diferentes alternativas globales, especialmente en las áreas con 'dependencias cruzadas' como el territorio fluvial y trans-fronterizo de la 'Euro-ciudad' que precisan de una especial coordinación. La revisión de las DOT debiera así presentar un nuevo modelo territorial modificado, de modo que tras un sexenio que ha durado su reescritura antes de la aprobación de los avances, para algunos/as

<sup>69</sup> RUIZ URRESTARAZU, Eugenio. *Informe sobre la Revisión de las Directrices de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma del País Vasco* (informe de diagnóstico), Gobierno Vasco, 2006. [www.ingurumena.ejgv.euskadi.net](http://www.ingurumena.ejgv.euskadi.net), p. 43. En este informe se citaba la necesidad de 're-naturalizar' cauces fluviales con la demolición incluso de antiguas infraestructuras de contención, así como un protagonismo mucho más acusado sobre el paisaje como componente espacial sintético, para cuyas normas de protección sería muy operativa la elaboración expresa de un *Plan Territorial Sectorial (PTS) de Paisaje* que contaría con el trabajo ya realizado en los atlas de paisaje.

autores/as como el citado J. Sanpedro sería indispensable la asunción de ciertas directrices ideológicas emanadas de las corrientes teóricas de la 'desaceleración'. Antes bien, se manifiesta que dicha revisión ha estado como siempre inmersa en un proceso exento de verdadero debate, donde han vuelto a primar los intereses mercantilistas y económicos hacia una 'urbe global' cercana al colapso en un ecosistema tremendamente complejo.

Complejidad que premiaría la apuesta por unas directrices cohesionadoras, multifuncionales y solidarias con la sostenibilidad territorial, por lo que ciertas plataformas de índole social han puesto e marcha el proyecto de *Directrices para la Cohesión Territorial. Por un Modelo Territorial Redistributivo, Multifuncional, Solidario y Sostenible* en el que se toma muy en consideración todo lo referente a las 'huellas ecológicas' y los modelos adaptados al territorio como respuesta a los saberes y conocimientos populares obtenidos a través de la historia. Se denuncia así mismo la acentuación de la re-centralización de las capitales de provincia con la segregación territorial y conformación de periferias que ello produce, por lo que el territorio debe ser reconsiderado como hábitat en su globalidad. Si el modelo actual parte de unas premisas más bien 'curativas' o 'paliativas', se apuesta por un planteamiento 'preventivo' que avale firmemente el capital ecológico. El propio concepto de 'Eskal-hiria' que matizamos en los párrafos precedentes se reconoce en su propia singularidad diferenciada de la homologación global para la competitividad, dentro de la doctrina 'incoherente' en la que prevalecen las 'ciudades ganadoras' mientras que el resto del territorio queda para el tránsito subordinado. Esto es, como suelo vacante o 'externalidades' que se van 'llenando' sin ninguna gloria y a veces con mucha 'pena', dentro de las sinergias de la 'territorialización de la ciudad'. Tal que una mera 'suburbanización' o 'urbanización' del territorio en el que aparecen toda una suerte de centros comerciales, parques tecnológicos, plataformas logísticas y equipamientos que la ciudad 'exporta' a sus 'traseras territorializadas'.

Desde un planteamiento integral y holístico de la ordenación del territorio se han de incorporar y poner en valor los elementos identitarios constitutivos de ese 'código genético', integrando el modelo comercial y terciario de los suelos urbanos mediante procesos de reflexión colectiva en una dirección hacia un cambio de paradigma para la reapropiación de la 'esencia pública' del urbanismo y de la ordenación del territorio, evitando la 'dictadura de las soluciones técnicas'. El objetivo anhelado, un tanto utópico, sería una vez más la prevalencia de un urbanismo público que no pierda la escala de las personas y los colectivos humanos, y de sus históricas relaciones con el medio, con el fin de devolver las cuestiones socioculturales y de vida cotidiana a la centralidad del urbanismo y de la ordenación del territorio.

En la Comunidad Autónoma del País Vasco las DOT son unas directrices que emanan de la legislación en vigor, con sus rangos inferiores que son los planes territoriales parciales (PTP) para cada una de las áreas funcionales, supuestamente con ocho años de vigencia, y los planes territoriales sectoriales (PTS) que abarcan sectorialmente las cuestiones que influyen en el territorio. Además, contamos con los planes especiales para lugares concretos antes de pasar ya al nivel de la planificación urbanística, con sus planes generales de ordenación urbana (PGOU) y el planeamiento de detalle, algunas de cuyas referencias proporcionaremos en los siguientes capítulos. En la parte del País Vasco sujeta a la jurisdicción del Estado francés se atisba una centralidad más evidente, con sus jerarquías territoriales distribuidas en regiones, departamentos, prefecturas y subprefecturas.

No obstante, hace algunas décadas comenzaron a surgir nuevas 'colectividades territoriales' como los consejos generales y plataformas que adquirieron poco a poco ciertas competencias que remitía el Estado. Las herramientas de planificación constituyen básicamente los Esquemas de Coherencia Territorial (SCOT), los Planes Locales de Urbanismo (PLU) y de movimientos urbanos, así como las Zonas de Ordenación Diferida (ZAD) donde la ordenación territorial es prevista para el futuro<sup>70</sup>. En lo que respecta a nuestra investigación, en 2005 apareció el proyecto territorial Euskal Herria 2020 con vocación transfronteriza, que logró incluso una notable calificación dentro de la Agenda 21 local. Del mismo modo, el Esquema Regional para el Desarrollo y Ordenación del Territorio (SRADT) es un documento que engloba toda la región aquitana y que sirve hasta 2020, con una gran fuerza

<sup>70</sup> El marco legal vigente, la *Loi d'Orientation pour l'Aménagement et le Développement du territoire* (LOADT) de 1995 procura un concepto interesante y novedoso que es el 'pays'.

Desde un planteamiento integral y holístico de la ordenación del territorio se han de incorporar y poner en valor los elementos identitarios constitutivos de ese 'código genético', integrando el modelo comercial y terciario de los suelos urbanos mediante procesos de reflexión colectiva en una dirección hacia un cambio de paradigma para la reapropiación de la 'esencia pública' del urbanismo y de la ordenación del territorio, evitando la 'dictadura de las soluciones técnicas'. El objetivo anhelado, un tanto utópico, sería una vez más la prevalencia de un urbanismo público que no pierda la escala de las personas y los colectivos humanos, y de sus históricas relaciones con el medio, con el fin de devolver las cuestiones socioculturales y de vida cotidiana a la centralidad del urbanismo y de la ordenación del territorio.

En la Comunidad Autónoma del País Vasco las DOT son unas directrices que emanan de la legislación en vigor, con sus rangos inferiores que son los planes territoriales parciales (PTP) para cada una de las áreas funcionales, supuestamente con ocho años de vigencia, y los planes territoriales sectoriales (PTS) que abarcan sectorialmente las cuestiones que influyen en el territorio. Además, contamos con los planes especiales para lugares concretos antes de pasar ya al nivel de la planificación urbanística, con sus planes generales de ordenación urbana (PGOU) y el planeamiento de detalle, algunas de cuyas referencias proporcionaremos en los siguientes capítulos. En la parte del País Vasco sujeta a la jurisdicción del Estado francés se atisba una centralidad más evidente, con sus jerarquías territoriales distribuidas en regiones, departamentos, prefecturas y subprefecturas.

No obstante, hace algunas décadas comenzaron a surgir nuevas 'colectividades territoriales' como los consejos generales y plataformas que adquirieron poco a poco ciertas competencias que remitía el Estado. Las herramientas de planificación constituyen básicamente los Esquemas de Coherencia Territorial (SCOT), los Planes Locales de Urbanismo (PLU) y de movimientos urbanos, así como las Zonas de Ordenación Diferida (ZAD) donde la ordenación territorial es prevista para el futuro<sup>70</sup>. En lo que respecta a nuestra investigación, en 2005 apareció el proyecto territorial Euskal Herria 2020 con vocación transfronteriza, que logró incluso una notable calificación dentro de la Agenda 21 local. Del mismo modo, el Esquema Regional para el Desarrollo y Ordenación del Territorio (SRADT) es un documento que engloba toda la región aquitana y que sirve hasta 2020, con una gran fuerza de la participación abierta a los agentes sociales, mientras que un Esquema de Coherencia Territorial (SCOT) propio se refiere íntegramente a la conurbación bayonesa.

Tal y como aseguraba J. Allende (2000, 2006), la discusión sobre el territorio y su ordenación es una cuestión científica pero en igual o mayor medida será política y, con lo cual, también social, donde intervienen variables culturales con distintas posibilidades de cambio y transformación en el diálogo de las colectividades humanas con el medio. Para muchos/as la ordenación territorial en el País Vasco ha entrado, si no en barrena, sí en vías muertas, fruto de una escasa discusión acerca del modelo territorial (lo mismo que el modelo de ciudad) en la que la ciudadanía, invirtiendo la jerarquía piramidal, tendría que adquirir mayores cotas no solamente de decisión sino de responsabilidad (como puede suceder en países como Canadá u Holanda a uno y otro lado del Atlántico). La urbanización de muy baja densidad en la periferia de las ciudades metropolitanas y las aglomeraciones urbanas 'expandidas al territorio' es un paradigma del modelo anglosajón practicado a raíz de múltiples concepciones reales y utópicas como las de Frank Lloyd Wriqth en la década de 1950, inspiradas aún en la modernidad por un 'espíritu de conquista' que en nuestros días se ha convertido en el 'regreso al campo' pero para vivir 'como en la ciudad', con dinámicas territoriales de efectos perversos.

Ante el desarrollo y la consolidación de las nuevas inercias territoriales de cuño post-moderno, el pensamiento crítico pronostica que se van a ir sucediendo 'ciudades triunfantes' en territorios más o menos marginados. Lo cual no dista mucho de la opinión del propio Jordi Borja (2003) cuando habla de los distritos globalizados de excelencia en contraposición a los entornos urbanos da bajo perfil ciudadano. Los elementos dinamizadores de capital emergente o consolidado tienden a colocarse en los puntos nodales, presionando para que las inversiones necesarias sean además, en su mayor proporción, ligadas al estímulo público. Todo esto aplicado al modelo territorial definido en las DOT a finales de la década de 1990 y

<sup>70</sup> El marco legal vigente, la *Loi d'Orientation pour l'Aménagement et le Développement du territoire* (LOADT) de 1995 procura un concepto interesante y novedoso que es el '*pays*'.

moda' y al ciudadano se le pide apego a las imágenes proyectadas de antemano por medio de evocaciones. La imagen icónica que presenta la arquitectura es mucho más importante que su función de utilidad, imbuida de una especie de pátina que otorga cierta trascendencia aunque sea en precario.

Empero, la modernidad mantuvo el clamor de liberar a la ciudad tanto de las constricciones de la edad media como del brutalismo y suciedad de la época industrial más salvaje. La post-modernidad, considerando que el urbanismo mantiene estructuras altamente homogeneizadoras como por ejemplo en el barroco, ofrece soluciones tan virtuales como espectaculares. Y sabemos que como la espectacularidad responde a las modas, y tiene que asumir cambios constantes para poder continuar perteneciendo a la avanzadilla de dichas 'modas', se propone la instantaneidad ante la continuidad de la ciudad moderna (J. Sanpedro). Todo ello tiene influencias directas en las identidades que los ciudadanos establecemos con la propia ciudad, como asistentes pasivos al espectáculo que nos dispensan. En las partes de la ciudad así recreadas o reconfiguradas nos sobresaltan ajenos sentimientos de extrañeza, quizás también por ejemplo en el caso de Bilbao cuando transitamos un puente de Calatrava o visitamos un museo de Ghery junto a la Ría, como si fueran una especie de 'biografía virtual' o 'alter-biografía' de esos espacios, sin rechazar que en el futuro acaso se consoliden igualmente como lugares específicos. Y luego sucede que si lo de ayer estorba a lo de hoy, hay que borrarlo o dominarlo.

En suma, dado que la ciudad abarca diferentes dimensiones en su seno: '*urbs*' como ciudad física y geográfica que concierne a los primeros niveles de aproximación, '*polis*' como ciudad administrativa e institucional que tiene que ver con el poder institucionalizado<sup>72</sup> y '*civitas*' como la ciudad social de los ciudadanos que se aproxima en mayor medida al plano cultural que estamos referenciando, hemos de asumir que aún estamos necesitados de utopías para organizar un debate veraz sobre la planificación de la ciudad; sabiendo además que se ha de conservar con rigor lo que la historia recoge y sedimenta, y todo ello con el espíritu de la disidencia que ha de disparar múltiples presiones.

Puestos a realizar, para finalizar este punto, una breve síntesis conclusiva, la aproximación urbanística y arquitectónica nos ha proporcionado unos parámetros y herramientas para el estudio de la ciudad en el tiempo, aportando a nuestro estudio antropológico y signitivo claves propias de la extensa disciplina del urbanismo que concatena el hilo argumental proveniente de la historiografía y sobre todo la geografía urbana con la aproximación cultural, antropológica y estético-artística en la que se ahondará con el siguiente apartado. Cuestiones que, en todo caso, encuentran su modo de plasmación y reverberación en las 'escenografías urbanas'; aquellas que se emancipan por medio de sus componentes emotivos, pedagógicos y de reconocimiento, siempre con las relaciones subyacentes de las colectividades humanas con el medio (en nuestro caso el medio marítimo). Hecho que en ocasiones ha sido secundariamente considerado en las teorías y prácticas de creación de ciudad mediante la técnica urbanística afinada científicamente en modernidad y con la que muchas variables identitarias y simbólicas que tiene que ver con esa relación entre los habitantes y el entorno se han materializado en aspectos monumentales e iconográficos dadores de identidad a los lugares y emplazamientos específicos, que para nosotros son característicos de una configuración significativa de la ciudad junto al mar, en los estuarios y desembocaduras de rías de mareas.

#### 1.3.4. Aproximación cultural, antropológica y estético-artística

La aproximación a la ciudad que se puede plantear desde la vertiente cultural y antropológica, en relación también a la interpretación estética condicionada por unos peculiares imaginarios del medio construido. No parte necesariamente del modo tradicional que ha sido utilizado por disciplinas como la historia o la urbanística, algunas de cuyas aportaciones teóricas y metodológicas hemos tenido en cuenta; donde el continente se encuentra casi siempre en primer término, con los estudios morfológicos de los tejidos

<sup>72</sup> Mientras que el '*agora*' es aquella parte del espacio público que no está del todo institucionalizada pero que tiene que ver con la constitución de los imaginarios y referentes urbanos políticos en su sentido cívico y también religioso.

urbanos desarrollados por la geografía en paralelo a las transformaciones históricas y temporales que afectan al trazado urbano. Para nosotros es obvio que se revela:

"La historia de la ciudad como memoria colectiva, o como construcción histórica artificial, representada en el plano de la ciudad, y en donde el '*locus*', el lugar, siguiendo el pensamiento de Rosi [sic], sigue siendo un elemento muy importante del proyecto, que se completa con las barreras geográficas que han condicionado el crecimiento con los elementos naturales (ríos, bordes litorales) o artificiales (caminos, carreteras, líneas de ferrocarril) que lo han dirigido, o con los polos (edificios singulares, puentes, estaciones, castillos, monasterios) que lo han concentrado y explican la estructura urbana actual. [...] Son las calles, los caminos, las plazas, los puentes, junto con los elementos geográficos naturales o artificiales que los delimitan, 'los que mantienen la permanencia de la memoria colectiva de la ciudad' durante sus procesos de transformación"<sup>73</sup>.

La 'forma de la ciudad' siempre es 'la forma de un tiempo de la ciudad' (A. Rossi, 1971), de manera que existen y existieron (o existirán) muchos '*tempos*' en la forma de la urbe. La delimitación de épocas, por ejemplo, no puede ser tan estricta como en la historiografía, sino que la ciudad siempre ha estado transformándose colectivamente sobre sí misma, lo que puede verse claramente en los palimpsestos que se escriben y se reescriben una y otra vez sobre las cicatrices de la historia al calor de las vidas humanas y su relación con el medio (tal y como antes adelantábamos).

Nuestra mirada se re-dirige "a las relaciones entre la estructura inicial de las ciudades y los bordes litorales y fluviales, a los caminos y los puentes, a las relaciones entre los trayectos y los asentamientos en las distintas fases de ocupación del territorio [...], a las obras de desvío de cauces y a los malecones que regularizaban el frente de la ciudad, a las intervenciones en los bordes fluviales y litorales..."<sup>74</sup> que no son únicamente relaciones morfológicas sino relaciones de las colectividades humanas con el entorno que han ocupado, transformándolo y explotándolo, cultural y simbólicamente. A dicho contexto conciernen los radicales cambios de la ciudad durante el siglo XIX, procesos que afectan muy directamente a Bilbao y Donostia-San Sebastián, e incluso a Baiona entre los siglos XVIII y XIX. Lo cual veremos que se repetirá casi cien años y medio después, en una nueva situación históricamente finisecular entre los siglos XX y XXI y culturalmente intersticial con la asunción de la post-modernidad que por época nos corresponde, inmersos en procesos de remodelación, revitalización y 'gentrificación' que tendrán semblante propio en el espacio público urbano.

<sup>73</sup> NÁRDIZ ORTIZ, Carlos. "Calles, caminos y puentes en la ciudad histórica", en: FERNÁNDEZ DE ROTA Y MONTER, J. A. (ed.). *Ciudad e historia...*, op. cit., pp. 111-116.

<sup>74</sup> *Idem*, p. 117-119. "La utilización de los ríos como vía de transporte, nos remite a ciudades que han crecido como puertos interiores, concentrando las vías terrestres, y poniéndolas en comunicación con las vías fluviales". El autor señala ejemplos típicos como el de París, Estrasburgo, Lyon o Ruen, o las ciudades de Zaragoza, Orense, Mérida y Córdoba en el Estado español. "Las ciudades más importantes se han 'situado en la desembocadura de los ríos', protegidas por elementos geográficos de la acción del mar, y en comunicación con el transporte terrestre" *Idem*, p. 120. Es el caso de Londres, Lisboa, Burdeos u Oporto, y especialmente en la desembocadura de las rías (por ejemplo las gallegas) se pueden identificar secuencias de núcleos históricos situados en cruces de rías, caracterizadas por la construcción de puentes en sustitución de vados anteriores, revalorizándose el paso y el continuado tránsito por el lugar. "Las formas del litoral también han servido de protección a las 'ciudades costeras', con un acceso desde el mar, bien a través de un tramo de ría, como el caso de las fundaciones romanas (Cádiz, Cartagena...), o bien directamente mediante un río o ría intermedia, como ocurre con los puertos del Mediterráneo en la época romana, separados a veces como en el caso de los puertos de Roma o Atenas de la propia ciudad" *Ibidem*. La principal explicación a la ubicación de muchas de estas ciudades romanas se halla, precisamente, en la relación de las vías terrestres con los puertos fluviales y marítimos (los abrigos portuarios y las calzadas). Todo ello ha sido de vital importancia en la ocupación del territorio condicionada por la red hidrográfica y la jerarquía de los cursos de agua, siendo uno de los condicionantes fundamentales. "Las líneas de asentamientos de los interfluvios condicionan los primeros trayectos. Cualquier otra forma de recorrido del territorio obliga a rodear los cursos de agua, a descender y remontar los cauces, a alargar innecesariamente trayectos". *Idem*, p. 120 y ss. Ello hila con nuestro estudio ya que muchos de los primeros asentamientos originarios aparecen en promontorios delimitados en la cabecera de redes principales, coincidiendo las rutas de cresta (aplacadas cordilleras montañosas del litoral) con los cauces hidrográficos al igual que en Bilbao o más relativamente en Donostia-San Sebastián, lo que precipitó la construcción de puentes desde la antigüedad y sobre todo el medievo. Ello facilitó igualmente el establecimiento de caminos de largo recorrido cuyo paso sobre los ríos (Baiona) se realizaba por puentes de piedra adaptados a la topografía del terreno, localizados en lugares de cruce y enlazados con itinerarios alternativos. Esta vía fluvial o marítima va a ser la que en numerosas ocasiones va a determinar incluso el trazado y orientación de la calle principal de la villa o poblado, prolongándose hacia el puente y facilitando el desplazamiento hacia el puerto. La parcelación del suelo se asentaría en los lados de la vía principal. Hecho que comprobaremos fácilmente en Bilbao, los puentes de acceso tendrían a menudo pendientes crecientes hasta el centro de ríos de mareas o rías navegables, con una alternancia de arcos mayores y menores que podrán ser parcialmente inundables. Así, durante el medievo "a través de las sucesivas ampliaciones de las edificaciones, irán ocupándose estas márgenes, que las obras de defensa a partir del siglo XVIII irán consolidando con muros y malecones, hasta concretar la imagen actual de las relaciones entre las ciudades y las márgenes de los ríos". *Idem*, p. 129.

### 1.3.4.1. Relaciones espaciales y su justificación teórica

Desde la antropología portuguesa Filomena Silvano (2001), en una interesante obra que dedica a la Antropología del espacio<sup>75</sup>, consagra unos apartados a redescubrir y re-actualizar ciertos parámetros teóricos y conceptuales barajados por autores/as como Durkheim, para quien el espacio era indisociable de la sociedad que lo habita, de modo que la relación que se establece entre ambos se ha de procurar explicarla a partir de los tipos de organización que manifiesta. Esto es importante para el caso de nuestro estudio que se refiere a los frentes de agua construidos entre la ciudad y el mar, límites intercedidos en numerosas ocasiones por los espacios portuarios, donde se produce la relación de las personas con su medio físico-espacial cuyas representaciones esencialmente colectivas, traducen ante todo los estados de ánimo de esas comunidades; atendiendo a la propuesta durkheimiana de correspondencia entre organización social y representación espacial. No obstante, aquí el espacio adquiere, lógicamente, una dimensión material además de sus representaciones más o menos simbólicas, lo que sería el 'sustrato material' de las sociedades (en lejana sintonía con la escuela de la 'morfología social' de M. Mauss). Así, se divisan ciertas interacciones de la morfología espacial en el plano objetivo o material, simbólico y social, o bien en el plano subjetivo y cultural, concretizado en las representaciones colectivas.

Por otro lado, el espacio en cuanto a 'soporte de memorias' parte del postulado que relaciona el espacio con la memoria colectiva, como 'soporte' de esas memorias tanto colectivas como individuales. La organización material del espacio aparece así como garante de la transmisión de la memoria de un/os grupo/s, dado que el 'grupo' 'amolda' el espacio, al mismo tiempo que se deja 'modelar' por él, lo que es prácticamente consustancial en todas las clases de relación de los colectivos humanos con el medio espacial que los acoge, fijando incluso las características de los grupos que explotan los recursos del medio. Los espacios marítimos y fluviales que tratamos, son unos de los escenarios donde se constata claramente la analogía entre configuración espacial y estructura social, con la configuración espacial que 'representa' la estructura social con multitud de elementos simbólicos y emblemáticos, que aluden a la organización espacial y humana de los asentamientos del litoral.

El movimiento de la llamada escuela de Chicago a partir del inicio del siglo XX se preocupa por la cuestión del espacio en las ciudades, intentado también transportar de algún modo al terreno urbano algunos postulados de la escuela francesa de morfología social<sup>76</sup>. Y es que la ciudad como terreno de estudio, es algo así como una extensión permeable y casi 'ilimitada' para el antropólogo y el etnólogo urbano, cuya tarea es la de desvelar cuáles son los elementos constitutivos que se ocultan en unas sociedades aparentemente intercambiables y denominadas 'de masas'. Será, no obstante, con la extensa obra del mentado sociólogo H. Lefebvre, cuando se reconocerán unas de las propuestas más estimulantes e innovadoras retomadas del universo teórico marxista y donde hallamos ideas inspiradoras no solo de la relación del espacio con la cultura contemporánea sino también de los estudios ligados a dimensiones como las sociabilidades urbanas.

Lefebvre (1974, 1978) sustenta sus elaboraciones entre conceptos básicos que son la 'práctica social', la 'representación del espacio' y el 'espacio de representación', concebidos en cuanto realidades que se encuentran en permanente interacción dialéctica. Las representaciones espaciales están así ligadas a relaciones de producción y al 'orden' que éstas imponen, implicando la existencia de códigos específicos. La práctica de planificadores, urbanistas y a veces artistas está ligada a este pensamiento 'científico' entrecomillado, asociado con esta dimensión que presupone al espacio un determinado sistema de signos.

<sup>75</sup> SILVANO, Filomena. *Antropologia do espaço. Uma introdução*, Oeiras: Celta, 2001.

<sup>76</sup> Sin embargo, para Néstor García Canclini lo que entendemos por ciudad y por investigación antropológica es muy distinto de lo que concibieron Robert Redfield y las Escuelas de Chicago o Manchester (ciudad industrial conservada en el tiempo). Ha cambiado el significado y la importancia de lo urbano desde el inicio del siglo XX, cuando solo el cuatro por ciento de la población mundial vivía en ciudades, hasta la actualidad, en que la mitad de los habitantes se hallan urbanizados. Y pese a las tempranas contribuciones de la Escuela de Chicago en los años veinte (s. XX), cuando se constituyó la ciudad en objeto específico de investigación para sociólogos y antropólogos, solo episódicamente la antropología la tomó como núcleo del análisis social. Apenas en las tres últimas décadas lo urbano se convirtió en un campo plenamente legítimo de investigación para esta disciplina.

clases de relación de los colectivos humanos con el medio espacial que los acoge, fijando incluso las características de los grupos que explotan los recursos del medio. Los espacios marítimos y fluviales que tratamos, son unos de los escenarios donde se constata claramente la analogía entre configuración espacial y estructura social, con la configuración espacial que 'representa' la estructura social con multitud de elementos simbólicos y emblemáticos, que aluden a la organización espacial y humana de los asentamientos del litoral.

El movimiento de la llamada escuela de Chicago a partir del inicio del siglo XX se preocupa por la cuestión del espacio en las ciudades, intentado también transportar de algún modo al terreno urbano algunos postulados de la escuela francesa de morfología social<sup>76</sup>. Y es que la ciudad como terreno de estudio, es algo así como una extensión permeable y casi 'ilimitada' para el antropólogo y el etnólogo urbano, cuya tarea es la de desvelar cuáles son los elementos constitutivos que se ocultan en unas sociedades aparentemente intercambiables y denominadas 'de masas'. Será, no obstante, con la extensa obra del mentado sociólogo H. Lefebvre, cuando se reconocerán unas de las propuestas más estimulantes e innovadoras retomadas del universo teórico marxista y donde hallamos ideas inspiradoras no solo de la relación del espacio con la cultura contemporánea sino también de los estudios ligados a dimensiones como las sociabilidades urbanas.

Lefebvre (1974, 1978) sustenta sus elaboraciones entre conceptos básicos que son la 'práctica social', la 'representación del espacio' y el 'espacio de representación', concebidos en cuanto realidades que se encuentran en permanente interacción dialéctica. Las representaciones espaciales están así ligadas a relaciones de producción y al 'orden' que éstas imponen, implicando la existencia de códigos específicos. La práctica de planificadores, urbanistas y a veces artistas está ligada a este pensamiento 'científico' entrecomillado, asociado con esta dimensión que presupone al espacio un determinado sistema de signos. Los 'espacios de la representación' se encuentran, para Lefebvre, asociados a lo cotidiano y a lo vivido a través de las imágenes y los símbolos y cada sociedad, cada modo de producción, re-produce a su vez espacios dominantes que son los lugares específicos donde reverberan las relaciones de producción-reproducción de las sociedades.

De modo que el paso de un modo de producción a otro implica la aparición de nuevos espacios fruto del amoldamiento, la remodelación urbanística y el recambio simbólico, lo cual se manifestará igualmente en los espacios fluviales y litorales de frontera entre la ciudad y el mar que estudiamos, viendo cómo a medida que dichos espacios pasan de haber estado tradicionalmente dedicados a actividades como la pesca o incluso el comercio a estar regidos por ejemplo por la industria o inclusive la atracción turística como el caso de los baños de mar en el siglo XIX. Todo ello afecta a nuestro objeto de estudio en tanto construcción simbólica y configuración significativa de los frentes de agua, produciendo con el tiempo un 'recambio de imaginarios' y unas 'reinvenciones' que se intercalan a medida que declinan los sistemas productivos; pero cuando las cuestiones emotivas e imaginarias ya han 'poblado' suficientemente el 'territorio simbólico'.

Autores como Rémy y Voyé (1992, 1994) realizan posteriormente un seguimiento a Lefebvre que se basa en nuevos abordajes fundamentados en la atenta observación a las transformaciones de las sociedades contemporáneas, aludiendo en algún caso a un tipo de regiones del litoral que se constituyen en 'continuo urbano' y que se pueden encontrar por ejemplo en Portugal, pero que pueden tener correspondencias parciales en la franja costera que tratamos y dilucidamos en nuestro estudio antropológico y signitivo, abarcando las ciudades y áreas metropolitanas de Bilbao, Donostia-San Sebastián y Baiona; donde se hace presente no solo el límite con el mar sino unas fronteras también de carácter administrativo, político y jurídico. Sin huir del contexto francófono, la antropología del espacio que proponen Paul-Lévy y Marion Segaud (1983) que en la década de 1980 indagaban en las nociones de

<sup>76</sup> Sin embargo, para Néstor García Canclini lo que entendemos por ciudad y por investigación antropológica es muy distinto de lo que concibieron Robert Redfield y las Escuelas de Chicago o Manchester (ciudad industrial conservada en el tiempo). Ha cambiado el significado y la importancia de lo urbano desde el inicio del siglo XX, cuando solo el cuatro por ciento de la población mundial vivía en ciudades, hasta la actualidad, en que la mitad de los habitantes se hallan urbanizados. Y pese a las tempranas contribuciones de la Escuela de Chicago en los años veinte (s. XX), cuando se constituyó la ciudad en objeto específico de investigación para sociólogos y antropólogos, solo episódicamente la antropología la tomó como núcleo del análisis social. Apenas en las tres últimas décadas lo urbano se convirtió en un campo plenamente legítimo de investigación para esta disciplina.

lugares más remotos del globo terráqueo e incluso el exterior) y de individualismo, en un mundo mediático en el que las singularidades organizan cada vez más nuestra relación con el entorno, en contraposición al lugar antropológico asociado a una cultura localizada en un tiempo y un espacio determinado (concebido como identitario, relacional e histórico). El 'presente eterno' de la post-modernidad sería, entonces, individual, no-relacional y a-histórico.

Para nuestro caso, esa relación de espacio-tiempo e identidad que buscamos en los lugares estudiados de los frentes marítimos, históricamente condicionados por el puerto y los usos tradicionales, se ha podido tornar en lugares condicionados primero por la industria y relativamente despersonalizados después (si se quiere, como una especie de 'no-lugares') por nuevas infraestructuras de ocio, deporte y comercio; pero que a la postre pueden reconvertirse en lugares de nuevas identidades y nuevamente relacionales, puesto que no permitimos fácilmente que los 'no-lugares' se nos antojen completamente anodinos y escapen a nuestros códigos de identidad en la medida que en los espacios de cuño tradicional convertidos en post-modernos colocamos estatuas 'recordatorias' de pescadores, sardineras, ilustres marinos e incluso elementos de cultura material marítima y portuaria monumentalizada. Ello nos indica que nuestros espacios, lejos de constituir aquellos enclaves neutros de Augé como aeropuertos, estaciones ferroviarias, etc., son lugares cargados de recuerdos, de evocaciones y de memorias no del todo disolutas. Las heterotopías, por su parte, quedarían como aquellos 'otros' espacios imaginarios del margen, congelados en la fantasía y la nostalgia...

#### **1.3.4.2. De los espacios a los lugares: límites y fronteras conceptuales**

De la escala exclusivamente local asociada justamente a la noción de lugar antropológico se pasa a otras escalas regionales y más globalizadas, si bien en dirección contraria algunas operaciones de 'rescate' pueden volver a articular el espacio antiguo con el espacio moderno y post-moderno en un todo productor de sentido (poniendo empeño precisamente en esa articulación). No podemos olvidar, en todo caso, que estos aspectos difieren de aquellos otros 'no-lugares' en su acepción de 'resto' y de 'residuo', lugares de la entropía como podían ser los despoblados surgidos tras el abandono industrial y sobre los cuales reflexionaría teórica y plásticamente el artista Robert Smithson en los años 1960 y 1970 y a lo cual regresaremos en algunos momentos del presente trabajo. Aquí también se produce, de hecho, un entrecruzamiento entre el 'no-lugar' de M. Augé pensado desde la antropología y el lugar residual de R. Smithson pensado desde el arte y quizás más próximo a nuestro enfoque, cercano igualmente a una categoría estética contraria al concepto clásico de 'belleza' pero entendible desde la posición moderna.

Por último, los '*ethnoscapes*' de Appadurai (citado por: Silvano, 2001) sirven para traer a colación y repensar esa idea de 'frontera' como línea que separa espacios o como espacio 'intermedio' y poroso, que surge como figura espacial relevante que envuelve tanto una crítica epistemológica como una confrontación con las transformaciones del mundo contemporáneo. Se entienden así unos paisajes de personas que construyen mundos mutables y flexibles donde el espacio se aproxima a esa idea de 'frontera' deslizante y hasta cierto punto 'desterritorializada'. Mundos que son, en todo caso, bastante complejos y apenas capturables por las estrategias localizadas de la etnografía clásica, guardando quizás cierta sintonía con los '*hors-lieux*' o 'lugares fuera de lugar' de Michel Agier (2009). Pero constatando que algo de esto también sucedía antes, si observamos por ejemplo los cambios acaecidos durante gran parte del siglo XIX y XX; cuando lo marítimo deja un poco de serlo en su sentido tradicional para convertirse en industrial, así como otras estructuras socioculturales que adquieren paulatinamente ese sentido de lo marítimo reinventado y re-actualizado, mucho más ligado al ocio, al placer y al descanso e investido de un cierto estatus de prestigio social (como el hecho de poseer embarcaciones de recreo atracadas en nuevos pantalanes), distinto al duro trabajo de antaño en el mar. La alusión a estos límites y 'fronteras' nos lleva, por lo tanto, hacia un terreno que se postula más propicio y convincente para delimitar nuestro campo de investigación general y el objeto de estudio específico en el entrecruzamiento interdisciplinario que proponemos entre el análisis que se desplaza desde la antropología marítima hacia la antropología urbana que decíamos al inicio, con el apoyo de las teorías y técnicas urbanísticas así como el saber y el conocimiento del arte y la estética que vincula las



diferentes miradas y perspectivas en una escala de concreción más detallada; la cual aflora en las 'escenografías urbanas' de los frentes de agua.

### 1.3.4.3. Emplazamientos 'intersticiales' para el monumento, la escultura pública y los elementos urbanos

De cara a la espacio-temporalidad referenciada y respecto a un nivel de concreción ya mucho más directo y específico con nuestro objeto de estudio e hipótesis, serán mismamente válidos muchos detalles históricos recabados así como las perspectivas teóricas y aplicadas de la antropología urbana que estudia las culturas de la ciudad. Junto con la diferencia de escalas que se viene apuntando desde los apartados anteriores emergen las nociones de la ordenación territorial y el devenir de la técnica urbanística que transita en una dimensión no ajena a los saberes y conocimientos propios del arte, que se plasman quizás en una esfera más connotativa<sup>77</sup> y simbólica. En lo que a ello concierne, nos hacemos eco de categorías como el 'monumento' y la 'escultura pública', ubicándolas en el contexto liminal de esta investigación académica. Las aportaciones teóricas ampliamente difundidas de autores/as como Rosalind Krauss (1981, 1985, 1986), Javier Maderuelo (1997, 2006, 2007), José Luis Brea (1996) o Calvo Serraller (1992) son determinantes en cuanto al desplazamiento desde la 'lógica del monumento' hacia la 'lógica de la escultura' que ha acontecido en el panorama del arte público occidental de vanguardia.

Contexto que no está excesivamente alejado o desvinculado de una mirada estética hacia el urbanismo, en la medida en que dicha mirada expresa formas de hacer y maneras de pensar la planificación urbana, la construcción arquitectónica y la configuración simbólica del paisaje tejido con espacios plenos y vacíos. Escenario en el que se hace presente el monumento escultórico que acrecienta su presencia conmemorativa en el espacio público urbano a partir de los siglos XVIII y XIX y el agrandamiento de las urbes. Todo lo cual conduce a revisar y rescatar los entresijos urbanísticos, estético-artísticos y culturales que arquitectos ya citados como A. Rossi (1971) identificaban en los intersticios de la ciudad sedimentada a lo largo de muchos siglos de relaciones humanas, con sus 'persistencias' y 'permanencias' inmanentes a nivel conceptual; reconociendo que en los márgenes y fronteras entre la ciudad y el agua también identificamos muchos de aquellos bordes, hitos, mojones, nodos y encrucijadas que K. Lynch (1974) divisaba en las grandes urbes y megalópolis de la contemporaneidad<sup>78</sup>. Meditando siempre sobre la estructura de la ciudad que subyace a los procesos de 'modernidad líquida' e imagen post-moderna, cuyo semblante aprendimos de R. de Venturi<sup>79</sup> y cuya plasmación ha sido más recientemente sentenciada por autores/as como G. Amendola (2000) o vislumbrada como territorio urbanizado y ciudad expandida al territorio, virtual y globalizadamente, repleta de 'flujos' por los que apuesta el antropólogo Manuel Delgado (1999, 2011) sin perder de vista el campo del arte y la estética.

Un campo que viene delimitado por dos niveles que son el de la teoría (teoría estética, cuajada con un corpus teórico hacia el siglo XVIII) y el del objeto de esa teoría o aquellos aspectos de la realidad que son los 'objetos' sobre los cuales recae la teoría, ya que como recuerda Aitor Izagirre en la existencia humana encontramos una dimensión con una clara constitución cognitiva que es como la 'dimensión estética de la experiencia'; considerando el arte como la máxima expresión de la sensibilidad estética<sup>80</sup> de una cultura en cada momento.

<sup>77</sup> "La mirada connotativa constituye la máxima expresión de la parte del paisaje relacionada con la lejanía, el observar y la manera de mirar, pero igualmente influye en la mirada fenomenológica cotidiana, ya que la mediatiza haciendo que algunos aspectos de los paisajes se prioricen frente a otros". CANO, N. *Miradas y tensiones en los paisajes...*, op. cit., p. 225.

<sup>78</sup> Los mapas mentales con los que K. Lynch articulaba la estructura urbana coincidían en cierto grado con las formas físicas constituyentes de la ciudad como los recorridos, los límites (márgenes o cierres; ferrocarriles, murallas, viaductos, ríos, puentes, desniveles, etc.), barrios y zonas de mayores o menores dimensiones, las barreras que también pueden ser murallas y ríos, puntos nodales estratégicos como plazas y cruces de caminos, y los llamados referentes o hitos: puntos extremos y notables que pueden llegar a ser depositarios de identidades y memorias, cuyo significado histórico produce una legibilidad de conjunción sensorial múltiple y significados socioculturales establecidos en la imagen ambiental a lo largo de dilatados períodos de tiempo transcurrido.

<sup>79</sup> Reedición de *Aprendiendo de Las Vegas...*, 2000.

<sup>80</sup> La 'estética' proviene de la rama de la filosofía que abordaba las cuestiones relacionadas con la belleza y el gusto. Deriva de la palabra griega que significa 'percibir', acuñada por el filósofo alemán Alexander G. Baumgarten en el siglo XVIII, quien redactó la obra *Aesthetica* en dos volúmenes a mediados de ese siglo. Su empleo ha sido frecuente aunque no exclusivo en relación con las artes, aunque se hayan definido muchas más categorías digamos

En cualquier caso, si la estética ha sido convenientemente definida como aquella categoría que respondería a la filosofía del arte, con la carga que ello ha supuesto en la cultura occidental, en el contexto del presente estudio es utilizada de modo más aplicado que teórico; de manera que el término 'arte' será en ocasiones sustituido por el término 'estética'. Lo cual se referirá a ciertas cualidades visuales y plásticas de elementos, objetos e incluso entidades intangibles para las cuales resulte altamente complejo manejar el término 'arte'. Así, será más sencillo y conveniente aludir, por ejemplo, a la estética del paisaje que elaborar discursos sobre una suerte de 'paisajes artísticos'; al igual que el mobiliario mostrará a menudo aspectos y cualidades estéticas que no tienen porqué ser necesariamente identificadas como 'arte'. Otro tanto sucederá con el término compuesto de 'arte público' y/o 'arte urbano', que más bien significa una serie de acciones, tácticas e intervenciones en el espacio que van más allá del contexto de esta tesis, por lo que se apostará con mayor firmeza por el término más concreto de 'escultura pública'. Desde la vertiente antropológica se tendrán en consideración los testimonios culturales de cada momento, trayendo a colación aspectos intrínsecos a la identidad y la memoria de los lugares. Son así relevantes las cuestiones de cultura material que entroncan tanto con ángulos de la antropología visual como de la antropología del arte que se pudieran reseñar, desde una mirada dirigida hacia la 'etnografía del paisaje'. Bajo lo cual subyace la idea del paisaje en construcción a causa de las relaciones cambiantes entre los sujetos y el medio así como una concepción cultural del patrimonio.

#### **1.3.4.4. La 'cultura' del 'paisaje' y su relación con la antropología**

Gran parte de la literatura que desde múltiples perspectivas ahonda, precisamente, en el concepto de paisaje, reconoce que aparte de las definiciones casi infinitas que se han podido ir construyendo existe una ligazón inexorable entre el sujeto que observa y el objeto que es observado, lo cual puede también conectarse con variantes y perspectivas del discurso antropológico que ha señalado esta categoría quizás desde un énfasis más cercano al análisis de los espacios. Sin los elementos del sujeto (observante) y el objeto (observado), pese a que el espacio permanece no se dan las condiciones para identificar el 'paisaje', como un 'constructo cultural' y una manera subjetiva de representar el entorno. Así el paisaje como tema, como objeto o como recurso refleja formas de 'mirar estéticamente'. En ocasiones constituye lugares en los que la relación con la tierra hace que se produzca el mundo (André-Louis Paré) y en ocasiones se les presupone una idea de frontera constitutiva del espacio.

También aquí la 'frontera' juega un doble papel topográfico (marcadora de líneas entre el interior y exterior, lo cercano y lo lejano...) mientras que en el plano estético hace que los espacios se transformen en paisajes del límite. Límites de un lugar habitado, en tanto que la frontera es aquello a partir de lo cual algo cesa (entre la ciudad y el mar, por ejemplo) pero que refleja a ambas; "las fronteras se definen tanto por lo que contienen como por lo que excluyen. Puente, río o frontera, no es solo lo que te impide el paso, también es aquello que te lo permite"<sup>81</sup>, pero también como 'intermedio' a partir de lo que las cosas adquieren su existencia. Así también Soja (2008) descubría que la frontera no es necesariamente el fin o una 'estación término', una Terminal, sino un lugar desde el que comienza a manifestarse algo diferente como ya lo intuyeron los griegos y romanos. Esta noción de 'intermedio' no escapa tampoco a entender la frontera como lugar de encuentro y de mediación para A. Bikandi (2007), debido a que se deben 'umbralizar' las fronteras; lo que es lo mismo que convertir los límites en umbrales, para cuya plasmación requieren tiempo y metamorfosis.

Un umbral deja así de ser una línea para transformarse en un espacio en el que se dan cita encuentros relacionales entre las personas y de las personas con el medio, generando momentos de ruptura y de principio, puntos de inflexión y de 'contención' tal y como pueden constituir los espacios portuarios y de frente marítimo. Para W. Benjamín es necesario definir el 'umbral' como una 'zona', al igual que el término 'umbralar' implicaría cambio, transición y 'mareas'. La idea de 'umbralizar' las fronteras convirtiéndolas en 'zona' en vez de en 'límite' es lo que para Bikandi (2007) denota transformación, sutura y lugar de paso o contacto donde

'estéticas' más o menos cercanas o contradictorias al concepto de 'belleza' que a partir de la modernidad dejó de ser uno de los axiomas de mayor importancia para la fundamentación de las artes plásticas e incluso las artes en general.

<sup>81</sup> BIKANDI-MEJÍAS, Aitor. *Baib@o...*, op. cit., p. 160.

Gran parte de la literatura que desde múltiples perspectivas ahonda, precisamente, en el concepto de paisaje, reconoce que aparte de las definiciones casi infinitas que se han podido ir construyendo existe una ligazón inexorable entre el sujeto que observa y el objeto que es observado, lo cual puede también conectarse con variantes y perspectivas del discurso antropológico que ha señalado esta categoría quizás desde un énfasis más cercano al análisis de los espacios. Sin los elementos del sujeto (observante) y el objeto (observado), pese a que el espacio permanece no se dan las condiciones para identificar el 'paisaje', como un 'constructo cultural' y una manera subjetiva de representar el entorno. Así el paisaje como tema, como objeto o como recurso refleja formas de 'mirar estéticamente'. En ocasiones constituye lugares en los que la relación con la tierra hace que se produzca el mundo (André-Louis Paré) y en ocasiones se les presupone una idea de frontera constitutiva del espacio.

También aquí la 'frontera' juega un doble papel topográfico (marcadora de líneas entre el interior y exterior, lo cercano y lo lejano...) mientras que en el plano estético hace que los espacios se transformen en paisajes del límite. Límites de un lugar habitado, en tanto que la frontera es aquello a partir de lo cual algo cesa (entre la ciudad y el mar, por ejemplo) pero que refleja a ambas; "las fronteras se definen tanto por lo que contienen como por lo que excluyen. Puente, río o frontera, no es solo lo que te impide el paso, también es aquello que te lo permite"<sup>81</sup>, pero también como 'intermedio' a partir de lo que las cosas adquieren su existencia. Así también Soja (2008) descubría que la frontera no es necesariamente el fin o una 'estación término', una Terminal, sino un lugar desde el que comienza a manifestarse algo diferente como ya lo intuyeron los griegos y romanos. Esta noción de 'intermedio' no escapa tampoco a entender la frontera como lugar de encuentro y de mediación para A. Bikandi (2007), debido a que se deben 'umbralizar' las fronteras; lo que es lo mismo que convertir los límites en umbrales, para cuya plasmación requieren tiempo y metamorfosis.

Un umbral deja así de ser una línea para transformarse en un espacio en el que se dan cita encuentros relacionales entre las personas y de las personas con el medio, generando momentos de ruptura y de principio, puntos de inflexión y de 'contención' tal y como pueden constituir los espacios portuarios y de frente marítimo. Para W. Benjamín es necesario definir el 'umbral' como una 'zona', al igual que el término 'umbralizar' implicaría cambio, transición y 'mareas'. La idea de 'umbralizar' las fronteras convirtiéndolas en 'zona' en vez de en 'límite' es lo que para Bikandi (2007) denota transformación, sutura y lugar de paso o contacto donde germinan estilos y modos de vida, para cuya experimentación las ciudades aún ofrecen oportunidades con sus fronteras físicas (las orillas del mar o la ría, las vías de ferrocarril y también las rutas marítimas, vías fluviales y 'caminos de agua' –concepto que recuperamos al hilo de las conclusiones–, los puentes que son 'umbrales' a modo de 'fronteras en transformación' o arquitecturas emblemáticas como las puertas monumentales o arcos triunfales<sup>82</sup>) y sociales. Jakoba Errekondo y Asier Galdos (2011) explican con claridad tres aspectos consustanciales a la forma occidental de entender el paisaje. El primero es un aspecto físico dado que el paisaje es territorio, bajo un prisma quizás más geográfico y proveniente de las ciencias naturales. Desde la antropología y el patrimonio, el paisaje es siempre antrópico, acuñado por usos culturales donde se integran una serie de interrelaciones entre la economía, la productividad, la utilidad del medio y el desarrollo tecnológico.

Por último, estarían los aspectos más próximos al arte y la estética sin olvidar lo antropológico, aludiendo a la vertiente subjetiva que es la que percibe e interpreta el ser humano. Incluso la Convención Europea del Pasaje reunida en Florencia en 2000 destacaba estas importantes vertientes al enunciar el paisaje como parte del territorio tal y como es percibido por la población, cuyo carácter es el resultado de la interacción entre los fenómenos naturales precipitados a lo largo de siglos y milenios y los factores que tienen que ver con la acción del ser humano; con lo cual nos encontramos ante un término que puede ser 'culto' y 'popular' a un mismo tiempo. "Por ello, los paisajes que creamos, cultivamos, diseñamos o impulsamos son siempre culturales, lejos de la pura estética. [...] El paisaje es organización

<sup>81</sup> BIKANDI-MEJÍAS, Aitor. *Baib@o...*, op. cit., p. 160.

<sup>82</sup> Experiencia del umbral como 'rito de paso' que transforma a quien lo cruza. Señal de cambio y de inicio de lo diferente, marcaban también, simbólicamente, un antes y un después en los límites de la ciudad. Cuando dichos conceptos se trivializan, se desvirtúan y se 'des-intensifican' es cuando suceden cosas como el 'arco del triunfo de cartón piedra' colocado por el escultor Daniel Buren en el puente de La Salve de Bilbao, generando un lugar que ya no se 'construye' significativamente ni se configura simbólicamente.

contemporánea, considerando que la irrupción de un nuevo 'taskcape', por ejemplo ligado a la mirada turística, añade otro sedimento al 'milhojas' con nuevas funciones digamos más 'urbanas' en el mundo rural y en el marítimo. Aunque, de hecho, es innegable que no existe paisaje sin emoción e interpretación, tal y como lo han tratado autores/as desde Kessler (2000) hasta Roger (2007) pasando por el propio Maderuelo (2005, 2006).

El 'engranaje de tensiones' generadas por la activación de fuerzas contrapuestas en contextos específicos es uno de los mecanismos articuladores que se ha establecido para aproximar la antropología al estudio del paisaje, como actitud sociocultural, teniendo en cuenta que las representaciones compartidas en el imaginario social expresan múltiples equilibrios y rupturas, siendo una de ellas la dicotomía entre la observación distante que N. Cano define como la 'mirada paisajística' de la lejanía y la otra que alude a lo más corpóreo y encarnado, concerniente a lo fenomenológico, y que se entronca en mayor medida con el 'habitar paisajero'<sup>85</sup>:

"Lo más usual es referirnos al paisaje en términos de lejanía y perspectiva. Pensemos que nos encontramos en cualquier punto A de un determinado paraje. Desde allí oteamos el horizonte y visualizamos a lo lejos un determinado punto B. Estamos observando, por así decirlo, un paisaje B. Si nos desplazamos velozmente a aquel punto B que velamos en la distancia y dirigimos nuestra mirada al punto inicial A, divisaremos esta vez el paisaje A"<sup>86</sup>.

Esta explicación entendemos que con ligeras variantes o matices se traduciría en el contexto fluvial y marítimo al que nos estamos refiriendo, en esa pléyade de miradas que tal y como destacamos se concentran en dos direcciones básicas; desde la ciudad hacia el mar y desde el mar hacia la ciudad, siendo cada una de ellas síntoma de las interpelaciones culturales que se atisban sea una u otra la mirada que, en todo caso, siempre entronca con los límites construidos y simbolizados entre la ciudad y el mar (el puerto, las arquitecturas de contención, los tinglados, etc.); esto es, el espacio de la significación que antes decíamos además del espacio de la geometría. En el límite entre 'nuestro contacto directo' y la 'lejanía que nos sugiere el mirar', el enfoque fenomenológico que encauza el paisaje a través de la cultura reclama una forma de abordarlo que se aproxima a nuestra perspectiva.

El paisaje como concepto, no es solo que se imbrique sino que nace o surge de las maneras de vivir el territorio y de transformarlo por parte de las colectividades humanas, por lo que se encuentra constantemente inacabado, sujeto a repentinos cambios sociales o más pausadas alteraciones culturales y es fruto de la utilización del medio por parte de los colectivos humanos en una línea temporal que enlaza sin solución de continuidad el presente con el pasado y el probable futuro, aunque luego penetra otra mirada 'congeladora' que rechaza las mutaciones y cree conservar cuando en realidad lo que hace es reinventar. Es cierto que, producto de la oscilación, ciertos imaginarios permanecen casi inertes en el 'paisaje mental' de los individuos y las comunidades, pero no es menos veraz que los intentos de reproducción a partir de esos imaginarios 'quedados' o 'quietos' no suele hacer revivir, resucitar o renacer lo que imaginariamente ha permanecido sino que a lo sumo lo reinventa adaptándolo a las circunstancias del momento. Es lo que sucede con la representación que se materializa a través de los mecanismos de la memoria y de la evocación, que es algo similar a intentar colorear los filmes originariamente elaborados en blanco y negro.

No obstante, sería igualmente posible enlazar el paisaje con una categoría antropológica que atañe a la sensibilidad, la emoción y las memorias acuñadas en el tiempo, cuyo sedimento es el humus abonado para la elaboración y cristalización de los imaginarios. En ello intercede una mirada subjetiva hacia un territorio (Ojeda), pero que cuando transpira hacia lo colectivo y socio-comunitario (Oteiza) es cuando se convertiría más bien en paisaje. En el continente europeo significado por la cultura occidental se inventaron 'paisajes' como la montaña y el mar, mediante categorías estéticas que circularon entre lo bello y lo sublime y que fueron conformando un determinado 'gusto' más bien burgués.

Lo cual insta a considerar, sin alejarnos de este ámbito, las transformaciones que un mismo territorio puede sufrir en sus correspondientes fases históricas, épocas o edades, lo

<sup>85</sup> Aunque no se dice expresamente, esta cuestión tensionaría también el propio enfoque del/a investigador/a entre las concepciones 'etic' y 'emic'.

<sup>86</sup> CANO, N. *Miradas y tensiones en los paisajes... op. cit.*, p. 31.

cual se verá claramente en las ciudades que estudiamos (Bilbao, Donostia-San Sebastián y Baiona), siendo dichas transformaciones a veces tan radicales como la precipitada industrialización de la Ría bilbaína, lo cual puede inducir a negar ciertas cualidades sensibles de un lugar por el recuerdo que persiste o los 'imaginarios' simbólicos labrados de otras épocas. Imaginarios que se re-actualizan o se reinventan en favor de intereses que pueden transitar desde un reclamo social y colectivo hacia la pervivencia de los signos culturales hasta la creación de ciertas 'escenografías' recordatorias de un mundo vivido pero resucitado como pastiche y reminiscencia cultural para atracción de visitantes y curiosos, a quienes ofrecer o enseñar no una cultura sino la imagen simulácrica como residuo de una cultura en base a objetivos más o menos conmemorativos y/o espúreos, dirigidos normalmente al consumo cultural sustentado en el pintoresquismo. Nadie duda, ni los propios 'consumidores', que bajo esas pátinas se esconden las acepciones más burdas de lo 'típico' y 'tradicional'.

En esos entresijos es también donde acontecen las metáforas del palimpsesto (lienzo que se escribe, se borra y se reescribe en la continuidad temporal) y del 'milhojas' que N. Cano (2011) toma prestada de autores/as como Lassus y Roger. Cada 'capa' del milhojas suma escenas y experiencias reflejo de su tiempo y de su lugar pero para nosotros la clave está en que no se borran, sino que permanecen y se superponen espacialmente pero también temporalmente, de modo que en ocasiones las capas del fondo asoman hacia el exterior por ejemplo en las operaciones de reinvención que se multiplican en la actualidad. Sobresale así una concepción muy actual, que sucede cuando en el espacio se acumulan los tiempos y viceversa, constituyendo el paisaje un documento histórico-cultural con sus 'juegos' de permanencia y de cambio, de sustancia y de relatividad del espacio en el tiempo.

Es en la convergencia de las diversas miradas divergentes y multi-direccionales donde debería encontrarse la comprensión 'humanista y compleja' del paisaje con las diferentes percepciones de los grupos sociales, secundadas con las metáforas del palimpsesto y del milhojas, construyéndose en el seno de unas relaciones sociales que también son de poder e incluso de dominación. Por oposición al '*landscape*', que es una mirada acaso más 'estetizada' al territorio, los '*taskcapes*' marcan la forma en que se desarrollaron los acontecimientos y las relaciones entre los colectivos humanos y el medio que se han ido afincando a lo largo de los siglos, dependiendo de su carácter cíclico; característica que los dota de un conocimiento profundo del medio que resultaba obligado adquirirlo para la propia supervivencia humana. Algunos de esos '*taskcapes*' desaparecen mientras que otros nuevos nacen y van consolidándose, modificando los anteriores o superponiéndose de modo que los 'pliegues temporales' ya no son tan claros como en un yacimiento arqueológico, dado que estamos pensando en sedimentos culturales que nos enseñan sus claves en los 'intersticios'. Esto es, para Gesualdo Bufalino "mal puede hablarse de paisaje donde no hay una vista y un gusto que puedan estimularlo; el paisaje es escultura que se agrega a la naturaleza; fuera de la cultura se esfuma"<sup>87</sup>. No obstante, desde los '*taskcapes*' tradicionales a los contemporáneos median modelos y formas de hacer diversas, fruto de los cambios habidos a todos los niveles debido a las heterogéneas maneras de relación con el medio (lo cual es hecho consumado en los espacios portuarios y la cultura marítima que estudiamos), por lo que se trastocan claramente o se inflexionan las prefijadas nociones de 'aparente autenticidad' con estructuras novedosas que implican la adaptación a circunstancias tecnológicas y socioculturales.

Aparte de todo ello, el modo de componer e integrar las edificaciones en el territorio también ofrece una información muy valiosa sobre el carácter de la sociedad y la cultura creada a partir de contextos históricos dinámicos así como fuerzas y modos de producción que condimentan parte de la esencia del entorno, lo cual nosotros lo encontraremos en los espacios portuarios y del límite entre la ciudad y el mar o un curso de agua corriente. Todo ello se produce, evidentemente, dentro de un pensamiento y de formas de construcción ajenas a la idea de paisaje en sí mismo y de su abanico de connotaciones. En este sentido, aquellas otras maneras de construir y urbanizar conscientes de una mirada paisajística serían modernas o ya encuadradas más bien en los parámetros de la post-modernidad. Y es que en los tiempos y compases que puede marcar bien el trabajo en el campo o el mar, apenas existía el margen para la contemplación reflexiva, sino que el medio, la tierra o el mar, son vividos como dadores de vida y el territorio es cotidianamente tallado, cincelado a machacamartillo en un ejercicio en el cual lo fútil desaparece y únicamente permanecerá lo

<sup>87</sup> BUFALINO, Gesualdo. *Diario 16*, 'Suplemento semanal', 11 de noviembre de 1989, s/p

fundamental y funcional, que es lo que a la postre va a proporcionar la estructura de los espacios heredados.

Si los *'taskcapes'* tallan el territorio y el medio con un saber popular cuya imagen resultante deviene de la función cultural verdadera, rechazando lo accesorio, los *'landscapes'* han seguido un proceso mucho más cercano al modelado pero que ha premiado la imagen más o menos epidérmica sobre el fondo de la estructura funcional, que al final queda notablemente diluida cuando no desdeñada o tergiversada, amañada y enmarañada, privilegiando en todo caso el mirar sobre el habitar. En una palabra, han convertido el territorio no en paisaje sino en jardín. Y es que cuando se *'enmarca'* el territorio en forma de *'panorama'* aparece la idea de jardín, no ya el monástico y medieval de occidente como una especie de pequeño *'hortus conclusus'*, o los para nosotros insondables e inabarcables jardines reflexivos de la larga y dilatada tradición cultural oriental, sino un jardín donde los elementos ya están *'desnaturalizados'* y redomados.

Vemos que todo ese proceso comenzó de alguna manera en el inicio del renacimiento europeo, puesto que en la escena normalmente sagrada o épica de la pintura van apareciendo *'vistas'* del fondo, bien de la arcadia pastoril o inclusive el horizonte quebrado de una ciudad lejana, que en ocasiones podía incluso ser marítima. No obstante, con el paso del tiempo esa *'visión'* de fondo en los cuadros va ganando terreno a la escena del primer plano; digamos que va *'expandiéndose'* y el *'parergon'* secundario se vuelve argumento, mientras que la escena sagrada o heroica (el argumento) va disminuyendo su presencia y su importancia hasta llegar a desaparecer casi en su totalidad (invirtiéndose esa relación entre *'parergon'* y argumento).

Consecuentemente, los muros de los palacios aristócratas y las casas de una burguesía comercial y ultramarina ascendente van ornamentándose con esos *'cuadros-ventana'*, esas *'vedutas'* en las que la *'visión'* del territorio imbuida en la cualidad estética de lo bello se convierte en *'mundo de vida'*. En la pintura holandesa, por ejemplo, el territorio se vuelve mapa, cartografía, vista documental y trampantojo, condimentado con el *'recuerdo'* de un mundo rural que se desvanece para la burguesía cada vez más *'urbana'*. Es ahí donde ya se ha generado la idea de *'paisaje'*, una idea placentera y sobre todo plena de belleza, de modo que el habitar en dichos lugares imaginarios adquiriría toda la ensoñación de lo agradable, lo de lo auténtico, y poco menos que de la pureza incontaminada. No ha habido más que esperar el paso de algunos siglos para que esa idea discursiva siguiera afianzándose, hasta el posterior pensamiento romántico y decimonónico que afectó soberanamente también a las ideologías ascendentes del País Vasco y que ha llegado hasta nosotros por varios vericuetos fundamentados tanto en lo social, como en lo cultural y en lo estético-iconográfico. De modo que la riqueza cultural-industrial del alma del País Vasco también toma cuerpo en la pintura.

Así, durante buena parte del siglo XIX el paisaje es salúfero y relajante, pintoresco e *'higiénico'*. La vista del paisaje se ha de parecer a los cuadros; esto es, al pintoresquismo. Pero también con los románticos y la expresividad del paisaje viene la idea de lo grandioso y lo sublime, que de alguna manera no se puede aprehender del todo ni con la pintura ni con otras manifestaciones como la escritura. Lo sublime amalgama para entonces tres componentes: la grandiosidad por una parte, lo minucioso y débil como contrapunto y una tercera vía que conecta con lo escatológico, lo soez y en última instancia con la idea del deceso. Después, para las vanguardias artísticas de principios del siglo XX el paisaje puede comprenderse como un lugar político y de experimentación, hasta que, resumiendo mucho, el *'land art'* de las décadas de 1960 y 1970 constituye una de las últimas tendencias donde se deja constancia (huella) palpable de lo realizado. Por último en post-modernidad, y sintetizando mucho, se hace notar un regreso de lo decrepito, lo nostálgico, el resto y el residuo redescubiertos. Lo abyecto y el *'feísmo'* se convierten otra vez –si es que en alguna ocasión lo fueron del todo– en categorías de arte.

#### **1.3.4.5. La evocación de la ruina en el *'constructo'* cultural del paisaje**

Por otro lado, pero sin desconectar el hilo argumental, el tema de la ruina en nuestro caso reflejará la representación de la industria como paisaje. En el palimpsesto temporal inscrito en

Consecuentemente, los muros de los palacios aristócratas y las casas de una burguesía comercial y ultramarina ascendente van ornamentándose con esos 'cuadros-ventana', esas 'vedutas' en las que la 'visión' del territorio imbuida en la cualidad estética de lo bello se convierte en 'mundo de vida'. En la pintura holandesa, por ejemplo, el territorio se vuelve mapa, cartografía, vista documental y trampantojo, condimentado con el 'recuerdo' de un mundo rural que se desvanece para la burguesía cada vez más 'urbana'. Es ahí donde ya se ha generado la idea de 'paisaje', una idea placentera y sobre todo plena de belleza, de modo que el habitar en dichos lugares imaginarios adquiriría toda la ensoñación de lo agradable, lo de lo auténtico, y poco menos que de la pureza incontaminada. No ha habido más que esperar el paso de algunos siglos para que esa idea discursiva siguiera afianzándose, hasta el posterior pensamiento romántico y decimonónico que afectó soberanamente también a las ideologías ascendentes del País Vasco y que ha llegado hasta nosotros por varios vericuetos fundamentados tanto en lo social, como en lo cultural y en lo estético-iconográfico. De modo que la riqueza cultural-industrial del alma del País Vasco también toma cuerpo en la pintura.

Así, durante buena parte del siglo XIX el paisaje es salúfero y relajante, pintoresco e 'higiénico'. La vista del paisaje se ha de parecer a los cuadros; esto es, al pintoresquismo. Pero también con los románticos y la expresividad del paisaje viene la idea de lo grandioso y lo sublime, que de alguna manera no se puede aprehender del todo ni con la pintura ni con otras manifestaciones como la escritura. Lo sublime amalgama para entonces tres componentes: la grandiosidad por una parte, lo minucioso y débil como contrapunto y una tercera vía que conecta con lo escatológico, lo soez y en última instancia con la idea del deceso. Después, para las vanguardias artísticas de principios del siglo XX el paisaje puede comprenderse como un lugar político y de experimentación, hasta que, resumiendo mucho, el '*land art*' de las décadas de 1960 y 1970 constituye una de las últimas tendencias donde se deja constancia (huella) palpable de lo realizado. Por último en post-modernidad, y sintetizando mucho, se hace notar un regreso de lo decrepito, lo nostálgico, el resto y el residuo redescubiertos. Lo abyecto y el 'feísmo' se convierten otra vez –si es que en alguna ocasión lo fueron del todo– en categorías de arte.

#### **1.3.4.5. La evocación de la ruina en el 'constructo' cultural del paisaje**

Por otro lado, pero sin desconectar el hilo argumental, el tema de la ruina en nuestro caso reflejará la representación de la industria como paisaje. En el palimpsesto temporal inscrito en el territorio como 'collage inacabado', el abandono de un espacio y su posterior ruina dotan a la percepción de una libertad y espontaneidad transgresora. En multitud de ocasiones, en los espacios de ruina se entra a lugares insospechados donde no existen señales indicativas ni explicativas, y donde nada está 'permitido' ni 'prohibido'. Así, en el espacio no regulado se propician reconstrucciones del pasado que pueden estar contextualizadas por imaginarios concretos como el de la industria por ejemplo en Bilbao, pero que no se encuentra 'normativizado' como otras loables ruinas arqueológicas de indiscutido valor histórico y artístico<sup>88</sup>. Las narrativas escapan a la coherencia histórica y las miradas son espectrales en tanto que 'inspiradas por los fantasmas de la ruina', lo cual explica de forma muy eficaz el arquitecto Iñaki Uriarte<sup>89</sup> aplicado al 'paisaje del ocaso industrial' en la Ría de Bilbao. Lo que emerge del estado de la ruina no pertenece al conocimiento intelectual y empírico, sino que conecta otra vez con la emoción como la que produjo cuando dichas construcciones nacieron como paradigmas del progreso.

Ese mundo de 'misterios y sensorialidades', contingente, 'irrepresentable' y no regulado es un espacio heterogéneo sin códigos y pautas de supervisión ni vigilancia, que no se constriñe a las normas urbanas de lo cotidiano y donde no se espera que suceda nada. Sin embargo, cada vez tendemos más a clausurar a cal y canto dichos espacios menospreciados con la excusa de la peligrosidad, de modo que no tienen más que la posibilidad del desmoronamiento y el olvido definitivo o su 'domesticación' y acondicionamiento que los

<sup>88</sup> Gilles Clément (2007) llama 'tercer paisaje' a estos espacios caracterizados por los 'residuos': entornos explotados y abandonados, las 'reservas': zonas no explotadas debido al azahar, a la planificación o a la protección y 'conjuntos primarios'; que serían aquellas áreas relativamente vírgenes y/o escasamente explotadas. Este cuerpo conceptual que categoriza este experto se fija, sobre todo, en aquellos enclaves en los que se produce una especie de diseño más o menos espontáneo y de alguna manera 'no premeditado'.

<sup>89</sup> Ver por ejemplo periódico municipal *Bilbao*, serie de artículos publicados regularmente entre 2005 y 2010.

término de 'emoción'. Los yacimientos de carbón y hulla de hierro ingleses fueron así unos de los primeros escenarios que sirvieron para sus ensayos a la escuela paisajística inglesa, a lo que seguidamente se acompañó el establecimiento de los altos hornos como en Bilbao.

En todo caso, es una etapa en la que la industria únicamente produce unos 'pequeños rasguños' en el territorio, con asentamientos humanos dispersos fuera de las poblaciones donde la actividad agraria comienza a combinarse con las salteadas cabañas de carboneros, leñadores y ferrones, muchos de los cuales eran a la vez agricultores-mineros. En el contexto que nos ocupa, a ello hemos de añadirle, obviamente, la cercanía del puerto, de las rías de mareas y la actividad tanto pesquera como comercial de la costa litoral, donde los asentamientos serán también de mayor entidad dada la concentración urbana y portuaria<sup>91</sup>.

Con la aproximación a un modo de entender y de interpretar más cercano a la antropología, últimamente hemos comenzado a encontrar la definición de 'patrimonio cultural hidráulico' para la identificación no solo de unos objetos determinados de cultura material sino unos paisajes cuya forma emerge ante nuestros ojos a partir de la integración del ser humano con el medio y su transformación cultural, dando por hecho que la "conservación del patrimonio debería de ser consecuencia de la lectura multidisciplinaria del paisaje y de la arquitectura de forma que pudiésemos descubrir, tras las aportaciones parciales, nuevos valores que desconocíamos"<sup>92</sup>. Es así como en nuestro contexto específico:

"La mayoría de los valles fluviales de la cornisa cantábrica, en algún momento de su historia, están caracterizados por una actividad común y decisiva de la configuración de su paisaje: la fabricación y comercio marítimo del hierro [...]. La especial morfología de las rías permite la construcción en su interior de pequeños puertos al borde de la marea para desembarcar el mineral y embarcar los productos procedentes de las ferrerías. Allí mismo, en los puertos ferrones, se instalan almacenes, lonjas o 'renterías' donde se distribuía el mineral a distintas ferrerías"<sup>93</sup>.

El acto cognitivo de contemplación es fundamentalmente visual pero sin embargo, el sonido aporta la profundidad de la experiencia (el sonido del mar o las sirenas de la industria, por ejemplo en nuestro caso<sup>94</sup>), mientras que el juego de seducciones asoma en las relaciones de poder que están presentes en el territorio (recordemos el lugar común que casi siempre se cita con la ascensión de Francesco Petrarca al Mont Ventoux en La Provenza, durante la primavera de 1335, allá cuando en el crepúsculo de la edad media comenzaban a divisarse las luces del renacimiento), señalando ese instante como el origen de la sensibilidad 'paisajística' en occidente y 'artealizando'<sup>95</sup> de alguna manera el territorio, bajo una mirada

<sup>91</sup> Poco después, con el advenimiento de la energía del vapor, además de la revolución marítima se constará la aparición de la gran industria con las concentraciones fabriles que necesitan también cursos de agua corriente y trazados de ferrocarril. A comienzos del siglo XX Geddes nombrará esos precedentes como la etapa 'paleotécnica', superada por la nueva etapa determinada por la energía eléctrica y los motores de combustión, de explosión y el diesel, comenzando así una 'era neotécnica', donde se ve la oportunidad para desarrollar un urbanismo más 'humano', con la venia de burgueses filántropos e higienistas que viene a recalcar lo que ya hemos comentado.

<sup>92</sup> AZURMENDI, Luis. "Patrimonio natural y patrimonio cultural", en: *Fabrikart. Arte, tecnología, industria, sociedad*, nº 9 ('Sostenibilidad'), Bilbao: Universidad del País Vasco/EHU., 2009-2010; pp. 40-41, 46.

<sup>93</sup> *Ibidem*.

<sup>94</sup> Aunque reconocemos que nuestro enfoque es mayoritariamente visual, puesto que se refiere a los códigos iconográficos y signitivos de los espacios de límite entre la ciudad y el mar que tratamos, no hemos de olvidar que paralelamente transcurre todo un campo corpóreo y fenomenológico que se hace presente en la tesis de la antropóloga N. Cano, algunos de cuyos apartados hemos comentado prolijamente, referente a la carga semántica de la información recibida por otros sentido como el táctil, el olor y el sonido, así como las sensaciones térmicas o atmosféricas. La 'mirada multisensorial' constituye también una fuente muy potente de emociones en relación con las personas y los lugares así como el conocimiento sociocultural. A pesar de la preeminencia visual, somos conscientes en nuestro caso de las sensaciones cambiantes en el borde del mar según sea la climatología, así como el imaginario sonoro de diferentes épocas y tiempos concentrados en un mismo espacio; el suave y ácido chasquido de los mástiles dio paso a los sonidos mecanizados de manera similar a como los vapores sustituyeron a la vela, el bote diesel a la lancha de remos y más recientemente los fuera-bordas a los botes tradicionales (ruidos distintos y velocidades también distintas). Del mismo modo, la brillante mancha espesa en el talud del puerto puede desprender un olor a gasolina mezclado con el pescado rancio utilizado de cebo y desprendido por la borda, mientras que aún escuchamos el revuelo de las gaviotas penetrando hacia el interior con la marejada en alta-mar, notando la angustia de los viejos pescadores tras la rutina de consultar el antiguo barómetro público instalado en algún lugar resguardado pero visible del puerto, observar el movimiento del agua en la rampa y aguardar las noticias de la tempestad en la cofradía.

<sup>95</sup> Este término conceptual que también lo utiliza Cano en su tesis doctoral (2011), se toma del filósofo Montaigne y sería aquella operación de transformar con la mirada una porción de tierra en paisaje. "Para este autor hay dos formas de 'artealizar' el 'país': la primera es la artealización 'in situ' inscribiendo el código artístico directamente en el lugar a través de los jardines y los parques (también contemporáneamente a través del 'land art'); la otra es la



intencionada y connotativa. Para este autor, otro tanto “podemos decir de la estética, a la manera de una experiencia que no reduce la percepción a un solo sentido. Nos equivocáramos si empezáramos a hablar de estética del paisaje, ¿acaso no son estética y paisaje puntales de una misma categoría ontológica?”. Sin lugar a dudas, “el paisaje tiene más de lo que vemos que del espacio que quisiéramos ver y no es, en modo alguno, una evidencia que se pueda aclimatar a la categoría de realidad. Tampoco es lo que vemos por medio de la imaginación y el tamiz onírico”. Por el contrario, “es un artefacto humano construido para que nos perdamos en el lugar. El paisaje deja sin significación al sujeto observador, puesto que no admite acción o lenguaje que lo pueda apoyar. [...] El paisaje supera al observador y lo interpela en el acto de observación”<sup>96</sup>.

Todo ello reconociendo que el repertorio del ‘paisaje’ o de los ‘paisajes’ se ha expandido de manera que en la práctica contemporánea es más común referirse a objetos de estudio como el ‘lugar’, el ‘sitio’ o inclusive el ‘territorio’, definiendo precisamente el ‘lugar’ como el “espacio donde el proceso de rememoración continúa activando el pasado” (en los términos de Henri Bergson), como algo que es actualizado más que representado y formado por estructuras acumulativas, “depósitos físicos de hechos y circunstancias pretéritas”. Así “se re-actualiza el pasado, el presente y las posibles historias para el futuro. Exentos de una mirada prioritariamente contemplativa, su interpretación a los lugares objeto de su escrutinio se sitúa siempre desde instancias subjetivas y políticas”<sup>97</sup>.

Con esa denominación de ‘instancias subjetivas’ y ‘políticas’ se abre la vía a la idealización del entorno que en occidente se ha presentado a menudo bajo unos parámetros éticos, tomando el paisaje como producto de una aspiración moral<sup>98</sup>. Así, el paisaje industrial al que aludimos contiene también una exaltación de cierto orden político estructurante de la sociedad y de los ámbitos de trabajo (lo mismo podríamos decir del marítimo, con la relación de jerarquías urbanas que se da entre la ciudad y el puerto; relación plasmada en arquitecturas y en todo tipo de elementos, de rutinas y de lugares). Ignacio Español nos hablará en la siguiente cita que, aunque larga y compleja transcribimos algunos de sus extractos por su importancia para el contexto de este trabajo, de la fuerza de la manifestación estética del territorio que es el paisaje, y de su capacidad de emocionar que es una cualidad compartida con el arte, dado que, aunque en principio el territorio en sí no contenga intencionalidad estética, sí posee la capacidad de emocionarnos y mostrar los resultados de su dinámica en forma de paisaje:

“La idea de aunar realidad objetiva con la percepción que de ella tienen las poblaciones es muy sugerente pues introduce la dimensión reflexiva y la responsabilidad de las comunidades en relación a su destino. [...] Sin embargo, esa misma fuerza comunicativa que le concede la dimensión estética puede volverse en contra de la revisión ética que aquí se plantea. El esteticismo, es decir el disfrute de las formas por sí mismas, abstraídas de la realidad a la que se deben, de los procesos que nuestro entendimiento identifica y valora, puede llegar a anular esa lectura de reclamación social cuando se impone a otras posibles aproximaciones. [...] En un universo mediático como el contemporáneo donde a menudo se antepone la imagen de la idea a la propia idea, el manejo del paisaje como reclamación social cae de lleno en el debate de lo colectivo. La idea que la opinión pública tiene de su territorio [se refleja] en la paradójica colección de paisajes idealizados que parecen subsistir en el imaginario colectivo, y cada día menos en la realidad, y en los paisajes reales y cotidianos en los que transcurre nuestra vida [...]. El Tratado Europeo del paisaje proporciona una oportunidad para asumir esa revisión de los modelos estéticos y éticos que gobiernan nuestras vidas y articularla en los sistemas de gestión de lo colectivo”<sup>99</sup>.

La idea que se destila básicamente de las líneas precedentes asume de alguna manera la consideración práctica de que la ‘estética del paisaje’ se ha introducido también “en la valoración crítica de las obras construidas y en los modelos de ordenación del territorio, por

---

realización ‘in visu’, es decir, operando sobre la mirada colectiva a la que se le proporcionan modelos de visión y esquemas de percepción y gozo”. CANO, N. *Miradas y tensiones en los paisajes...*, op. cit., p. 265.

<sup>96</sup> KOOCHAKI, Nader. “Paisaje dorsal”, en: *Zehar*, nº 67, Donosita-San Sebastián: Diputación Foral de Gipuzkoa, Arteleku, 2011; pp. 145-147.

<sup>97</sup> MIRÓ, Neus. “Más allá del paisaje”, en: *Zehar*, nº 67, Donosita-San Sebastián: Diputación Foral de Gipuzkoa, Arteleku, 2011; pp. 190-196.

<sup>98</sup> Esta esfera simbólica se materializaba ya para I. Español en el discurso ético sobre la vida cristiana que se representaba en los cuadros del renacimiento, con los escenarios mitificados en los que transcurren las escenas de la vida sagrada, los pasajes mitológicos y las gestas históricas relevantes, donde los valores exaltados adquieren representaciones legendarias y edificantes (también en los paisajes clásicos).

<sup>99</sup> ESPAÑOL ECHÁNIZ, I. “El paisaje como nuevo paradigma de la sostenibilidad”, en: *Fabrikart. Arte, tecnología, industria, sociedad*, nº 9 (‘Sostenibilidad’), Bilbao: Universidad del País Vasco/EHU., 2009-2010; pp. 112-114.

medio de diferentes aproximaciones” en las que no faltan las visiones sociológicas, antropológicas y culturales; reconociendo que “en cualquier tiempo y lugar el paisaje expresa los valores que han conformado el desarrollo, la modificación o la sustitución de lo natural por lo [cultural]”<sup>100</sup>. En este contexto, los ‘descriptorios artísticos’ se referirían así mismo a las dimensiones compositivas formales o abstractas del paisaje, como la variedad de formas, líneas, colores y texturas.

#### 1.3.4.6. El entronque con la mirada antropológica del mundo marítimo

Desde una posición teórica que entronca con la antropología marítima J. A. Rubio Ardanaz recuerda que la puesta en marcha de este campo de investigación da entrada a problemáticas aplicadas además de las posibilidades que van más allá de lo exclusivamente concerniente a la pesca<sup>101</sup>, reconociendo la importancia de llegar hasta la cultura que se desea comprender, “en este caso la marítima, así como sus ‘paisajes’ subyacentes en la relación cultural con el medio. Esto no quita ni impide sin embargo, la preocupación por el cambio cultural, donde formas hasta un momento cronológico presentes, comienzan a variar o son desplazadas y sustituidas dando lugar a otras”<sup>102</sup>. Desde este panorama que implica de manera directa la maritimidad (concepto que relaciona las personas con el medio costero-litoral), el autor diferencia dos visiones del concepto de cultura; la primera entendida como sistema de representación que determina el modo de vida social y la segunda que otorga a los modos de obtener los recursos la fuerza y el poder de determinar las estructuras sociales y su desarrollo espacio-temporal. Así, los cambios materiales serán la base fundamental para los cambios sociales, ángulo de visión que tiene una correlación directa con los ámbitos urbanos e industriales, y con muchas de las circunstancias que especificamos en el presente estudio. Desde la óptica extensiva que barajamos destacan por ejemplo los temas patrimoniales referidos a la construcción simbólica y estético-artística, dentro de un extenso bagaje de situaciones que confluyen a través de algún tipo de relación con el medio marítimo, lo cual trae a colación la ‘multivariada gama de matices existentes’, siempre inmersos en las dinámicas de cambio sociocultural y simbólico:

“La franja litoral y su zona de influencia albergan una viva actividad que se presenta de manera diferenciada en comparación con lo que sucede con otros ámbitos, como pueden ser el rural o el propio de las ciudades alejadas de la costa. La antropología tomó su mirada hacia realidades cuya vida se desarrolla en relación con el medio marítimo, prestando prácticamente en un principio toda su atención a las comunidades dedicadas a la pesca. Con el paso del tiempo este punto de mira comenzará a variar, integrándose de este modo en su seno el interés por grupos y colectivos con otras dedicaciones y circunstancias. La discusión conceptual se verá poco a poco acompañada de nuevas y variadas temáticas las cuales irán enriqueciendo el abanico de los estudios realizados”<sup>103</sup>.

A partir de aquí, la relación entre las personas y el medio marino que aludiremos en los objetivos e hipótesis se establecerá de modo mucho más complejo, abarcando los fenómenos sociales que se corresponden con el ámbito general de la cultura mediante ‘construcciones’ lícitas por colectivos humanos que organizan su existencia en torno a las actividades marítimas y que encuentran un anclaje histórico que es al mismo tiempo objeto de evolución y transformación. Uno de los cambios de mentalidad más trascendente lo sitúa este autor en el siglo XIX, cuando las comunidades costeras comienzan a ser ‘cada vez menos marítimas’ con unos incipientes intereses hacia el turismo de baños de mar y sobre todo la gran influencia de la industrialización que trataremos en las siguientes partes y capítulos; cambiando también las formas de creación de ciudad junto con la revolución que en el arte comenzó igualmente a producirse en el tercio final de ese último siglo del milenio.

<sup>100</sup> AGUILÓ, Miguel. “Hacia una nueva dimensión ecológica en el diseño del paisaje”, en: *Fabrikart. Arte, tecnología, industria, sociedad*, nº 3, Bilbao: Universidad del País Vasco/EHU., 2003; pp. 128-131.

<sup>101</sup> Este autor sintetiza y sitúa los primeros pasos de la antropología marítima en la década de 1940 con una orientación teórica formalista atribuida sobre todo a R. Firth y su consideración de las comunidades pesqueras, hasta que veinte años más tarde se afianza dicho campo de investigación con una influencia más funcionalista en el ecuador del siglo XX, hasta llegar a los años setenta de ese siglo con las aportaciones de Y. Breton.

<sup>102</sup> RUBIO-ARDANAZ, Juan Antonio. “Presentación: investigando la esfera marítima desde la antropología, etapas para un cambio de oportunidades”, en: *Zainak 29. Cuadernos de Antropología-Etnografía* (J. A. Rubio-Ardanaz y A. Erkoreka ed. Lits.), Eusko Ikaskuntza/SEV., Donostia-San Sebastián: 2007; p. 13.

<sup>103</sup> RUBIO-ARDANAZ, Juan Antonio. “Presentación: las realidades marítimo-costeras como expresión de maritimidad y objeto de estudio antropológico”, en: *Zainak 33. Cuadernos de Antropología-Etnografía* (J. A. Rubio-Ardanaz ed. Lit.), Eusko Ikaskuntza/SEV., Donostia-San Sebastián: 2010; p. 9.

son desplazadas y sustituidas dando lugar a otras"<sup>102</sup>. Desde este panorama que implica de manera directa la maritimidad (concepto que relaciona las personas con el medio costero-litoral), el autor diferencia dos visiones del concepto de cultura; la primera entendida como sistema de representación que determina el modo de vida social y la segunda que otorga a los modos de obtener los recursos la fuerza y el poder de determinar las estructuras sociales y su desarrollo espacio-temporal. Así, los cambios materiales serán la base fundamental para los cambios sociales, ángulo de visión que tiene una correlación directa con los ámbitos urbanos e industriales, y con muchas de las circunstancias que especificamos en el presente estudio. Desde la óptica extensiva que barajamos destacan por ejemplo los temas patrimoniales referidos a la construcción simbólica y estético-artística, dentro de un extenso bagaje de situaciones que confluyen a través de algún tipo de relación con el medio marítimo, lo cual trae a colación la 'multivariada gama de matices existentes', siempre inmersos en las dinámicas de cambio sociocultural y simbólico:

"La franja litoral y su zona de influencia albergan una viva actividad que se presenta de manera diferenciada en comparación con lo que sucede con otros ámbitos, como pueden ser el rural o el propio de las ciudades alejadas de la costa. La antropología tomó su mirada hacia realidades cuya vida se desarrolla en relación con el medio marítimo, prestando prácticamente en un principio toda su atención a las comunidades dedicadas a la pesca. Con el paso del tiempo este punto de mira comenzará a variar, integrándose de este modo en su seno el interés por grupos y colectivos con otras dedicaciones y circunstancias. La discusión conceptual se verá poco a poco acompañada de nuevas y variadas temáticas las cuales irán enriqueciendo el abanico de los estudios realizados"<sup>103</sup>.

A partir de aquí, la relación entre las personas y el medio marino que aludiremos en los objetivos e hipótesis se establecerá de modo mucho más complejo, abarcando los fenómenos sociales que se corresponden con el ámbito general de la cultura mediante 'construcciones' lícitas por colectivos humanos que organizan su existencia en torno a las actividades marítimas y que encuentran un anclaje histórico que es al mismo tiempo objeto de evolución y transformación. Uno de los cambios de mentalidad más trascendente lo sitúa este autor en el siglo XIX, cuando las comunidades costeras comienzan a ser 'cada vez menos marítimas' con unos incipientes intereses hacia el turismo de baños de mar y sobre todo la gran influencia de la industrialización que trataremos en las siguientes partes y capítulos; cambiando también las formas de creación de ciudad junto con la revolución que en el arte comenzó igualmente a producirse en el tercio final de ese último siglo del milenio.

Las nuevas manifestaciones que enseñan muestras de influencias espaciales en los límites simbólicamente contruidos y significativamente configurados entre la ciudad entendida como fenómeno urbano y el mar, marginan en ocasiones otras actividades tradicionales como la pesca que se mantienen de forma minoritaria, mostrando figuras de un mundo en vías de desaparición o difícil perdurabilidad con elementos susceptibles de patrimonialización que se han de ubicar en el marco de la cultura marítima (como las embarcaciones varadas en seco que citamos durante el desarrollo del trabajo). Las experiencias ligadas al medio darán lugar a memorias colectivas e identidades que se verán apoyadas por la herencia de múltiples elementos de cultura material (arquitecturas, mobiliario portuario, objetos funcionales muchas veces reconvertidos en ornamentos para el espacio público urbano), además de todas las infraestructuras de los sectores productivos física e iconográficamente subyacentes en los espacios, como el auge industrial que en el País Vasco ha estado ligado a una determinada territorialidad geográfica y una relación espacial moderna con los espacios fluviales y portuarios, lejos de la panorámica romántica que indujo en el s. XIX actividades ociosas prontamente marginadas.

De igual modo que el asentamiento de la industrialización en las cuencas navegables sobre todo a partir del siglo XIX sustituyó las estructuras tradicionales y preindustriales que significaban el territorio convirtiéndolo en paisaje<sup>104</sup>, las nuevas formas de maritimidad que

<sup>102</sup> RUBIO-ARDANAZ, Juan Antonio. "Presentación: investigando la esfera marítima desde la antropología, etapas para un cambio de oportunidades", en: *Zainak 29. Cuadernos de Antropología-Etnografía* (J. A. Rubio-Ardanaz y A. Erkoreka ed. Lits.), Eusko Ikaskuntza/SEV., Donostia-San Sebastián: 2007; p. 13.

<sup>103</sup> RUBIO-ARDANAZ, Juan Antonio. "Presentación: las realidades marítimo-costeras como expresión de maritimidad y objeto de estudio antropológico", en: *Zainak 33. Cuadernos de Antropología-Etnografía* (J. A. Rubio-Ardanaz ed. Lit.), Eusko Ikaskuntza/SEV., Donostia-San Sebastián: 2010; p. 9.

<sup>104</sup> Y con ello trastocó el "correlato paisajístico de una exótica, virginal y mítica construcción simbólica del paisaje vasco elaborada durante toda la segunda mitad del s. XIX". LORENZO ARZA, Mikel. "Construcción simbólica del paisaje vasco en cuatro autores: Sabino Arana Goiri, Miguel de Unamuno, Vicente Arana y Pío Baroja (1880-1905)",

autores nos hablan así de una mutación territorial intercambiable que puede solidificarse en diversos ambientes como los rurales y marítimos, a causa de una des-estructuración de la/s cultura/s tradicional/es que nos han legado sus símbolos más representativos y que subyacen como hitos recordatorios en unos parajes a menudo descontextualizados o bien reinventados. "Estas fases se van a ver acompañadas de un cambio en la concepción del espacio, que ahora responderá a una nueva utilización y uso del medio. [...] Aparecen también elementos simbólicos como un áncora que responde al ambiente mariner, pescador y costero de la comarca, o como la bandera vasca símbolo identitario y supuestamente nacional"<sup>106</sup>. Estaríamos, en todo caso, ante formas de organización espacial de cuño a todas luces neo-urbano y peri-urbano de dispersión, constituyendo muy frecuentemente centros secundarios de áreas metropolitanas donde han sido engullidas las antiguas localidades que aglutinaban los habitantes en torno a un casco urbano específico, y que ahora se engloban en ese 'continuo urbano' que hemos asociado a la intensa ocupación territorial en '*Euskal-hiria*'<sup>107</sup>.

### 1.3.4.7. La reinvención del 'paisaje patrimonializado'

A veces esa urbanización (urbanalización) del territorio sin solución de continuidad viene determinado por un tipo edificatorio de baja densidad pero altísima ocupación de suelo, en base a los modelos de vivienda para segunda residencia, en unos espacios despersonalizados donde pueden perdurar los signos descontextualizados como testimonios materiales o simulacros de una cultura y unas formas de vida anteriores que se traen a presencia mediante elementos que adquieren un visible carácter estético y monumental. Es así como "la nueva significación cultural incluye y se relaciona con nuevas formas de vida cuyos valores van dando lugar y van coincidiendo con una nueva configuración paisajística"<sup>108</sup>. Ello no está lejos de las connotaciones que autores/as como Signorelli a comienzos del siglo XXI o Lowenthal y Agulhon al final del siglo XX les otorgaron a los monumentos como reliquias del pasado ubicadas en 'lugares de vida ordinaria' "que han podido servir como cantera, como alojamiento temporal o, en el momento actual, como marco incomparable para realizar fiestas [...] o representaciones comerciales"<sup>109</sup> tal y como observaremos en algunos ejemplos como la Grúa Carola (elemento industrial monumentalizado en un frente de agua revalorizado de Bilbao: Abandoibarra).

Este modo de 'visualización estética' de la 'imagen de un país' se fundamenta parcialmente en la concepción teórica de Alexandre Zabalza (2008), quien descubre también que nos encontramos ante la modificación progresiva y no-alternativa del paisaje del País Vasco. Dicha modificación se perfila más fuertemente en el borde litoral, acentuándose con mayor agresividad si cabe, en las periferias donde lo rural cede a lo urbano. Modificaciones y alteraciones paisajísticas no carentes de consecuencias, dado que una mirada a la línea de costa desde Baiona a Bilbao desvela muchas de las circunstancias que se vienen apuntando, en ese espacio constituido por la continua relación con el mar y el encuentro inmemorial con la cadena montañosa pirenaica. Lejos de los antiguos roquedos escarpados y los acantilados reconvertidos en reservas eco-geológicas, la costa se encuentra actualmente superpoblada de una desmedida variación arquitectónica, tanto a causa del urbanismo incontrolado como de una estética más armónica de inspiración liberal en lo social, pero ecléctica y modernista en lo artístico y arquitectónico.

Porco a poco, las ciudades se inflan y crecen también las formas de cooperación transfronteriza, si bien ambos territorios no parten de los mismos antecedentes. En la zona sur del País Vasco jurídica y administrativamente perteneciente al Estado español, este autor revela la importancia de una herencia debida a los ensanches fruto del planeamiento urbano

<sup>106</sup> *Idem*, p. 245.

<sup>107</sup> Concepto que, salvando las distancias, podemos asociarlo también con la idea de 'Cataluña-ciudad' acuñada durante la época de Pasqual Maragall como alcalde de Barcelona. M. Delgado critica que en un plano meramente prerepresentacional, a pesar de haber servido para fagocitar empeños como el de 'Europa de las ciudades' en contraposición a la 'Europa de los Estados' o 'Europa de las naciones', la 'Cataluña-ciudad' originaria se convirtió más que nada en la 'Barcelona-metrópoli'. Con un territorio altamente y extensamente urbanizado cuya cabeza rectora sería la metrópoli barcelonesa, potenciando centros secundarios dispersos en las redes territoriales habituales que conforman 'sistemas de ciudades', tal y como puede ser para nosotros el 'sistema urbano vasco del litoral costero'.

<sup>108</sup> RUBIO-ARDANAZ, E.; RUBIO-ARDANAZ, J. A. "La nueva configuración...", *op. cit.*, p. 250.

<sup>109</sup> ORTIZ GARCÍA, Carmen. "Uso y abuso de las estatuas. Reflexiones en torno a las reflexiones sociales del patrimonio urbano monumental", en: FERNÁNDEZ DE ROTA, J. A. (ed.). *Ciudad e historia...*, *op. cit.*, p. 64.

decimonónico, donde la estética de la construcción conforma unas identidades que ahora están siendo desprovistas de toda dimensión histórica y terminarán por producir una notable fractura paisajística. Todos esos efectos recaen sobre los que habitan dichos lugares, cuyo carácter estético es evidenciado por la disparidad de los elementos, las formas, las texturas y los colores. La mutación de un paisaje más bien rural a favor de un entorno totalmente construido introduce, paradójicamente, altos índices de fragilidad que afectan a las mutaciones urbanas impuestas en la costa y la/s cultura/s acuñadas a lo largo de los siglos.

No obstante, entre la 'lógica naturalista' de inclinación geográfica o ecológica, y la 'lógica culturalista' más proclive a la representación, el paisaje está volviendo a ser reivindicado en su dimensión original (casi irreal y arcáica), aunque la existencia tangible de dicha mirada ya no sea posible. Ante la modelación del paisaje bajo las presiones industriales, demográficas y de un urbanismo salvaje, podemos demandarnos legítimamente si el expansionismo sin fin de las lógicas urbanas aureoladas por justificaciones diversas están sustituyendo a las lógicas de la propia historia; lugar que nos fabrica y que nos construye por medio de un inmenso repertorio de memorias colectivas y riqueza semántica. Dotado de unidad estética, «le paysage revêt la dimension du patrimoine ou de l'héritage aussi bien culturel que naturel dont il faut pouvoir user et conserver l'usage pour le bénéfice des générations futures. C'est un fonds inépuisable dans lequel se trouve inscrit l'histoire de notre passé commun»<sup>110</sup>.

A esa 'historia de nuestro pasado común' M. Delgado contrapone en cierto modo el espacio público de signo post-moderno como crisis de significado, lo que se intenta solventar con la ideologización del espacio, la 'monitorización' de la vida social y la grandilocuencia monumental con el propósito de no dejar ningún resquicio sin 'redención' por la vía de la monumentalización y la 'arquitecturización' del espacio urbano ante un intenso '*horror vacui*' suscitado por cualquier intersticio o '*terrain vague*' (un lugar incierto, a veces abandonado o sin usos organizados; en todo caso 'desaprovechado' e incluso 'molesto') que escape a la ordenación y planificación 'adiestradora', casi como modo de 'salvar' a la ciudad de la acción del tiempo y de sus moradores. En este sentido, rastros que otorgan a la historia una existencia física como las 'muestras exaltadas' de arqueología industrial devenida patrimonio tiene el 'don' de significar la 'elisión temporal'. "Exclusivamente representacional, la chimenea monumentalizada tiene lo que le falta a los demás objetos funcionales que podemos encontrar en la ciudad: capacidad de transportarnos a realidades abstractas inexistentes en sí mismas", en las que "verdad o impostura son del todo irrelevantes a la luz de la eficacia simbólica que ejecutan" como elementos que nos hablan de nuestras 'grandezas' y 'miserias' pasadas. "La función de las chimeneas y otros rastros fabriles elevados a la condición de monumentos no es diferente a la que desempeñan los documentos de los archivos, los objetos de los coleccionistas y otros vestigios memorables, que, [...] si desapareciesen, arrastrarían con ellos las 'pruebas' del pasado, y nos dejarían huérfanos de ancestros y raíces"<sup>111</sup>.

Esa sería una forma de conservar y enaltecer determinados elementos que son idiosincrásicos de un territorio sujeto a 'mutaciones urbanísticas', ubicados en puntos de la ciudad en que ejercen una 'elocuencia pertinente' con carácter de permanencia como 'signos colectivos prefijados en la dinámica urbana' y que vienen a configurar significativamente su escenografía a modo de componentes no estrictamente funcionales. No obstante, en una operación justificativa, "por medio de ciertas concesiones sentimentales, que las conciliarían con los marcos morfológicos y humanos en que irrumpen, se intentaría evitar que las expresiones de arquitectura o diseño ambiental más o menos 'vanguardistas' fuesen percibidas como contrarias a los intereses y gustos de sus usuarios-consumidores". Siendo este un factor "importante cuando la línea dominante en las intervenciones urbanísticas es la de repetir unos esquemas formales estandarizados, de manera que la imagen singular [...] tiende a recular a favor de una homogeneización estética cada vez más descarada"<sup>112</sup>.

Para nuestro punto de vista que enlaza con el objeto de estudio fundamentado en la construcción simbólica y configuración significativa de la ciudad en los frentes de agua defendemos esta manera de comprender el monumento como aquel hito de significación que

<sup>110</sup> ZABALZA, Alexandre. «De l'esthétique du paysage a l'éthique du politique: le cas basque», in: URTEAGA, E. (Coord.). *L'aménagement du territoire en Pays Basque*, op. cit., p. 132.

<sup>111</sup> DELGADO, M. *La ciudad mentirosa. Fraude y miseria...*, op. cit., pp. 94-95.

<sup>112</sup> *Idem*, pp. 96-97.

asume el espíritu colectivo y participa en el proceso morfológico del espacio urbano, lo que en nuestros días se pretende actualizar con obras artísticas de 'marcaje' de 'espacios recién troquelados' y con la monumentalización de ciertos edificios y estructuras supuestamente proveedoras de una identidad más o menos compartida; como 'capillas de memoria' descontextualizada en los nuevos paisajes arquitectónicos donde la redención se consigue por medio de grandes museos<sup>113</sup>, infraestructuras culturales y parques salpicados de ruinas fabriles nostálgicas para evocar la fase histórica en la que la ciudad era un conglomerado de fábricas de gran vitalidad convertidas en restos arqueológicos al aire libre que evocan las 'virtudes fundadoras' de esa etapa histórica (M. Delgado, 2007). En la nueva ciudad post-industrial, saneada y libre de 'malos humos', prevalecerá el anacronismo ornamental de la nueva escenografía impulsada por el orden establecido que no solo institucionaliza el recuerdo sino también el olvido, amén de los problemas suscitados por la 'comunicabilidad' entre la arquitectura y la colectividad, en donde ha de mediar el monumento que impone para M. Delgado (2007) lo lógico sobre lo 'heterológico', lo normalizado sobre lo 'heteronómico' o 'amónico', la 'polis' sobre la 'urbs' y quizás la racionalidad sobre la 'irracionalidad', expresando la voluntad de establecer territorios definidos e irrevocables.

Se superponen producciones simbólicas institucionalizadas a las que genera o ha generado la vida real a lo largo del transcurso de los años y de las interacciones surgidas entre las colectividades y el medio (para nosotros el marino), aquellas que 'siembran' el espacio de 'memorias inmutables' que se 'corrigen' con 'operaciones de maquillaje', y que convierten el recuerdo en una parodia basada en la reinención simulácrica, cuando no 'desmemoria cosificada y fraudulenta' acompañada del 'arrasamiento' masivo de los paisajes tradicionales o modernos que no encuentran sino lugares-estanco, 'congeladores' en el espacio y el 'skyline' post-moderno de las ciudades reificadas por sus procesos de remodelación<sup>114</sup>. No obstante, cuando es la propia comunidad la que instaure puntos paisajísticos especialmente elocuentes se somete el territorio a una tarea próxima a la 'poetización' y lo urbano deviene 'urdimbre de caminos e intersecciones'.

En la línea de lo que venimos comentando, muchos monumentos escultóricos representativos de algún aspecto patrimonial de la cultura marítima y las embarcaciones varadas en seco cumplen esta función para J. A. Rubio-Ardanaz (2010), ubicados en espacios totalmente urbanizados pero que otrora han constituido por ejemplo atalayas como las mencionadas anteriormente, desde las que se divisaba el estado del mar o la salida y llegada de los barcos a los puertos. Elementos que son tomados como manifestaciones de cultura material propias del lugar y altamente evocadores, aún sabiendo que la patrimonialización no es el mero recuerdo sino que conlleva acciones en otros planos mucho más tangibles y materiales aparte del propiamente simbólico. Lo que corresponde a un conjunto de elementos de la cultura material que vehiculan mensajes con significados para las personas, haciendo a estas copartícipes de una cultura determinada, en este caso la marítima. Entre este conjunto de elementos, los barcos pesqueros colocados en las plazas a modo de monumentos y otras expresiones pictóricas y escultóricas cobran importancia en el espacio urbano como

<sup>113</sup> El hecho de la musealización presenta a menudo la intención de captar la realidad de quien promociona el proyecto o el evento (una realidad que no es homogénea). Como emblema superpuesto o 'sobrepuesto' en los pliegues del subconsciente y en la propia historia, ciertas ciudades pueden convertirse en museos al aire libre, constituyendo un ariete para los procesos de remodelación urbana y revitalización/recambio social. Se apela al patrimonio como elemento del presente no del pasado, y a un anclaje de la memoria que en el fondo constituye una pérdida de identidades y un evidente 'desanclaje' que conduce al desarraigo y al hecho de devenir 'turista en la propia ciudad'; lo que conecta con la idea y/o sensación de ser de todas partes pero de ninguna, dentro de los discursos vigentes de globalización y 'glocalización'.

<sup>114</sup> Aplicado al caso de Barcelona, M. Delgado constata, lo mismo que en muchos ejemplos que nosotros traemos a colación, la disociación absoluta de territorio con memoria, incapaz de expresar identidades sin marcas relacionales históricas, en un espacio de frente marítimo donde ha sucedido una apoteosis insuperable en el mundo del simulacro como instalar un muelle donde nunca había existido ninguno para justificar la macro-operación del centro comercial Maremàgnum en una supuesta zona franca portuaria. Además, los empeños de 'abrir la ciudad hacia el mar' olvidaban que no siempre le habla dado 'la espalda' al mar, puesto que habían existido barrios pesqueros y barrios marítimos que se habían convertido en la 'trastienda ignorada' e incluso ignominiosa 'subciudad de chabolas' durante las sucesivas ampliaciones del puerto. Otro ejemplo es el de la Barceloneta, barrio histórico y pescador en el frente marítimo de la ciudad con una primera línea de playa susceptible de revalorización que fue gestionada por una empresa mixta (Focivesa), responsable del 'desguace' de ese espacio emblemático. No lejos de allí, en el Moll de la Fusta todos los restos del pasado son un coro que acompaña la escenografía decorativa del urbanismo 'uniforme' y 'uniformizador', adaptado a las transformaciones del cinturón litoral, lo que se completa así mismo con el alargamiento de la diagonal hasta el mar. La diferenciación entre barrios ha sido así un rasgo que ha ido paulatinamente disminuyendo.

'amónico', la '*polis*' sobre la '*urbs*' y quizás la racionalidad sobre la 'irracionalidad', expresando la voluntad de establecer territorios definidos e irrevocables.

Se superponen producciones simbólicas institucionalizadas a las que genera o ha generado la vida real a lo largo del transcurso de los años y de las interacciones surgidas entre las colectividades y el medio (para nosotros el marino), aquellas que 'siembran' el espacio de 'memorias inmutables' que se 'corrigen' con 'operaciones de maquillaje', y que convierten el recuerdo en una parodia basada en la reinención simulácrica, cuando no 'desmemoria cosificada y fraudulenta' acompañada del 'arrasamiento' masivo de los paisajes tradicionales o modernos que no encuentran sino lugares-estanco, 'congeladores' en el espacio y el '*skyline*' post-moderno de las ciudades reificadas por sus procesos de remodelación<sup>114</sup>. No obstante, cuando es la propia comunidad la que instaura puntos paisajísticos especialmente elocuentes se somete el territorio a una tarea próxima a la 'poetización' y lo urbano deviene 'urdimbre de caminos e intersecciones'.

En la línea de lo que venimos comentando, muchos monumentos escultóricos representativos de algún aspecto patrimonial de la cultura marítima y las embarcaciones varadas en seco cumplen esta función para J. A. Rubio-Ardanaz (2010), ubicados en espacios totalmente urbanizados pero que otrora han constituido por ejemplo atalayas como las mencionadas anteriormente, desde las que se divisaba el estado del mar o la salida y llegada de los barcos a los puertos. Elementos que son tomados como manifestaciones de cultura material propias del lugar y altamente evocadores, aún sabiendo que la patrimonialización no es el mero recuerdo sino que conlleva acciones en otros planos mucho más tangibles y materiales aparte del propiamente simbólico. Lo que corresponde a un conjunto de elementos de la cultura material que vehiculan mensajes con significados para las personas, haciendo a estas copartícipes de una cultura determinada, en este caso la marítima. Entre este conjunto de elementos, los barcos pesqueros colocados en las plazas a modo de monumentos y otras expresiones pictóricas y escultóricas cobran importancia en el espacio urbano como constituyente identitario, considerando su valor representativo y patrimonial que por las estrategias de ubicación se hace parte del mobiliario que conforma un mundo de formas, de colores, de marcas y de símbolos.

Estos objetos funcionan, por lo tanto, como estructuras de la construcción identitaria que proporcionan un sentido a las manifestaciones actuales de la maritimidad, más allá de sus componentes ornamentales y de decoración urbana. Emblemas patrimoniales de inspiración expresamente marítima que hacen referencia, por ejemplo, a una serie de actividades como las diferentes modalidades de pesca o la industria; lejos de su sentido originario conservan pero al mismo tiempo redescubren y reinventan los lugares por sus valores tradicionales en perpetuo y continuo recambio, para la búsqueda de un reconocimiento añadido (oficios y profesiones asociadas a los lugares, dedicaciones de antaño, etc.) por medio de un ejercicio simbólico, proporcionando a su vez un encuentro que se sustenta simbólicamente. Esas expresiones, en virtud de su mayor o menor originalidad y valores patrimoniales:

"Hacen parte de un contexto cultural y social donde adquieren sentido, pero no por sí mismas, ni en sí mismas, sino en correlación con las demás esferas de la cultura. [...] Como se ha comprobado, la cultura se crea, se construye y por medio de dichas elaboraciones se hace operativa, es posible contemplarla como algo vivo y descubrir el protagonismo de los hombres y mujeres implicados"<sup>115</sup>.

<sup>114</sup> Aplicado al caso de Barcelona, M. Delgado constata, lo mismo que en muchos ejemplos que nosotros traemos a colación, la disociación absoluta de territorio con memoria, incapaz de expresar identidades sin marcas relacionales históricas, en un espacio de frente marítimo donde ha sucedido una apoteosis insuperable en el mundo del simulacro como instalar un muelle donde nunca había existido ninguno para justificar la macro-operación del centro comercial Maremàgnum en una supuesta zona franca portuaria. Además, los empeños de 'abrir la ciudad hacia el mar' olvidaban que no siempre le había dado 'la espalda' al mar, puesto que habían existido barrios pesqueros y barrios marítimos que se habían convertido en la 'trastienda ignorada' e incluso ignominiosa 'subciudad de chabolas' durante las sucesivas ampliaciones del puerto. Otro ejemplo es el de la Barceloneta, barrio histórico y pescador en el frente marítimo de la ciudad con una primera línea de playa susceptible de revalorización que fue gestionada por una empresa mixta (Focivesa), responsable del 'desguace' de ese espacio emblemático. No lejos de allí, en el Moll de la Fusta todos los restos del pasado son un coro que acompaña la escenografía decorativa del urbanismo 'uniforme' y 'uniformizador', adaptado a las transformaciones del cinturón litoral, lo que se completa así mismo con el alargamiento de la diagonal hasta el mar. La diferenciación entre barrios ha sido así un rasgo que ha ido paulatinamente disminuyendo.

<sup>115</sup> RUBIO-ARDANAZ, Juan Antonio. "Cultura marítima y expresión gráfica pública. Simbología mural en Santurtzi (Bizkaia)", en: *KOBIE, Serie Antropología Cultural*, nº 15, Bilbao, Diputación Foral de Bizkaia, 2011, pp. 37-50.

y/o el mar, y que en ocasiones veremos que detentan simbólicamente las propias identidades de los lugares impregnadas o proyectadas en dichos objetos no ya neutros sino connotados y caracterizados (artilugios funcionales que han derivado en productos ornamentales, argollas, balizas, bolardos, boyas, cadenas de amarre, cañones y otros elementos de señalización flotante, herramientas varias, maquinaria, norays, utillaje diverso), además del repertorio propiamente artístico y/o escultórico. Para J. Antonio Rubio-Ardanaz podemos constatar:

"La existencia y uso de elementos considerados de valor patrimonial, como puede ser por ejemplo una embarcación pesquera, o una colección de anclas o de boyas de amarre. Estos tienen su origen en el seno de un grupo humano que se sirve de ellos, siendo útiles para alcanzar ciertos recursos materiales. Su presencia responde a una utilidad, se emplean en función de la consecución de unos objetivos, contienen un mayor o menor grado de importancia al respecto y sirven al colectivo que los ha puesto en pie, mantiene y utiliza. [...] En este sentido, nos vuelve a parecer pertinente la afirmación de F. Bretón cuando señala que hay dos tipos de patrimonio, uno que permite una imagen de marca, que se puede someter a la publicidad y que se vende bien y otro que es mantenido al margen, olvidado y que en el fondo causa vergüenza"<sup>117</sup>.

Son esas dimensiones culturales, sociales y económicas las que para Françoise Perón (2009) se integran en el término 'patrimonio marítimo' y contribuyen a marcar y dar sentido a los territorios de 'interfaz tierra-mar', "actualmente en reconversión, confiriéndoles una nueva riqueza vinculada a las emociones, la memoria y la satisfacción estética que las herencias marítimas (procedentes de actividades pasadas) suscitan en los que viven hoy día al borde del mar"<sup>118</sup>. Al igual que Para Gordon Cullen (1974), enlazando con el epígrafe anterior, la principal tarea con la que se enfrentan los urbanistas, es la de captar al público 'no con argumentos democráticos sino emotivos'<sup>119</sup>. Esta aproximación es una de las que nos proporciona las claves conceptuales y teóricas más determinantes para el presente estudio, coincidiendo con este autor en reconocer que fue durante el instante finisecular entre los siglos XIX y XX cuando desde el arte se descubrieron nuevas 'formas de mirar' y contemplar, forjando una singular construcción del paisaje por parte, por ejemplo, de los pintores impresionistas. "El paisaje se erige así en patrimonio que hay que transmitir a las futuras generaciones", y "el proyecto de conservación/protección/restauración queda a la vez enunciado y justificado"<sup>120</sup>. Para ello se utilizan argumentos sobre todo de orden cultural con referencias simbólicas y herencias históricas que han 'estructurado el pasado', tratándose de transmitir y quizás más recientemente 'reinventar' una cultura a través de un paisaje<sup>121</sup>.

Antes bien, "esta invención del paisaje a partir de elementos enmarcados y ordenados por la mirada, [supone] una construcción estética y artística para organizar los elementos constitutivos del medio geográfico y permitir la contemplación". Así es como "el paisaje suscita en el sujeto imágenes que proceden tanto de lo que mira conscientemente como de su inconsciente, que informa a su mirada y se sumerge en su ser. La mirada en dirección a un paisaje se apoya en símbolos a los que reacciona la sensibilidad del sujeto que a su vez construirá lo que llamamos 'el paisaje'<sup>122</sup>". Estas operaciones complejas para F. Perón (2009) y para nosotros se realizan en función de mecanismos datables entre el siglo XIV y el XVI, entre la siempre recurrida ascensión de Petrarca al Mont Ventoux como lugar común y la 'ventana' que en los cuadros renacentistas de Van Eyck vemos que se 'abre' hacia el 'paisaje' (en esa época aparece la pintura de paisaje en Flandes, lo que a posteriori se irá

<sup>117</sup> RUBIO-ARDANAZ, Juan A. "El concepto de patrimonio marítimo y de cultura: gestión museística e iconos públicos en el País Vasco", en: *Itsas memoria. Itsas ondarea/Patrimonio marítimo...*, op. cit., pp. 57, 60.

<sup>118</sup> PERÓN, Françoise. "Patrimonio y paisajes del litoral", en: *Itsas memoria. Itsas ondarea/Patrimonio marítimo...*, op. cit., p. 33.

<sup>119</sup> En una onda similar, el anteriormente citado ingeniero I. Español lo asegura que "la estética de la obra pública considerada en el contexto del aprecio por la naturaleza, del paisaje, provoca una respuesta emotiva en el observador que no solo se refiere al entendimiento del objeto y de sus efectos sino que llega más allá, pues es en gran medida la expresión de cómo cada sociedad ocupa, aprovecha y pone a su servicio la naturaleza". Desde esa perspectiva y enlazando, por ejemplo, con el declive industrial que es uno de los factores a tener en cuenta en este estudio signitivo y antropológico, "la estética del deterioro sufre de las contradicciones propias de un sentimiento que interpreta una realidad objetivable en el ámbito de las emociones, de una manera muy similar a como lo hace la admiración por el progreso pero en sentido inverso. Las emociones confunden la verdadera realidad del daño al entorno, de la crisis ambiental o del desequilibrio del sistema pues estos procesos no siempre se manifiestan formalmente y cuando lo hacen no tienen porque provocar necesariamente una reacción estética acorde". ESPAÑOL ECHÁNIZ, I. "La estética de la obra pública...", op. cit., pp. 63, 68.

<sup>120</sup> PERÓN, F. "Patrimonio y paisajes...", op. cit., p. 33.

<sup>121</sup> Alain Corbin en la década de 1980 intuía que el paisaje no es un 'dato físico' externo al sujeto que lo contempla sino que es lo 'visto y lo sugerido', la relación entre el sujeto y el objeto. De ahí que el paisaje nunca sea 'natural', sino 'subjetivo e ideal'; partiendo de una simbología colectiva que lo ha convertido en emblema de cierta identidad.

<sup>122</sup> PERÓN, F. "Patrimonio y paisajes...", op. cit., pp. 34-35.



generalizando en los siglos venideros). Se constituye así una construcción cultural motivada ideológicamente por unas clases sociales embrionariamente capitalistas y burguesas del renacimiento, a lo que el posterior pensamiento ilustrado añadiría una justificación racional<sup>123</sup>. Fruto de una racionalidad moderna que va paulatinamente sustituyendo a la 'racionalidad mítica' de los primeros impulsos civilizatorios de la humanidad, la 'racionalidad clásica' de las grandes civilizaciones europeas así como a la 'racionalidad teológica' por la que se regía en la edad media tanto la cultura occidental como uno de sus mayores exponentes y escenario de plasmación que ha sido la ciudad. Lo que para nosotros se manifiesta y visualiza simbólicamente en la ordenación espacial de los frentes de agua en base a las características relacionales.

#### **1.3.4.8. Articulación del paisaje urbano en su relación con el medio y los aspectos simbólicos**

En principio nosotros vislumbramos, sin embargo, otra idea mucho más primigenia del paisaje resumida en un tiempo cuando el mundo aún permanecía vacío de objetos, y el ser primitivo levantaba pesadas piedras que ponía en pie en un territorio percibido con emoción y con temor sobrenatural, sabiendo que a partir de ese preciso instante ese lugar ya no va a seguir siendo 'el mismo' territorio de antaño sino un enclave o emplazamiento significativo de ritual y veneración. En esa operación subyace acaso la acción inaugural de convertir la piedra en monumento, mientras reconocemos que además de la confluencia de las dos posturas descritas, para que nazca el paisaje en su acepción moderna a decir de Perón (2009), ha sido necesaria una nueva posición del ser humano ante el mundo; "consiguiendo separarse de él para contemplarlo con otro objetivo que no sea alabar a Dios y una creación artística que aporta un orden de lo que, 'a priori', no tiene sentido"<sup>124</sup>.

Esa idea de emoción y significación sustentada en el monumento es la que a lo mejor corre, salvando las distancias, por las venas de Petrarca con su pensamiento espiritual de poder y dominación, lo que conecta ya con el pensamiento paisajístico de las categorías estéticas decimonónicas y su simbolismo, distante en todo caso de la 'acción paisajera' como fórmula de labrar un territorio mediante tareas cotidianas en la intensa relación de las colectividades humanas con el medio. Esta es la manera como en occidente ha sido forjada la idea de paisaje, intrínsecamente relacionada con las bases epistemológicas de la modernidad a partir de lo que se elabora un sentido cultural del espacio, dinámico y diverso. El paisaje se erige así en su propio 'monumento'; 'reunión de miradas en el tiempo', 'lugar de significados', 'imagen proyectada' y a su vez 'espejo que nos refleja' (N. Cano, 2011).

En nuestros días de la post-modernidad, dada la aceleración del tiempo y aún desconocemos si también del espacio, los individuos precisan 'paisajes inmutables'; idea que en cierto modo se contradice con la de interacción límite-frontera antes indicada, pero que en todo caso son 'paisajes de los límites' que ofrecen aún los litorales, pero reconociendo que el espacio marítimo "se muestra siempre en su dimensión metafórica de lo ilimitado. De este modo, el 'paisaje litoral' tan buscado actualmente, se inscribe en la construcción más amplia del patrimonio marítimo [y] adquiere todo su valor como complemento de otros objetos patrimoniales que nuestra sociedad ha necesitado crear"<sup>125</sup> para formar sus imaginarios y los ritos ya seculares que lo acompañan. Archivo y memoria, aparte de soporte material y evocación de valores culturales y estéticos contemporáneos, los litorales constituyen espacios de 'reconquista' aparte de los brutales efectos causados en la ocupación del suelo. Ante la pregunta de si existen en la actualidad verdaderos paisajes del litoral o si únicamente perduran recuerdos de momentos históricos y restos de paisajes-palimpsesto, el autor mencionado da una respuesta dual que desde una vertiente puede aproximarse a algunos de nuestros sujetos de estudio como la influencia decisiva de la gran industrialización en el litoral, aunque la mirada tiende a menudo a detenerse en modelos nostálgicos de la época preindustrial que ayudan a hacer duelo de ese mundo cuya representación no ha finalizado.

<sup>123</sup> Véase: CANO, Nuria. "Nuevas aproximaciones al estudio del paisaje desde la antropología", en: *Kobie*, nº XIII ('Serie Antropología Cultural'), Bilbao: Diputación Foral de Bizkaia, 2009; pp. 37-52.

<sup>124</sup> *Ibidem*.

<sup>125</sup> *Idem*, p. 38.

Componente ineludible de esos espacios urbanos caracterizados para nosotros por la presencia del agua, ya sea en forma de cauce fluvial parcialmente navegable o de línea de costa, puerto y playa, la función de autoafirmación del monumento como elemento esencial de la plástica que exalta los valores cívicos, se extiende en un doble sentido geográfico y simbólico. La idea de la capitalidad representada por las escenas urbanas pasó a operar como monumento de su propuesta cultural e ideológica. Nos referimos a los aspectos simbólicos y reconocibles casi mundialmente como el 'skyline' de Nueva York o el Trocadero parisino, donde acontecen unos emplazamientos geográficos, topográficos, y unas estrategias simbólicas de identificación. En nuestro contexto dichas estrategias suceden de manera mucho más moderada pero igualmente significativa para la configuración o re-configuración de unos imaginarios asociados a los asentamientos del litoral en las tres ciudades objeto de estudio, con promontorios y emplazamientos a veces bien definidos por monumentos que ensalzan esa misma cultura marítima; aquí también geográfica y simbólicamente acuñada.

El funicular y el tren, junto con el puente de hierro por ejemplo, trazaron recorridos geográficos bien definidos en algunos espacios próximos a la costa (Donostia-San Sebastián, Bilbao). A la par que el ciudadano se dejó fascinar por la imagen estética de lo funcional-mecánico, y seducir por su significado de bonanza, justicia y avance social que unió la evolución técnico-científica e ingenieril con la idea de progreso social. Lugar común siempre socorrido para el aplacamiento de las conciencias que en aquellos instantes finiseculares entre los siglos XIX y XX pudieron eclosionar quizás de forma más global e incontrolada. Una centuria después, estas operaciones de proyección de un presente que se vuelve futurible elevado al cuadrado, han pasado a ser factores esenciales de la sociedad de masas y del consumo que "consigue construir una sensación general sobre el propio espacio urbano tratado ahora como una experiencia que para ser apreciado ha de ser sensacional, breve, intensa y llena de estímulos fugaces". Sobre todo en las áreas de remodelación vemos que:

"Se ha impuesto un espacio simbólico, construido con señas e iconos derivados de las formas propias de la realidad, un espacio que se levanta sobre las expectativas e ilusiones que manejan los medios. El aprecio por el espacio físico, especialmente, si es el espacio colectivo de la convivencia, se evalúa así desde este simbolismo más que desde su verdadera realidad. [...] La propuesta del consumo cultural favorece generalmente una determinada visión de las cosas, de los valores culturales y, lo que es más grave, de la aproximación a estos valores. [...] Queriendo presentar esos espacios urbanos que son multiculturales plenos de matices y recursos de reflexión como espacios de ocio, los convierte en centros de consumo banalizados, esperables y convencionales [...] La comercialización del estar en lo urbano, anula la diversidad de realidades que conviven en el espacio urbano simplificando sus procesos a meras señas y formas sin contenido"<sup>126</sup>.

El paisaje de la urbe post-moderna deviene un 'conjunto heterogéneo' de procesos y prácticas socioeconómicas, ambientales y cultural, donde lo más importante para este autor y para nosotros es que 'no necesita ser evocado para mantener su valor'. Así, la función del monumento es sustituida por la escultura pública que detenta esa idea de fascinación y de ejemplaridad dentro de la complejidad de signos e iconos. Ciudades y villas portuarias como Baiona, Bilbao o Donostia-San Sebastián que evolucionaron a partir de un cruce de caminos para convertirse en enclave militar o puerto comercial, núcleos industriales o puntos frecuentados de veraneo<sup>127</sup>, participan de esa realidad múltiple y polifacética del paisaje urbano que para desvelarlo en su sentido signitivo y antropológico precisa una lectura e interpretación reflexiva. Interpretación que a menudo resulta lejana a lo reflexivo, cuando se trata de la 'terciarización temática'<sup>128</sup> que tiende a meros criterios de diversión y entretenimiento para el visitante, fuera de los valores culturales de primer orden que poseen muchos entornos, pero cuya estructura visual de códigos no responde a la predisposición comercial, como puede ser el caso del paisaje industrial en nuestro contexto o los límites entre la ciudad portuaria y el mar si no se adecuan a los imaginarios pintorescos de tipismo arcaico.

<sup>126</sup> ESPAÑOL ECHÁNIZ, I. "Ilusión y realidad en el espacio público del nuevo milenio", *op. cit.*, pp. 74-77.

<sup>127</sup> Incluso en la antigüedad ya existían zonas de veraneo en ciudades como Herculano, sabiendo que esta era una de las funciones que caracterizaba esta villa alineada frente al mar.

<sup>128</sup> Conviene recordar que por ejemplo en San Francisco (EE. UU.), uno de sus parques temáticos recrea los puertos pesqueros de la ciudad californiana. Hay también bastantes ejemplos similares como American waterfront con la representación tematizada de los puertos de New York y San Francisco a principios del siglo XX, Mediterranean harbor que escenifica la estética de pueblos costeros mediterráneos con edificaciones renacentistas, Arabian coast que reproduce entornos árabes junto al mar u otras referencias ya más fantasiosas como Mermaid Lagoon dedicado a los aspectos mitológicos de las sirenas, *Mysterius Island* consagrado a las leyendas de Julio Verne o Port Discovery que se centra en un tiempo futurible con el desarrollo de la investigación de temas marinos.

entre los siglos XIX y XX pudieron eclosionar quizás de forma más global e incontrolada. Una centuria después, estas operaciones de proyección de un presente que se vuelve futurible elevado al cuadrado, han pasado a ser factores esenciales de la sociedad de masas y del consumo que "consigue construir una sensación general sobre el propio espacio urbano tratado ahora como una experiencia que para ser apreciado ha de ser sensacional, breve, intensa y llena de estímulos fugaces". Sobre todo en las áreas de remodelación vemos que:

"Se ha impuesto un espacio simbólico, construido con señas e iconos derivados de las formas propias de la realidad, un espacio que se levanta sobre las expectativas e ilusiones que manejan los medios. El aprecio por el espacio físico, especialmente, si es el espacio colectivo de la convivencia, se evalúa así desde este simbolismo más que desde su verdadera realidad. [...] La propuesta del consumo cultural favorece generalmente una determinada visión de las cosas, de los valores culturales y, lo que es más grave, de la aproximación a estos valores. [...] Queriendo presentar esos espacios urbanos que son multiculturales plenos de matices y recursos de reflexión como espacios de ocio, los convierte en centros de consumo banalizados, esperables y convencionales [...] La comercialización del estar en lo urbano, anula la diversidad de realidades que conviven en el espacio urbano simplificando sus procesos a meras señales y formas sin contenido"<sup>126</sup>.

El paisaje de la urbe post-moderna deviene un 'conjunto heterogéneo' de procesos y prácticas socioeconómicas, ambientales y cultural, donde lo más importante para este autor y para nosotros es que 'no necesita ser evocado para mantener su valor'. Así, la función del monumento es sustituida por la escultura pública que detenta esa idea de fascinación y de ejemplaridad dentro de la complejidad de signos e iconos. Ciudades y villas portuarias como Baiona, Bilbao o Donostia-San Sebastián que evolucionaron a partir de un cruce de caminos para convertirse en enclave militar o puerto comercial, núcleos industriales o puntos frecuentados de veraneo<sup>127</sup>, participan de esa realidad múltiple y polifacética del paisaje urbano que para desvelarlo en su sentido signitivo y antropológico precisa una lectura e interpretación reflexiva. Interpretación que a menudo resulta lejana a lo reflexivo, cuando se trata de la 'terciarización temática'<sup>128</sup> que tiende a meros criterios de diversión y entretenimiento para el visitante, fuera de los valores culturales de primer orden que poseen muchos entornos, pero cuya estructura visual de códigos no responde a la predisposición comercial, como puede ser el caso del paisaje industrial en nuestro contexto o los límites entre la ciudad portuaria y el mar si no se adecuan a los imaginarios pintorescos de tipismo arcaico.

En este sentido, I. Español (2008) recalca que las cuestiones de más sencilla promoción son las que poseen mayores cotas de carga estética en detrimento de la complejidad simbólica, en una especie de 'musealización' que presenta las imágenes depuradas de la/s cultura/s subyacentes, como representación atractiva para el gran público con una oferta asimilable que descansa sobre la ilusión de la apariencia y las grandes inversiones puntuales en las infraestructuras que poseen una gran fuerza estética, de modo que esa potencia que se asociaba a una forma de entender el progreso se actualiza en las nuevas tecnologías. Paradójicamente, la función de esos nuevos equipamientos se supedita a su papel simbólico de hitos post-modernos, donde la relación entre la función y la imagen (con la primacía de la función, de donde derivaba la imagen) se torna del revés. Su inauguración coloca a la ciudad en el espacio simbólico de la contemporaneidad globalizada y homogeneizadora, pero un espacio construido físicamente donde rigen los intereses especulativos inmobiliarios. Por consiguiente, una entrega del espacio colectivo a los agentes y grupos inversores merma la capacidad socio-comunitaria y deja un espacio-territorio fuertemente transformado con una visión de negocio a corto plazo. Es así como:

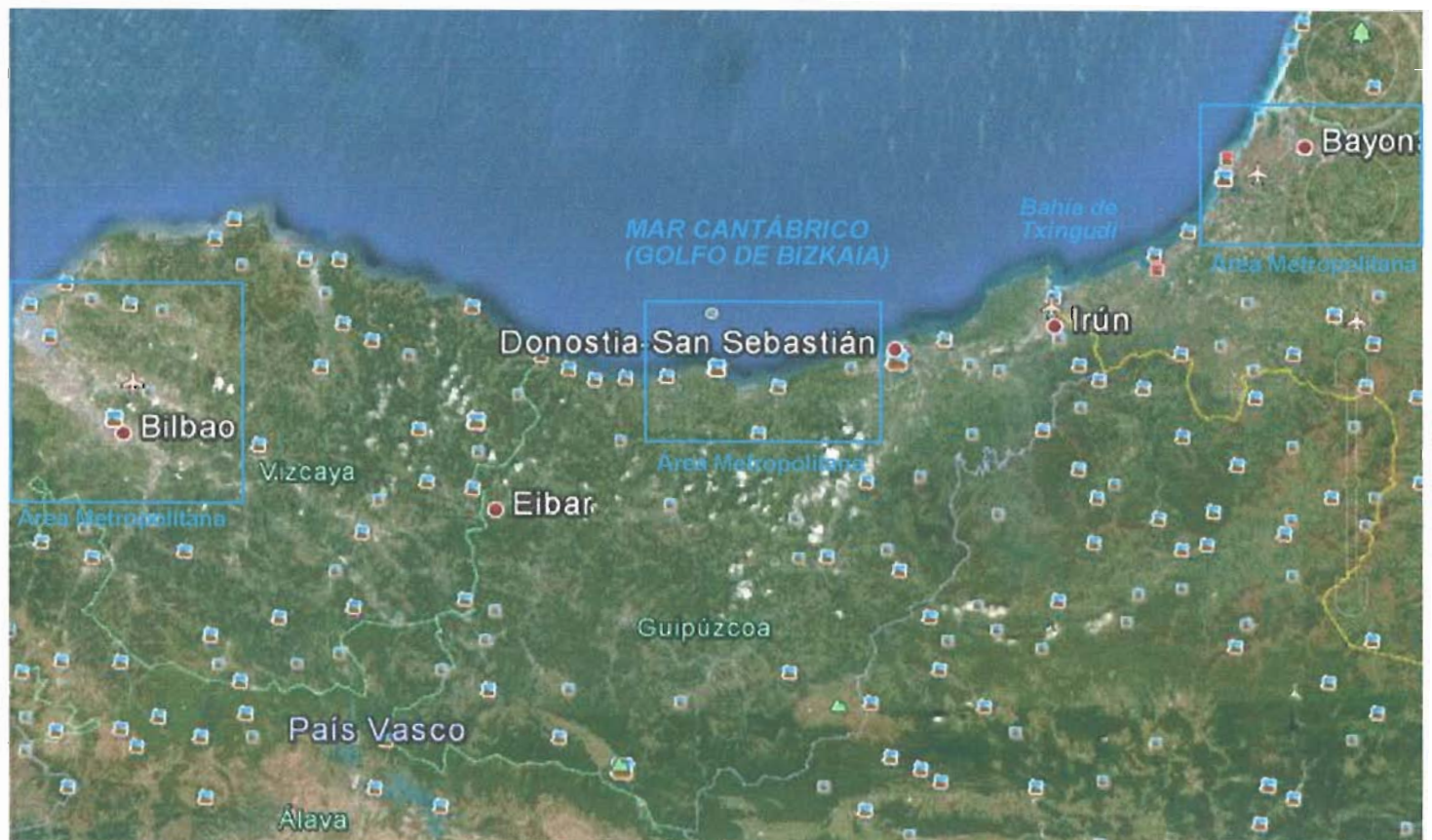
"La ilusión de un progreso envuelto en sugerencias de naturaleza tecnológica o cultural, cuando no de solidaridad y concienciación, ha conseguido soslayar en el imaginario colectivo una mirada más consecuente, responsable y de largo plazo del espacio de convivencia. [...] Las estrategias de gestión del territorio y del

<sup>126</sup> ESPAÑOL ECHÁNIZ, I. "Ilusión y realidad en el espacio público del nuevo milenio", *op. cit.*, pp. 74-77.

<sup>127</sup> Incluso en la antigüedad ya existían zonas de veraneo en ciudades como Herculano, sabiendo que esta era una de las funciones que caracterizaba esta villa alineada frente al mar.

<sup>128</sup> Conviene recordar que por ejemplo en San Francisco (EE. UU.), uno de sus parques temáticos recrea los puertos pesqueros de la ciudad californiana. Hay también bastantes ejemplos similares como American waterfront con la representación tematizada de los puertos de New York y San Francisco a principios del siglo XX, Mediterranean harbor que escenifica la estética de pueblos costeros mediterráneos con edificaciones renacentistas, Arabian coast que reproduce entornos árabes junto al mar u otras referencias ya más fantásticas como Mermaid Lagoon dedicado a los aspectos mitológicos de las sirenas, *Mysterius Island* consagrado a las leyendas de Julio Verne o Port Discovery que se centra en un tiempo futurible con el desarrollo de la investigación de temas marinos.

multidisciplinario donde poder proporcionar una nueva materialidad que amojone lugares para la ciudad y re-ponga en pie unos hechos culturales cuyas manifestaciones no pasen necesariamente por la ensoñación, la seducción y la fascinación superflua, para que nuevos códigos monumentales vuelvan a re-descubrir el sentido de lo colectivo, originariamente estético y ético de las cosas.





<i>Índice</i>	<i>p.</i>
2. PROPUESTA DE INVESTIGACIÓN Y METODOLOGÍA.....	81
2.1. ENUNCIADO Y DESCRIPCIÓN PORMENORIZADA DE LOS OBJETIVOS PRINCIPALES Y COMPLEMENTARIOS.....	82
2.1.1. Fundamento y concreción de la hipótesis de trabajo.....	83
2.2. METODOLOGÍA DEL TRABAJO DE CAMPO.....	84
2.3. ESTRUCTURA ORGANIZATIVA DE LA TESIS DOCTORAL.....	87

## 2. PROPUESTA DE INVESTIGACIÓN Y METODOLOGÍA

El objetivo principal de esta investigación consiste en analizar la puesta en valor e investigar la configuración significativa y simbólica del espacio urbano en los frentes de agua. En el ámbito territorial vasco<sup>1</sup> encontramos tres núcleos urbanos importantes que corresponden a villas y ciudades frente al mar o en bordes de rías y estuarios: Bilbao, Donosita-San Sebastián y Baiona<sup>2</sup>. Nacidos en los frentes de mar o a la ribera de ríos de mareas, dichas poblaciones reconvertidas de facto y de oficio en capitales de provincia (Bilbao y Donosita-San Sebastián) o de subprefectura (Baiona), han marcado una fuerte personalidad característica del País Vasco litoral muy enlazada con la cultura marítima que puede reverberar en múltiples manifestaciones socioeconómicas y productivas como la pesca tradicional, el comercio y el transporte marítimo, la diversificación industrial costera<sup>3</sup> y más recientemente actividades de ocio y turismo; lo que ha tenido sus precedentes en las concepciones burguesas de ciudad moderna durante el siglo XIX y XX, así como sus características estéticas.

Los objetivos que planteamos no transitan por el repaso histórico de estas cuestiones intrínsecas a la vida de las comunidades humanas (en este caso de poderosa ascendencia marítima) sino que se centran en la detección y consideración crítica de la imagen que todo ese devenir humano y urbano ha legado en la actualidad a nuestros paisajes urbanizados y antropizados, contemplados a día de hoy en el seno de una cultura viva. Imagen compuesta de retazos y fragmentos de actividades actuales y pasadas. Por lo tanto, todo ello nos va a ayudar a extraer modos de subsistencia pretéritos y a comprender por qué los asentamientos marítimos se han construido y se mantienen de una determinada manera (significativa y simbólica), así como los profundos cambios y mutaciones que han acontecido en el 'cronotopos' espacio-temporal hasta las grandes aglomeraciones tras-fronterizas fruto del crecimiento urbano en el litoral vasco actualmente.

Cuando hablamos de imagen urbana no podemos dejar de lado la estética asociada a unos puntos focales concretos de ver y de mirar el territorio circundante, para lo cual será fundamental la cultura material tanto mueble como inmueble que se desprende de las formas de organización del territorio entendido como palimpsesto, como sedimento de memorias e identidades. Lo cual nos conducirá a indagar, desde una apuesta antropológica e interdisciplinaria, aspectos referentes al urbanismo en cuanto a herramienta técnica de ordenación y planificación, así como una aproximación a ciertas perspectivas de la geografía

<sup>1</sup> Dicho ámbito o 'área cultural' hace alusión, en correspondencia al planteamiento etnológico, a una realidad histórica, geográfica, identitaria, lingüística y, en términos generales cultural y territorial, que abarca el área cultural vasca en su conjunto. Por lo que, en lo que a nuestro estudio concierne, denominaremos así a la franja litoral entre Bizkaia y Lapurdi (la cada vez mayor aglomeración de la costa entre Bilbao y Baiona). No obstante, habrá momentos y situaciones en que nos referiremos exclusivamente a la Comunidad Autónoma del País Vasco (sobre todo en asuntos legislativos y de normativa acerca de la ordenación territorial o planeamiento urbano), que es una entidad jurídico-administrativa y política, por lo que utilizaremos el nombre completo o su acrónimo que es CAPV. Lo mismo sucede cuando se habla de la región aquitana y del Departamento de los Pirineos Atlánticos o de la subprefectura de Baiona.

<sup>2</sup> Ante las diversas opciones posibles, todas ellas entendemos que legítimas, hemos preferido utilizar los nombres topónimos en su trascripción oficial en vascuence, puesto que de lo contrario nos veríamos obligados a citarlos en castellano y/o en francés, según fuese la escritura del texto. Consideramos que la grafía en euskera no altera sustancialmente las voces de modo que son legibles y comprensibles hasta para los/as lectores/as que no estén excesivamente familiarizados/as. Solamente en algunos casos importantes, y cuando el cambio era sustancial, se ha optado por escribir el nombre en castellano, aunque esto se ha limitado prácticamente al ejemplo de: Donostia-San Sebastián, para que quede totalmente claro, sin lugar a dudas, de qué ciudad se trata (todo lo cual tiene también validez para la bibliografía y el propio título de la tesis). Otra de las salvedades es la de los ríos Adour (Aturri) y Nive (Errobi) en el caso de Baiona. En esta ocasión hemos preferido utilizar su denominación en francés no únicamente por el cambio sustancial que se produce entre las dos lenguas, sino para facilitar la fluidez de la escritura.

<sup>3</sup> Donde la simbiosis entre industria-ciudad ha marcado su impronta en la configuración del espacio socio-productivo.

humana. Como ya se ha explicado, tomaremos como base la antropología urbana junto a los parámetros simbólicos fundamentales asociados con la cultura del mar y de la ciudad, llegando a profundizar hasta unas escalas de detalle igualmente paradigmáticas, sustentadas por la relevancia de la escultura pública en relación a las artes plásticas en los escenarios urbanos; lo que a su vez remite inexcusablemente a la idea de monumento como 'punto focal' que confirma las coordenadas de un lugar o emplazamiento específico (Gordon Cullen, 1974), simbolizando el espacio público de calles y plazas, aparte de su acción conmemorativa o rememorativa a la cual no le falta cierta dosis de reivindicación.

Monumento que también puede ser arquitectónico-histórico o de diversa naturaleza. Junto a ello, numerosos elementos significativos de cultura material marítima e industrial son actualmente 'monumentalizados' y 'patrimonializados' en el espacio público urbano, en la propia frontera entre su valor antropológico, estético y de embellecimiento urbano, extendiendo en alguna medida sus impregnaciones a las metrópolis conurbadas post-modernas, heterogéneas y multipolarizadas, donde se produce la extensión de la ciudad al territorio y su corolario que es la 'territorialización de la ciudad'. El 'fenómeno de la metropolización' facilita que no podamos abarcar y ubicarnos en las prolongaciones espaciales imparables, y en los 'surcos' que produce en el territorio a modo de latigazos o 'tentáculos' que consumen todo tipo de recursos aceleradamente hasta 'canibalizar' el propio suelo. Junto con ello, se tiende también a 'devorar signos culturales' (Bikandi, 2007).

La toma en consideración y valoración del concepto categórico de frontera, tal y como se ha mostrado, será igualmente recurrente, funcionando como recurso metodológico de primer orden, en un análisis teórico que nos dote de instrumentos para poder entrelazar varios espacios liminares que habremos de acertar en abordar y enfatizar: los límites físicos entre la ciudad y el mar (bordes de agua), los límites fronterizos históricamente vigentes y actualmente más difusos pero que aún se perciben culturalmente entre ambas orillas del Bidasoa y la bahía de Txingudi como charnela fluvial de la eurociudad, los límites socioculturales y socioeconómicos entendidos como diferencia y segregación que tanta influencia han tenido en la configuración del territorio ribereño de la Ría de Bilbao, por ejemplo, desde la villa primitiva hasta la desembocadura del Abra exterior. Y por último, los límites que interconectan la vertiente antropológica con la esfera que nos descubre un mundo de objetos, de construcciones, de monumentos y de restos semi-arqueológicos o residuos patrimoniales que hemos de poner en boga por su carácter estético y su carácter 'parlante'. Hechos constitutivos de 'materiales culturales' privilegiados que nos dilucidan imaginarios rescatados simbólicamente desde ángulos vinculados a la etnografía del paisaje (paisaje como reconstrucción mental en el que se inscriben una serie de memorias, evocaciones y emociones que configuran identidades), lo que se materializará por medio del trabajo de campo realizado en las tres ciudades citadas.

## 2.1. ENUNCIADO Y DESCRIPCIÓN PORMENORIZADA DE LOS OBJETIVOS PRINCIPALES Y COMPLEMENTARIOS

Tras la revisión conceptual relativa a cuestiones intrínsecas a la vida de las comunidades humanas (en este caso de poderosa ascendencia marítima), planteamos detectar y considerar críticamente la imagen que todo ese devenir humano y urbano ha legado a nuestros paisajes urbanizados y antropizados, contemplados a día de hoy en el seno de una cultura viva. Imagen compuesta de retazos y fragmentos de actividades actuales y pasadas que será preciso constatar y analizar.

Dichas opciones nos van a ayudar a extraer modos de subsistencia pretéritos y a comprender porqué los asentamientos marítimos se han construido de una determinada manera (significativa y simbólica), así como los profundos cambios y mutaciones que han acontecido en el '*cronotopos*' espacio-temporal hasta las grandes aglomeraciones transfronterizas, en nuestro caso de la costa vasca.

Como hemos justificado anteriormente, si hablamos de imagen urbana marítima no podemos dejar de lado la tarea de descubrir y estudiar los aspectos estéticos, asociada a unos puntos focales concretos de ver y de mirar el territorio circundante. Para ello será fundamental



detenernos ante la cultura material tanto mueble como inmueble que se desprende de las formas de organización del territorio entendido como palimpsesto, como sedimento de memorias e identidades que se plasman en el espacio litoral.

La problemática de los frentes de agua responde a relaciones entre el medio y las gentes determinadas que habitan los lugares, así como a relaciones de las propias personas entre sí. A este respecto, el abanico del estudio antropológico marítimo actualmente presenta un vacío en lo referente a escrutar dichos frentes de agua que se construyen y se realizan a través de la reinención de unos imaginarios que reverberan en múltiples manifestaciones artísticas y estéticas en el espacio público urbano del litoral. Vacío que pretendemos cubrir como objetivo preferente de esta investigación.

Hecho que nos conducirá a indagar, desde la apuesta interdisciplinaria que hemos descrito y argumentado teóricamente, aspectos referentes al urbanismo en cuanto a herramienta técnica de ordenación y planificación, así como una aproximación a la geografía humana y básicamente la antropología urbana. La investigación toma como objetivo llegar a profundizar hasta unas escalas de detalle pero igualmente paradigmáticas, sustentadas por la relevancia de la escultura pública en relación a las artes plásticas en los escenarios urbanos propios del litoral. Circunstancia que a su vez remite inexcusablemente a la idea de monumento que también puede ser arquitectónico-histórico o de diversa naturaleza. Junto a ello, nos interesa analizar la manera cómo numerosos elementos significativos de cultura material marítima e industrial son actualmente 'monumentalizados' y 'patrimonializados' en el espacio público urbano, en la propia frontera entre su valor antropológico, estético y de embellecimiento urbano, extendiendo en alguna medida sus impregnaciones a las metrópolis físicamente conurbadas y culturalmente post-modernas junto al mar.

### 2.1.1. Fundamento y concreción de la hipótesis de trabajo

Desde el punto de vista antropológico, ha sido un hecho cultural y social relevante la ocupación de los bordes de agua con el asentamiento de comunidades humanas, allí donde el medio lo permitía y se disponía de recursos naturales para su explotación. No obstante, el ser humano ha interactuado con el medio y lo ha ido transformando en el tiempo, a medida que las poblaciones y colectividades humanas han ido desarrollándose y obteniendo su subsistencia y sus modos de vida asociados a las características del medio (en este caso el marino).

Entendemos que todo ello ha marcado una fuerte personalidad característica del litoral, muy enlazada con la cultura marítima que puede reverberar en múltiples manifestaciones y que ha configurado sustancialmente el paisaje de la costa. La interacción de esas dos esferas, el ser humano y el medio, ha condicionado igualmente la imagen de los paisajes humanizados y antropizados que nos ha sido legada, hecho que contemplamos actualmente en el seno de una cultura viva y cambiante.

Estas afirmaciones nos conducen a plantear una serie de hipótesis que podemos concretar preguntándonos, de entrada, qué tipo de dinámica subyace y qué tipo de construcciones y espacios materializados se ponen en pie y se mantienen, para que la recreación más o menos utópica de un imaginario reinventado continuamente sea posible en la actualidad.

Esta hipótesis de partida nos conduce a canalizar cómo se genera dicha dinámica y cuál es el escenario urbano relacional y cultural en el que se basa la puesta en pie de los elementos estéticos y artísticos que encontramos hoy día en los espacios urbanos del litoral: monumentos, escultura pública, mobiliario 'estetizado' y objetos testimoniales de cultura material con una clara función de uso anclada en el pasado, pero a menudo descontextualizados y reconvertidos en complementos escenográficos ornamentales. Ello redundará en la recreación o reinención de un paisaje cultural portuario<sup>4</sup> vivo y real, donde las

<sup>4</sup> El término 'paisaje cultural' alude a los ámbitos geográficos asociados a eventos, actividades o personajes históricos, y que contienen valores estéticos y culturales. Será al calor de la crisis industrial del último tercio del siglo XX y el desarrollo del turismo cultural cuando se manifiesta una concepción más amplia sobre el patrimonio. En este contexto, el paisaje se entiende en su valor como herencia de una sociedad y se le añade el atributo de 'cultural'. La UNESCO distinguía, asimismo, tres categorías entre los 'paisajes culturales': Clearly defined landscape, Organically evolved landscape (surgidos por motivos sociales y económicos) y Associative cultural landscape (que muestra

relaciones establecidas entre ciudad-puerto muestran un modelo de ocupación que ha dado lugar paralelamente a las manifestaciones de tipo material y cultural acuñadas en el espacio fluvial donde el pasado es continuamente redefinido en términos del presente que se proyectan al futuro.

Este planteamiento exige que desde nuestro posicionamiento teórico confirmemos la validez tanto de la parte tangible de los elementos descifrados, localizados y estudiados como las bases estructurales de su existencia, dado que constituyen signos en los cuales se observa tanto la tradición como los cambios y transformaciones de unas sociedades vivas que evolucionan en el tiempo y dejan su impronta a modo de huellas descifrables. Para llevar a cabo nuestra investigación proponemos como lugares de trabajo de campo las ciudades ya mencionadas de Bilbao, Donosita-San Sebastián y Baiona; escenarios de plasmación de la cultura marítima y urbana en los frentes de agua, que es donde se demuestra esa construcción simbólica y configuración significativa de las fronteras y los límites entre la ciudad y el mar.

En nuestro planteamiento destaca la fuerte personalidad intensamente marcada que siempre han manifestado las ciudades de la costa o ubicadas en los frentes de agua, teniendo en cuenta que esos límites entre el espacio construido (hecho ciudad, antropizado) y el mar o las rías con la decisiva influencia de las mareas, hemos de entenderlos desde un tipo de configuración arquitectónica y simbólica especial y arquetípica que evoluciona en el tiempo. Los muelles, las dársenas, las canalizaciones, los puentes y los diques y/o espigones han conformado las típicas estructuras materiales portuarias como hitos artificiales en las fronteras entre la ciudad y el agua. En otros casos, la presencia de las rías parcialmente navegables ha creado igualmente espacios funcionales con claras similitudes o diferencias entre ambas orillas. Dentro de esa tipología entrarían los escenarios urbanos concretos que manejaremos a lo largo del desarrollo de la tesis.

Por lo tanto, estimamos relevante el hecho de tratar con especial rigor e interés la organización sociocultural de la urbe en los bordes fluviales de las denominadas villas y ciudades, cada una de ellas con sus características sociales y culturales específicas: la ciudad junto al mar en el caso de Donosita-San Sebastián, la Ría como dorsal estructurante que da sentido a la ordenación y evolución histórica de la villa de Bilbao y su extensión metropolitana; así como la ciudad de Baiona, surgida en la confluencia de dos ríos de vital importancia para su desarrollo socioeconómico y urbanístico.

## 2.2. METODOLOGÍA DEL TRABAJO DE CAMPO

La observación directa y la presencia sobre el terreno han constituido unas herramientas eficientes y una base metodológica para la práctica etnográfica fundamentalmente visual, al objeto de colmar límites inherentes a las 'metodologías expansivas' entre lo antropológico y lo iconográfico-estético. La observación directa se ha basado en recorridos y estancias intensivas y de máximo detalle por los lugares y emplazamientos fundamentales de los enclaves marítimos específicos entre la ciudad, el puerto, las rías y el mar. La presencia sobre el terreno ha tenido como objeto la localización y plasmación de un amplio material, con el que poder demostrar la dinámica de la vida y la razón de ser de los frentes de agua, en cuanto configuraciones de carácter sociocultural desde la perspectiva anteriormente explicada.

Nuestra etnografía visual no ha pretendido, por lo tanto, la mera captación de objetos inanimados; sino más bien podemos decir que todo lo contrario. Partimos de la hipótesis según la cual estos objetos se encuentran cargados de una significación y de una fuerza simbólica propia del ámbito urbano marítimo, más allá de su forma exterior. Pretendemos, por consiguiente, trascender el plano epidérmico y superficial de las cosas, considerando incluso su dimensión semiológica y estética. Nuestro recurso etnográfico visual nos permite, así

---

potentes asociaciones culturales, religiosas y artísticas). Unido a ello, aparecen en la actualidad inercias de turismo de observación del medio marino y turismo etnográfico asociado a la actividad pesquera. Nosotros nos referimos a la puesta en valor de los ámbitos portuarios.

mismo, tomar en consideración hasta qué punto las representaciones 'figuradas' reflejan, en cierto sentido, el estilo y el gusto de su época anclada en un espacio y un tiempo determinado<sup>5</sup>.

Esta será una vía primordial para poder decodificar y hacer accesible posteriormente el análisis cultural con el fin de llegar hasta la pluralidad de las formas que conforman los imaginarios de las relaciones tejidas entre los grupos humanos y el medio territorial-geográfico (en este caso el marino). Por otro lado, optar por tres contextos urbanos diferentes, metodológicamente nos puede llevar a alcanzar un notable grado de exhaustividad y profundidad, así como revelar muchos de los factores apegados a las vivencias culturales que se han exployado en escenarios con identidades culturales específicas, asociadas al litoral. Una dimensión importante será, igualmente, el cariz comparativo del estudio, con tres espacios urbanos de clara fruición cultural y programaciones diferentes pero interesantes puntos de convergencia y concordancia; hecho que apoya la introducción de perspectivas comparativas clarificadoras de las especificidades propias de cada localidad.

El trabajo de campo ha permitido la observación y el registro de manera determinante, siendo decisoria la necesaria recopilación de imágenes, sirviéndonos del recurso fotográfico. Para las imágenes se han diseñado unas páginas específicas que se agrupan y se visualizan al final de cada capítulo correspondiente a cada parte de la tesis<sup>6</sup>. Se han creado, así mismo, unos pies de foto que sintetizan aquel/los aspecto/s que se quieren reseñar en cada foto o documento gráfico, intentando unas veces reflejar sobre el papel la densidad histórica o la magia del ambiente de los frentes marítimos en los lugares estudiados en el sentido etnográfico del término (antropológico-visual). En esta misma percepción metodológica, otras veces las imágenes se refieren a los enclaves de presentación de aquello que constituye el resto, el residuo o la huella del abandono, como puede ser el caso de los entornos industriales o elementos históricos y productivos de cultura material monumentalizados. Y por último en otras ocasiones, con las tomas fotográficas donde se evita conscientemente la presencia humana, se quiere dar constancia de ese 'distanciamiento' y 'vacío estético' que suponen los propios paisajes reconvertidos en monumentos.

Sugerir el diálogo entre estas consideraciones llama a la utilización del trabajo fotográfico; lo que también implica el fabricar, desde una sensibilidad propia, imágenes que transmitan la sintomatología de los espacios físicos y los imaginarios virtuales. La incorporación de los documentos visuales a la metodología humanista en general y antropológica en particular se superpone al mero objetivo de 'refuerzo óptico', para dar lugar a una reformulación de lo visual que interceda con lo escrito a un nivel no de igualdad sino de complementariedad. Gracias a este método antropológico visual aplicado primero sobre el terreno, y después en la interpretación, hemos conseguido una 'descripción densa' a través de las imágenes, no excesivamente lejana de la utilidad y funcionalidad de las fotografías como herramientas de composición biográfica, sobre todo si nos adentramos en esos territorios devenidos paisaje; ámbitos liminales entre la ciudad y el mar o fronteras fluviales labradas por manos humanas, siempre con sudor, a veces con sangre, y con muchas lágrimas derramadas en el océano<sup>7</sup>.

Además de ello, el trabajo de documentación presenta una faceta relacionada con la adquisición de fuentes precisas y específicas en bibliotecas especializadas, archivos y centros de documentación. Al respecto hemos recurrido a los archivos oficiales de las diputaciones forales (Bizkaia y Gipuzkoa), los ayuntamientos de las capitales de provincia y sus departamentos de urbanismo y vialidad u obras públicas (Bilbao y Donostia-San Sebastián) además de Baiona, así como el Instituto Vasco de Administración Pública (IVAP), la Escuela Vasca de Estudios Territoriales y Urbanos (EVETU)<sup>8</sup> y fundaciones como Bilbao Ría-2000 y

<sup>5</sup> Este planteamiento fue enunciado por H. Honour en: *The New Goleen Land. European images of America from the Discoveries to the Present Time*, New York, 1975.

<sup>6</sup> La mayoría de las tomas se han realizado con la cámara fotográfica semiprofesional Canon G10, y las restantes con la cámara Olympus Camedia C-5000. Se reseña, así mismo, la autoría de aquellas imágenes que han sido amablemente cedidas por otras personas.

<sup>7</sup> Conocedores de las tres ciudades objeto de estudio y siendo además Bilbao el lugar habitual de residencia, hemos tenido que hacernos partícipes de cierto 'extrañamiento', descubriendo escenarios de investigación que desconocíamos, así como escrutando aquellos códigos culturales simbólicos e imaginarios del territorio metropolitano fluvial y marítimo.

<sup>8</sup> Dependiente del Gobierno Vasco, quien gestiona también el Inventario de Patrimonio Industrial al abrigo el Plan Vasco de Cultura además del Observatorio Vasco de Cultura y el Consejo Vasco de Cultura, muy vinculados a la identificación y conservación del patrimonio industrial de la Comunidad Autónoma.

Bilbao Metrópoli-30, la Oficina del Plan General de Ordenación Urbana de Donostia-San Sebastián o la entidad tras-fronteriza de la Euro-ciudad Baiona-Donostia/San Sebastián. En cuanto a otros centros bibliográficos específicos se han de citar las bibliotecas especializadas de la Universidad del País Vasco/EHU.: Escuela Técnica Superior de Arquitectura de San Sebastián (Urbanismo y Ordenación del Territorio), Colegio Oficial de Arquitectos Vasco Navarro (Arquitectura y fondos fotográficos así como planimetrías, croquis y alzados), Facultad de Bellas Artes (Escultura Pública, Monumento...) y Facultad de Filosofía y Ciencias de la Educación (Antropología Social y Cultural). En lo concerniente específicamente a los centros de documentación sobre puertos y espacios marítimos han sido de gran relieve el Archivo del Servicio de Puertos de Gipuzkoa y de Bizkaia, el Archivo de la Autoridad Portuaria de Bilbao y de Pasaia, Museo Naval (Untzi Museoa) de Donostia-San Sebastián y los fondos del Museo Marítimo de la Ría de Bilbao<sup>9</sup>.

Se ha realizado, así mismo, un segundo trabajo de selección gráfica en profundidad (imágenes fotográficas, mapas, planos de ubicación y ordenación, ortofotos) con la subsiguiente ordenación, correlación y clasificación de los materiales obtenidos tanto en el trabajo de campo como en el trabajo de documentación indicado con el fin de componer el esquema demostrativo que contiene también la tesis. Con todo, los períodos más intensos de trabajo sobre el terreno se han producido en tres épocas diferentes: 2006-2007 en lo concerniente a la ciudad de Bilbao, 2008-2009 en el caso de Donostia-San Sebastián y 2009-2010 en lo que corresponde a Baiona. Sin embargo, desde 2006 hasta el verano de 2012 se han realizado visitas a los lugares señalados para completar las cuestiones pertinentes a la comprobación de datos, estructuración y redacción definitiva del estudio.

Metodológicamente el 'sentimiento de extrañeza' al que hemos tenido que enfrentarnos en esta investigación está cercano al extracto de Claude Lévi-Strauss, referido a la dificultad del cambio de idioma y adaptación del pensamiento. Asumimos como propia, por lo tanto, la idea general que resume los puntos candentes que conceptual y terminológicamente acontecen en los cambios de registro, y las actitudes personales que consciente o inconscientemente se interpretan respecto a ello. Para Lévi-Strauss la dificultad radicaba entre el francés y el anglosajón y se sorprendía de la diferencia de tono y de composición entre los textos concebidos en una y otra lengua, mientras que para nosotros la diferencia ha sido entre el castellano y el francés<sup>10</sup>. Léase entonces 'castellano' en donde Lévi-Strauss dice 'francés' y entiéndase como 'francés' donde dice 'inglés'. Con esa pequeña transformación, podemos aplicar(nos) tal cual la afirmación del autor con la que terminamos este punto, cuando confiesa temer un resultado heterogéneo que comprometa el equilibrio de la unidad de la obra. La distinción se explica en parte por causas sociológicas, puesto que no se piensa ni se expone de una misma manera en uno y otro idioma, pero también se debe a causas personales. Sea como fuere, Lévi-Strauss afirmaba notar un 'sentimiento de extrañeza' cuando intentaba transcribir sus propios textos, puesto que al escribir en un idioma no propio (al menos completamente) se dispone de los medios que uno tiene y/o ha ido adquiriendo pero no de los que quisiera tener.

En suma, en relación al 'cruzamiento' de criterios: los modos de relación con los bienes culturales y los espacios sociales de afirmación cultural, hemos pretendido privilegiar la complementariedad evitando direcciones metodológicas unidimensionales. Las operaciones cualitativas con las que en todo momento nos hemos orientado en el trabajo de campo y de documentación, han servido para seleccionar y delimitar lo que va a ser interpretado, siendo conscientes que la intercepción tiene mucho que ver con la dinámica etnográfica de percibir, observar y descubrir '*in situ*'. Esto nos conduce a planearnos unos recorridos tal que derivas 'situacionistas' que nos desplazarían también desde el campo de estudio antropológico hacia ciertas formas de ubicación 'transitoria' asumidas por la esfera del arte a partir de las post-vanguardias del siglo XX. Como ejercicio previo, se han barajado una serie de nociones terminológicas y conceptos categóricos para proporcionar una imagen de conjunto al mismo tiempo sincrónica y diacrónica, confrontando siempre contexto territorial (fronteras entre la

<sup>9</sup> Son también de utilidad la página web de AIVP (Red Mundial de Ciudades Portuarias), la web del Departamento de Medio Ambiente, Planificación Territorial, Agricultura y Pesca del Gobierno Vasco y de la Asociación de Villas Maríneas 'Gure Gipuzkoa'.

<sup>10</sup> Insistimos en que la utilización de dos idiomas comunitarios ha sido un requisito formal y académico indispensable a la hora de otorgar a la tesis una valoración internacional.

ciudad y el mar, frentes de agua, bordes fluviales) y la cultura acuñada en esos espacios de la maritimidad y la 'liminalidad' e 'intersticialidad', que son ideas clave para el estudio antropológico y signitivo en la medida que valoramos aspectos iconográficos y culturales.

### 2.3. ESTRUCTURA ORGANIZATIVA DE LA TESIS DOCTORAL

El trabajo escrito, por lo tanto, visualiza el ordenamiento lógico y metodológico exigible a un proceso de investigación académica: tras la introducción que recoge los objetivos y fundamentación de hipótesis, el interés general y específico, los precedentes y estado actual de la cuestión, se dedica una primera aproximación a definir la metodología y el marco teórico apropiado desde una visión antropológica pero con varios niveles de posicionamiento que nos aportan conceptos y matices primarios y secundarios que extraemos y extrapolamos de disciplinas como la historia, la geografía, el urbanismo y la arquitectura, antes de estructurar los propios contenidos divididos en tres partes principales que encadenan capítulos específicos referidos a Bilbao, Donostia-San Sebastián y Baiona correlativamente. Tal y como ya se ha adelantado, desde la escala más extensa del territorio hasta los espacios-paisajes urbanos de escala inferior pertenecientes a esos límites y bordes significativa y simbólicamente configurados en los frentes de agua, toman sentido las cuestiones estilísticas de construcción edilicia así como los monumentos emblemáticos, los elementos urbanos de micro-arquitectura, escultura pública y diverso tipo de mobiliario urbano, industrial y marítimo; como rastros patrimoniales de cultura material patrimonializada. Paralelamente, la temporalidad abarca un '*cronotopos*' (coordinada de lugar y de tiempo) que se entrecruza desde las épocas históricas pasadas hasta las categorías analíticas del presente cultural. Aspectos que se retoman sintéticamente en el capítulo conclusivo, teniendo muy en cuenta la perspectiva interdisciplinaria propuesta y reclamada.

Para la estructuración de los contenidos se ha tenido en cuenta en cada parte el aspecto del análisis antropológico que concierne a los fenómenos estudiados desde una vertiente formal y funcional así como lo relativo a la significación. Estos aspectos se encuentran tan profundamente imbricados, entrelazados y concatenados que tanto los elementos de la geografía o la urbanística como del arte y la antropología descubren perspectivas simbólicas y significativas con carácter emblemático. Con ello sabemos que muchos parámetros relevantes que conciernen al estudio antropológico van a quedar indefectiblemente fuera de este marco teórico y metodológico para el desarrollo del trabajo, lo cual entendemos que en última instancia debiera animarnos a determinar en el futuro otras vías de estudio y de reflexión con un entronque igualmente académico.

Con la atención puesta en los parámetros señalados, metodológicamente damos cuenta primero de ese territorio litoral propicio para el establecimiento del espacio urbano junto al mar, teniendo presente el punto de vista geográfico. Después, se comprueba cómo a medida que se van consolidando dichos espacios urbanos los trazados de la ciudad dialogan con los límites y bordes marítimos, surgiendo y consolidándose diversas márgenes de costa y de ríos en diferentes épocas históricas. Y es que junto con la proximidad del mar, los ríos han sido arterias que han conformado corredores territoriales de personalidad única y espacios cuya morfología fluvial ha sido modelada por la ocupación y los sistemas pretecnológicos o tecnológicos de antropización.

Las tres partes principales de la tesis que se refieren a Bilbao, Donostia-San Sebastián y Baiona hemos convenido que contengan una similar estructura argumental y articuladora, si bien con algunos matices secundarios que responden a la identidad y el carácter único de cada uno de los espacios fluviales y marítimos, lo que se constata cómodamente en el índice general. Así, después de una introducción más breve de cada parte que establece las directrices del texto y del análisis, se proporcionan aquellos antecedentes históricos, geográficos, urbanísticos y culturales que más tienen que ver con el asentamiento de las poblaciones fluviales y su relación con el mar o las rías de mareas, incidiendo en la búsqueda e identificación de esos 'paisajes etnográficos' y 'paisajes de la memoria', para pasar a estudiar los condicionantes impuestos por los bordes y frentes de agua en la configuración significativa y simbólica de la ciudad junto al mar sobre todo en la época de los ensanches decimonónicos

(la frontera real e imaginaria, simbolizada en los límites), que es cuando se consolida el urbanismo moderno que más propiamente nos concierne en el contexto delimitado.

La ciudad moderna vuelve a marcar relaciones entre el espacio construido y las orillas o riberas que son fronteras espaciales con marcadores temporales, tal y como lo perfilarían anteriormente las formas de ocupación tradicionales, y lo harán posteriormente de manera concatenada las expansiones metropolitanas; abarcando otras localidades marítimas engullidas en la aglomeración urbana que se sucederán bien paralelas y arraigadas a los cursos de agua (Bilbao y Baiona) o bien utilizando la amplitud de la costa e inclusive en ambas direcciones perpendiculares (como es el caso de Donostia-San Sebastián). Dicha visión se completará con los retos que ha de afrontar el nuevo urbanismo de recomposición y las ciudades inmersas en proyectos de remodelación y de revalorización cultural con proyección supra-territorial (enmascarando en ocasiones la memoria asociada a hechos históricamente consumados como la gran industrialización bilbaína, que es también una 'memoria estética' e iconográfica), aportando igualmente unas aproximaciones conclusivas de cada parte que ahonden o diluciden en algunos aspectos del latido cultural, simbólico y estético-iconográfico (monumental, artístico, patrimonial y mobiliario) que ha tallado la personalidad propia de las ciudades fluviales del litoral vasco. Esta estructura dispuesta en varios capítulos que componen cada parte estimamos que entronca y genera un hilo conductor con las bases metodológicas que hemos ido disponiendo para el estudio antropológico y signitivo, a la vez que clarifica el recorrido planteado para abordar los 'diálogos liminales' que se proponen en las conclusiones.

Para finalizar esta explicación sucinta de la estructura, indicar que en cumplimiento de la normativa vigente para la elaboración, presentación y defensa de la tesis doctoral internacional, es requisito indispensable el haber escrito una parte de ella, incluidas las conclusiones y el resumen, en una lengua comunitaria aparte del idioma que pueda ser co-oficial en cada comunidad autónoma del Estado español. Debido a ello es por lo que se presentan la tercera parte de esta tesis y las conclusiones generales escritas en francés, aprovechando además la circunstancia que dicha parte se dedica íntegramente al caso de Baiona.

Con la intención de dar respuesta a nuestro posicionamiento entrecruzado que hemos venido constatando en los epígrafes precedentes, así como a los aspectos metodológicos y de índole estructural-organizativa, se han recopilado y utilizado reseñas bibliográficas y documentales que dan cuenta, en su justa medida, de esas temáticas pluridisciplinarias que inciden en nuestro objeto de estudio desde la historia, la geografía y el urbanismo hasta lo antropológico y la vertiente estético-artística, monumental e iconográfica. Por todo ello hemos pensado en un primer momento en clasificar la bibliografía siguiendo un índice de apartados temáticos; decisión que hemos rechazado, no obstante, en aras de la mayor manejabilidad bibliográfica, por lo que la clasificación que presentamos sigue el habitual orden alfabético de autores/as con la adaptación en la medida de lo posible a las normas bibliográficas UNE 50-104-94 que son semejantes a la referencia ISO 690-1987 y similares al libro de estilo MLA (*Modern Language Association*).

Por otro lado, dada la amplitud de las fuentes, se ha considerado proporcionar al final de cada parte (y de la introducción) un apartado bibliográfico que recoja el material utilizado fundamentalmente en dichos capítulos, aunque al final de todo el texto aparezcan todas las referencias bibliográficas al completo (en el apartado de antecedentes y estado actual de la cuestión se abordan libros y fuentes documentales y/o bibliográficas de las que se ha hecho uso a lo largo de toda la tesis, no solo en esta introducción). A pesar de que ello origina una serie de repeticiones ineludibles, hemos considerado un recurso lícito de ofrecer al/a lector/a, en sintonía a como se ha obrado con el índice, reproduciendo en cada capítulo el extracto o la parte del índice general que sea preceptiva. Por último, en los márgenes de cada libro que se consigna en la bibliografía se insertan unas abreviaturas en letra mayúscula que corresponden a las áreas de conocimiento y disciplinas en que se enmarcan dichos textos y trabajos, lo cual estimamos que servirá para identificar y encajar de una forma más adecuada cada aportación específica en su contexto, y facilitar asimismo la consulta del material que se considere relevante. Dichas categorías de clasificación tienen que ver con los niveles de aproximación y posicionamiento que hemos descrito en el marco teórico y metodológico, así como con los

códigos establecidos por la UNESCO<sup>11</sup>, por lo que hacen alusión a las ciudades, el espacio urbano y la geografía histórica (C), la geografía humana, cultural y la ordenación del territorio (G), el urbanismo, la planificación y la arquitectura (U), la antropología cultural y las ciencias sociales (A) y las cuestiones estética de las bellas artes y de escultura pública (E), además de otras referencias (O) que excedan del orden clasificatorio. Cuando una obra concreta incluya visiones paralelas, transversales, complementarias o contrapuestas sobre más de un aspecto disciplinario se hará constar en las categorías que corresponda, reverberando así las relaciones y/o entrecruzamientos producidos. Cuestiones que también son importantes para este estudio como el paisaje o el patrimonio, así como los espacios industriales, se incluirán en aquellas categorías que determinen el punto de vista principal, ya sea geográfico, territorial e histórico, antropológico o estético-iconográfico.

En relación a lo expresado en estos párrafos el apartado bibliográfico es expansivo a aquellas disciplinas que se aluden e interrelacionan. Además de las cuestiones propiamente antropológicas que se estudian desde diversas vertientes (libros individuales y colectivos, monografías, actas...), junto con investigaciones sociológicas y de geografía urbana, se consignan aquellas aportaciones fundamentales (teórico-prácticas y aplicadas, metodológicas, etc.) sobre el establecimiento del espacio urbano, el desarrollo urbano, la construcción arquitectónica, los monumentos y la escultura pública en los frentes de agua. Son igualmente relevantes los documentos institucionales y de las administraciones sobre urbanismo, paisajismo y ordenación del territorio; contexto donde se pueden aplicar las Directrices de Ordenación del Territorio (DOT) de la Comunidad Autónoma del País Vasco, así como los planes de protección de espacios marítimos y fluviales en la medida que a este estudio concierne, conjuntamente con los planes territoriales parciales (PTP), los planes territoriales sectoriales (PTS) y los planes generales de ordenación urbana. Otro tipo de fuentes como los estudios históricos y de arquitectura o urbanismo aplicado nos dan cuenta del desarrollo urbano y metropolitano en los frentes de agua concerniente a las ciudades que analizamos, además de todo tipo de planimetrías.

Conviene recordar que tal como defienden las entidades y organismos de estudio cartográfico, se ha construido dicho campo del saber a raíz de operaciones científicas y técnicas pero también artísticas, siendo unas de las primeras herramientas para el estudio interdisciplinario del territorio, con guiños no meramente anecdóticos tanto a la sociedad como a la memoria y las identidades de los lugares; a la vez que nos enseñan una serie de meta-relatos que han reforzado la concepción occidental del mundo; captando aspectos del territorio pero también de lo social y cultural, produciendo representaciones simplificadoras, sintéticas, organizativas y clasificatorias de la 'experiencia multisensorial compleja'. Desde el momento en que durante los siglos XVII y XVIII nace la cartografía moderna como ciencia, planos y mapas componen las imágenes idealizadas del mundo, con la especial sensibilidad estética que nos concierne, sin los cuales seguramente no tendríamos ni tan siquiera la conciencia paisajística que en occidente nos caracteriza.

La relativa frialdad de un plano, además, adquirirá a través de una memoria la mirada emocional mucho más acusada. Los mapas y los planos proporcionan igualmente la posibilidad de observar la ciudad y el territorio 'a vista de pájaro', ascendiendo la mirada de la línea de visión que casi siempre puede tener el peatón, y de trazar una abstracción del área labrada en el tiempo por las colectividades humanas. Así podremos fijarnos mejor en esa forma de la urbe que acontece a raíz del afán civilizatorio y que se transforma en el tiempo según las instituciones y los sistemas de organización que la comunidad establece en el tiempo, y sus sistemas de poder que proporcionan representaciones concretas a la ciudad. Tratándose de las ciudades vascas del litoral (Bilbao, Donostia-San Sebastián y Baiona), tendríamos una 'fotografía aérea' de la franja costera que perfila y define territorialmente y espacialmente todo el desarrollo pasado y vitalidad actual de una gran aglomeración conurbada junto al mar, con sus respectivas áreas metropolitanas difusas.

---

<sup>11</sup> Se intenta marcar la correlación con áreas generales y específicas como la Historia (55) y la Geografía histórica (5402), la Geografía humana (5403) y la Geografía cultural (5403.01), la Planificación urbana (3329), el Urbanismo (6201.03) y la Arquitectura (6201), así como la Antropología cultural (5101), la Antropología social (5103) o la Estética de las bellas artes (6203.05) y la Escultura (6203.09).

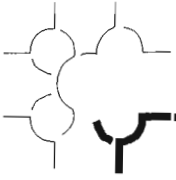
De cara a ir concluyendo la introducción con las ideas básicas que se han avanzado en los objetivos e hipótesis, si este contexto espacial implica las áreas metropolitanas de Bilbao, Donostia-San Sebastián y Baiona atendiendo al crecimiento urbano en los frentes fluviales, por la importancia que pueden tener como ejemplos paradigmáticos, se toman en consideración con mayor brevedad otros núcleos urbanos inscritos en los límites de dicho territorio; siempre con vistas a compactar el estudio. Son lugares en los cuales el desarrollo del urbanismo, la arquitectura y la escultura pública acontecen de una forma especialmente significativa y simbólica en la configuración estética y cultural de los espacios urbanos del litoral, sucediéndose transformaciones paisajísticas de hondo calado a lo largo de la historia. En todo caso, desde el primer instante se ha de reconocer la gran importancia que el arte en su vertiente de escultura pública ha conseguido atraer dentro del actual panorama de signo post-moderno (tanto en los frentes de mar como en los bordes de cauces fluviales), no pudiendo ya poner en duda que el arte continúa siendo, aún en nuestros días de urgentes moratorias, reflexiones y replanteamientos, un recurso vital que las poblaciones en su conjunto (acaso mediante sus legítimos representantes) utilizan para identificar simbólicamente su propia personalidad colectiva y socio-comunitaria. Aquella personalidad que ha tejido históricamente la calidad y la cualidad, así como los valores y las dignidades que colectivamente se han ido construyendo y configurando, de manera simbólica y significativa, en los espacios de los bordes fluviales y frentes de agua, que son esas 'fronteras' y 'umbrales' que analizamos a partir de ahora en las sucesivas partes de la tesis doctoral dedicadas a las ciudades marítimas y portuarias que hemos escogido para realizar el estudio antropológico-signitivo y el trabajo de campo correspondiente.



**Javier Balledor, *Ur hiritik begira***  
*Observando desde la ciudad del agua*



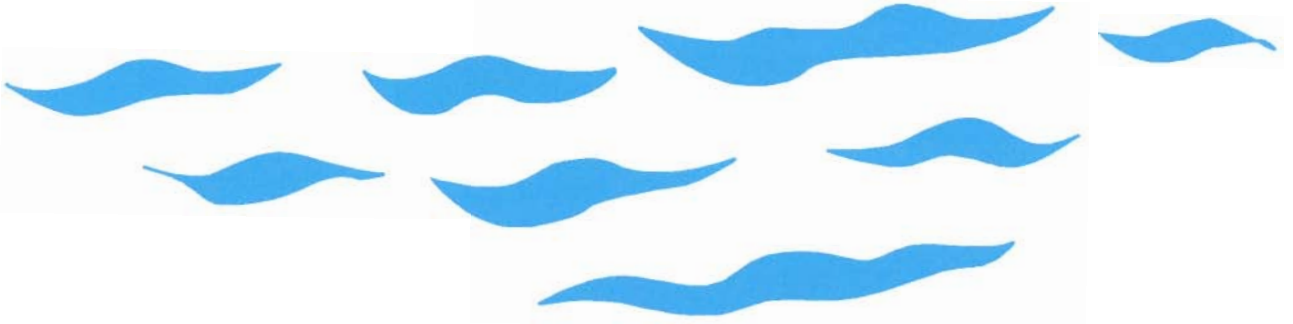




1

# BILBAO: ENTRE LA RÍA Y EL ABRA

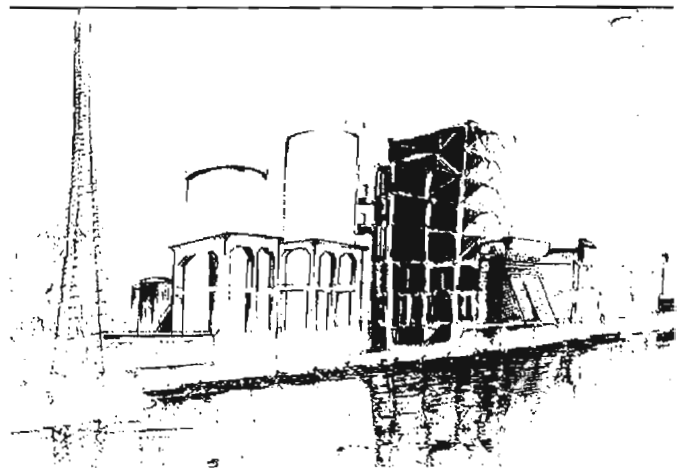
*Construcción simbólica y configuración significativa de los frentes de agua en la metrópoli fluvial*





*"Pero Bilbao, no lo olvidemos, exhibe otros muchos galones; es la ciudad industrial por excelencia [...]. Aquí nació la industria del hierro, la industria naval, la banca, los seguros, el movimiento nacionalista vasco y el movimiento obrero. Aquí, alrededor del entramado productivo minero, dio sus primeros pasos el Partido Socialista, el Partido Nacionalista Vasco y después el Partido Comunista, aquí se dieron las mayores huelgas del proceso industrial, aquí, en una palabra, nació la modernidad".*

**Ander Gurrutxaga**





# 1

## INTRODUCCIÓN







## BILBAO: ENTRE LA RÍA Y EL ABRA

*Construcción simbólica y configuración significativa de los frentes de agua en la metrópoli fluvial*

\*\*\*

### I.1. INTRODUCCIÓN. LA CIUDAD: ESPACIO PÚBLICO URBANO DE DIMENSIONES MÚLTIPLES

La ciudad es un espacio 'habitable' y un lugar 'habitado'. Límite construido de horizontes difusos, esos horizontes territoriales y temporales que se proyectan –y nos catapultan– hacia un porvenir con mayores o menores certidumbres.

Discutiendo precisamente el 'sentido' de la ciudad, sus funciones, sus símbolos y sus representaciones, la arquitecto Beth Gali se preguntaba por las 'utopías de la ciudad' y las 'ideas de futuro' que se pueden engendrar en una determinada época inscrita en un período histórico, preguntándose también acerca de las formas de sobrevivir 'la ciudad' y sobrevivir 'en la ciudad'. Cuestiones todas ellas implícitas en las ideas visionarias tanto de los racionalistas utópicos del siglo XVIII como de los románticos del s. XIX, en una senda recorrida que comienza allá en la antigüedad clásica y llega hasta la modernidad y el siglo XX con otras utopías 'vanguardistas' igualmente ilusorias e irrealizables. En este sentido, tenemos más bien claro que Bilbao no ha sido una ciudad proclive a la 'utopía', ni mucho menos 'sostenible'; como utopía de la post-modernidad. Beth Gali hace además hincapié en otro concepto aún un tanto 'utópico' también, como es la idea de la transdisciplinaridad y la mirada 'oblicua' que conecta lo disciplinario con la colectividad.

Los 'testimonios', los 'límites', las 'lecturas entre líneas', los 'intersticios' y las 'miradas artísticas' a la ciudad, con la arquitectura, con los sistemas de comunicación, con la planificación urbanístico-territorial o con los elementos urbanos y las obras de arte público<sup>1</sup> que contribuyen a crear espacios públicos urbanos donde la colectividad se mira y se manifiesta, reflejándose en el espejo lustroso de las aguas más o menos cristalinas. Esta es la 'mirada versátil' que nosotros también proponemos, atendiendo a las disciplinas de creación de ciudad y sus intersecciones e interrelaciones, sin perder la perspectiva histórica, narradora de cambios más o menos profundos, lo que sintoniza con la recuperación de las memorias históricas de los lugares y el surgimiento de un nuevo imaginario estético en las márgenes de la Ría de Bilbao. Una Ría en mayúsculas formada por las aguas del Nervión que nacen en Orduña, en un paraje de valor naturalístico inigualable y, tras unirse con el Ibaizabal en Urbi al comienzo del área metropolitana de Bilbao en unos territorios de valle fluvial totalmente antropizados, con núcleos más o menos extensos de residencia e industria subsidiaria en pabellones prefabricados, prosiguen conjuntamente con un fluir pesado y dificultoso, primero por Bilbao con la gran hendidura a lo largo de la ciudad, transcurriendo después paisajes industriales degradados, borrosos y desgastados por la niebla y la erosión, y conformando a su paso el territorio metropolitano de Bilbao, esa 'ciudad grande' (*'Bilbo hiri handia'*) en palabras de Bernardo Atxaga, aunque aún una 'pequeña metrópoli'<sup>2</sup>. No podemos olvidar al citado escritor vasco, impulsor literario de *Euskal-hiria* ('ciudad-vasca'), lo que luego tuvo su plasmación a nivel urbanístico y territorial.

El sistema de funcionamiento de Bilbao está cada vez más relacionado con las demás ciudades vascas. Desde ese punto de vista las áreas metropolitanas, en vez de aglomeraciones tradicionales, pueden parecerse más a la idea de región. Las áreas metropolitanas contienen una primera aglomeración y por extensión, una periferia de geometría variable que en casos puntuales como el País Vasco, tiende cada vez más a confundirse con

<sup>1</sup> Acerca del concepto o categoría de 'arte público', retomamos ahora una idea fundamental de Rosalind Deutsche, observando cómo "la esfera pública reemplaza las definiciones del arte público como aquel trabajo que ocupa o diseña espacios físicos dirigiéndose a públicos preexistentes, comprometiendo a la gente en discusiones políticas o haciéndola entrar en la lucha política. Desde el momento en que cualquier lugar es potencialmente transformable en espacio público o privado, el arte público puede entenderse como un instrumento que, o bien ayuda a producir espacio público, o bien cuestiona un espacio dominado que la oficialidad decreta como público". DEUTSCHE, R. "Agorafobia", en: *Modos de hacer. Arte crítico, esfera pública y acción directa*. Salamanca: Universidad de Salamanca, 2001; p. 180.

<sup>2</sup> La aportación del arquitecto Ricardo Bastida: El problema urbanístico de Bilbao (editado en Bilbao por José Ángel Lertxundi en 1923; también en edición facsímil, Colegio Oficial de Aparejadores y Arquitectos Técnicos de Bizkaia, 1991), fue el primer texto que se escribió de una forma articulada sobre la visión urbanística metropolitana de Bilbao.

todo el territorio de la Comunidad Autónoma. *Euskal-hiria* se transformaría así en *Euskal-metrópoli*, con una concepción 'global' de la ciudad y el territorio, y los medios de comunicación que son una realidad que abarca regiones transfronterizas. En el capítulo quinto nos ocuparemos del fenómeno de formación de la aglomeración bilbaína, pero es un hecho indudable que, tal y como veremos más adelante (sobre todo en la segunda parte de esta tesis que analiza la ciudad y metrópoli de Donostia-San Sebastián como extenso territorio transfronterizo de costa junto al mar), la cuestión de las ciudades-región transfronterizas sería motivo de análisis y tema de estudio académico, quizás con una línea de investigación pareja que atienda a la correcta definición de los términos y de los conceptos.

No dejaremos de lado la historia urbanística contemporánea de Bilbao referida al siglo XX, sobre todo como base a cuestiones que citaremos después, sintetizando ahora de manera muy resumida, según la idea del urbanista José María González Pinto, cómo el arquitecto Ricardo Bastida en 1923 introduce una de las primeras reflexiones metropolitanas de la ciudad entendida como globalidad, junto con los transportes y comunicaciones, germen del posterior Plan de Enlaces de Bilbao impulsado por el entonces ya ministro de obras públicas D. Indalecio Prieto. Situó a Bilbao en la vanguardia de las propuestas urbanísticas al tiempo que se planteaba el concurso de Extensión de Bilbao en 1926 en cuyo proyecto definitivo de Estanislao Seguro la fecha de 1929 aparece trazado un canal en Deusto. Después, tras la guerra civil de consecuencias catastróficas, la visión organicista del 'zoning' con Pedro Bidagor al frente de la Dirección de Arquitectura (1939-1969), se establece el mando centralizado en Madrid. En definitiva, el modelo territorial metropolitano de Bilbao lo conforma el Plan Comarcal de 1943-46 revisado en 1964, sostenido en una visión típica falangista que elabora una ciudad totalmente jerarquizada y segregada. Aunque ya persistían las permanencias anteriores: margen derecha y margen izquierda; la Corporación Administrativa del Gran Bilbao (1946) tuvo como objetivo el desarrollo del Plan Comarcal. En el contexto de las revisiones de 1964, el Concurso Internacional del Valle de Asua que analizaremos tampoco tenía mucho que ver con la Nueva Bilbao Nacional Sindicalista como 'ciudad confesional' propuesta en 1946. De ahí se produce un salto temporal y cualitativo hasta la transición y el inicio de la actividad de las instituciones vascas, con la adquisición de las competencias urbanísticas (en 1980 se deroga la Corporación del Gran Bilbao con la inclusión de lo que se denominaron entidades de segundo grado: participando la Diputación más los ayuntamientos correspondientes en cada caso).

Dado que, en nuestros días, de la idea de 'urbanismo ciudadano' se ha pasado al 'urbanismo del marketing y la globalización', los 'límites', 'fronteras' y 'deslizamientos' del urbanismo se encuentran entre la competitividad y la cohesión social, o entre el equipamiento para la colectividad y la escenografía post-moderna, con la aparición de espacios confusos y la destrucción del entramado urbano en algunas ocasiones. Hay casos en los que el ciudadano siente como propia su 'propia ciudad', puesto que las operaciones de regeneración logran promover esa identificación (como en el caso de los Juegos Olímpicos de Barcelona). Sin embargo, otras veces las operaciones comerciales y empresariales de marketing se hacen presentes en la percepción de los ciudadanos (FORUM Barcelona, Ciudad de las Artes y las Ciencias de Valencia). En otras ocasiones ha habido estrategias de diversificación (Les Camps Elísies de París primero fue una avenida aristocrática, luego ocupada por la circulación y últimamente está siendo rescatada para la ciudadanía en general). En un sentido similar, hay también en Bilbao zonas acondicionadas para los negocios y la ciudadanía como Galindo en Barakaldo (espacios de 'forma variable y no-rígida', susceptibles de dilatarse y contraerse dimensionalmente), espacios de marketing elitista y exclusivista como el Bilbao Exhibition Centre (que dan respuestas locales a dinámicas globales, pero sin haber conseguido todavía dar respuestas locales a dinámicas locales tal y como entendemos que se pretendía con el cubo y centro de educación para el arte de Oteiza y Oiza en la alhóndiga), así como espacios supeditados a la circulación como las suturas urbanas 'corregidas' en Leioa con subterráneos y superficies ajardinadas o repletas de mobiliario urbano. Más adelante retomaremos estas cuestiones y estos espacios, reconociendo que crear ciudad en las zonas periféricas constituye un ejercicio de planificación mucho más complicado, sin eliminar las especificidades de las ciudades como el carácter industrial o portuario en el área metropolitana de Bilbao.

El marketing enfocado al desarrollo económico necesitará plasmarse simbólicamente en la industria, en la arquitectura paradigmática vinculada a arquitectos emblemáticos, o quizás

también en la escultura pública y el mobiliario urbano<sup>3</sup>. Junto a esas estrategias de marketing urbano, encontraríamos la creación de ciudad supeditada a una realidad territorial heredada del pasado, que proviene así mismo de una visión moderna de la planificación urbanística pero que se desplaza hacia la concepción post-moderna de la imagen y el diseño urbano, por la vía de la integración de lo monumental con el mobiliario urbano de carácter estético (sean los casos de Las Arenas, Erandio, Cruces o Barakaldo que estudiaremos), o por la vía del exceso de elementos urbanos que no hacen sino ocultar la carencia soterrada de solvencia urbana supeditación a la carretera como el que caso de Leioa que decimos. Por otro lado, revelaremos cómo reverbera cierta 'nostalgia del pasado que se recrea en el presente efímero (esculturas alegóricas, murales, imágenes de la industria), o se fosiliza para el futuro en forma de 'anacronismo historicista' o escultura monumental figurativa. Estos escenarios y contextos urbanos con su fenomenología particular, nos sirven como espacios y lugares de 'ensayo' para plasmar y reconocer cómo partiendo de un observatorio determinado que constituye ese deslizamiento que declamos desde la escultura hacia el mobiliario urbano, pueden intuirse si no entresacarse las estrategias que subyacen en el fondo, que son estrategias de regeneración de la ciudad post-industrial que en nuestro caso afectan al entorno metropolitano de Bilbao.

La actividad terciaria se configura en la ciudad post-industrial creando polos que organizan a su alrededor una red importante de conexiones, tanto a nivel municipal como metropolitano o regional, tal y como sucedió con los polos industriales de las décadas de 1960 y 1970. Es así que se constata cómo la apelación a la 'atractividad urbana' precisa que la influencia de estos proyectos se haga notar en zonas más o menos anexas a los puntos territoriales clave. El gran hito, que es a su vez nodo metropolitano y confluencia de sendas, lava la cara al resto de la ciudad con unas operaciones urbanísticas que tienden a cuidar la imagen social subsidiariamente. Cuando estos procesos se amplifican con una visión unitaria e integradora de la ciudad, del territorio, de las conexiones y de la sociedad (incluyendo lo político y lo económico), surge lo que se denomina por ejemplo *Euskal-hiria*, sueño literario plasmado en un territorio fluvial y transfronterizo, allí donde lo simbólico se manifiesta precisamente en la 'muga' como una especie de 'mito de la frontera' y donde parte del imaginario se convierte en símbolo. El modelo de rehabilitación de zonas emblemáticas mediante estrategias de marketing arrastra una ingente cantidad de recursos que dificulta desarrollar de la misma manera otras áreas de la metrópoli. Son puntos de atención localizados que requieren una gran servidumbre y escasa competencia, para no dificultar la consecución de sus fines para los cuales fueron propuestas las grandes infraestructuras. Y es que la competitividad de las ciudades ya no es geográfica, como en Bilbao, con el condicionante marítimo-portuario que atrajo antaño el masivo asentamiento industrial. La ciudad, pasa a ser 'consumible', como un producto de marca con carácter simbólico. Así que los puertos y sobre todo aeropuertos constituyen las 'puertas de la ciudad' y logotipos emblemáticos, puertas de la metrópoli quizás. Las distancias dejan de ser territoriales para empezar a ser simbólicas; lo que en Bilbao ya sucedía de alguna manera con el binomio margen izquierda y margen derecha, y las rutas a Inglaterra con la 'fiebre del hierro'.

Tras la crisis del capitalismo monopolista no hay excesiva necesidad de equipamientos colectivos en la ciudad y la demanda social decae (Víctor Urrutia, 2000). Lo que sí se produce, sin embargo, es una suerte de estrategias para la consecución de la 'imagen de ciudad', para lo cual se requieren infraestructuras y equipamientos emblemáticos, sobre todo, en cuanto a su imagen atrayente y exportable. La 'seducción' por la imagen genera una nueva idea e 'neo-higiene' urbana donde la estética en su acepción moderna es sustituida por el diseño seductor que acapara el imaginario y se sustenta en el gran poder de la imagen. Estos nuevos paradigmas afectan a los procesos de planificación urbana, tendentes a vincular visiones estratégicas y operaciones para proyectos de arquitecturas 'ensimismales'. Seducción y ensimismamiento que para nosotros producen un masaje mental hipnótico, fruto del cual las masas perciben el espectáculo urbano como representación de la vida en un gran escenario que es la ciudad. Siguiendo con cuestiones de índole sociológica, respecto a las teorías de las áreas metropolitanas, la diferenciación social que se realizaba en el propio edificio se ha extendido a las estructuras de la periferia que adquieren la dimensión de barrios completos.

En nuestro contexto, podemos destacar que se configuran estéticamente zonas de estructura urbana marginal que pueden ser acotadas y delimitadas por calles, vías de

<sup>3</sup> *Bilbao, luces y sombras del titano. El proceso de regeneración del Bilbao metropolitano*, Bilbao: Universidad del País Vasco/EHU. ('Economía y Empresa'), 1999.

comunicación, carreteras de circunvalación, autovías o barreras urbanísticas, para la ocultación del estigma, sobre todo porque 'la verdad a veces resulta ciertamente abominable'. A este respecto, aunque defendemos que en Bilbao actualmente (al inicio del siglo XXI) difícilmente podemos encontrar zonas lumpen<sup>4</sup> –a pesar de que anteriormente sí lo hubiese, con la llegada masiva de la inmigración a partir de la década de 1950–, es sin embargo, cierto que este tipo de construcciones espaciales tiene su eco en la identificación de la colectividad con los lugares de la ciudad. Lugares impregnados de un peculiar imaginario colectivo<sup>5</sup> que se trasluce en esos símbolos de la Ría de Bilbao como "un paisaje dinámico en continua modificación que permite recordar y entender la evolución de todos los componentes de la compleja escena: navegación, orillas, frente edificado, industrias o puentes". Lo cual propicia "una fecunda fuente de inspiración como un motivo muy atrayente y recurrente. La reciente evocación de la anónima belleza [para algunos tristemente 'anómala'] de la temática industrial es quizás un postrero homenaje a este singular paisaje"<sup>6</sup>. Frank Gehry dijo cuando tuvo la 'inspiración revelada' del espacio para construir el futuro Guggenheim que "el estar en la curva de un río en uso, intersectado por un gran puente y que conecta el tejido urbano de una ciudad considerablemente densa a la orilla del río con un lugar para el arte moderno, es mi [su] idea del cielo"<sup>7</sup>. En respuesta o contrapartida, nosotros añadiríamos que la ruina de la industria poderosamente evocadora del calor ferruginoso y efervescente de un paisaje colapsado constituye 'nuestra idea del cementerio industrial' como 'puerta hacia el infierno'.

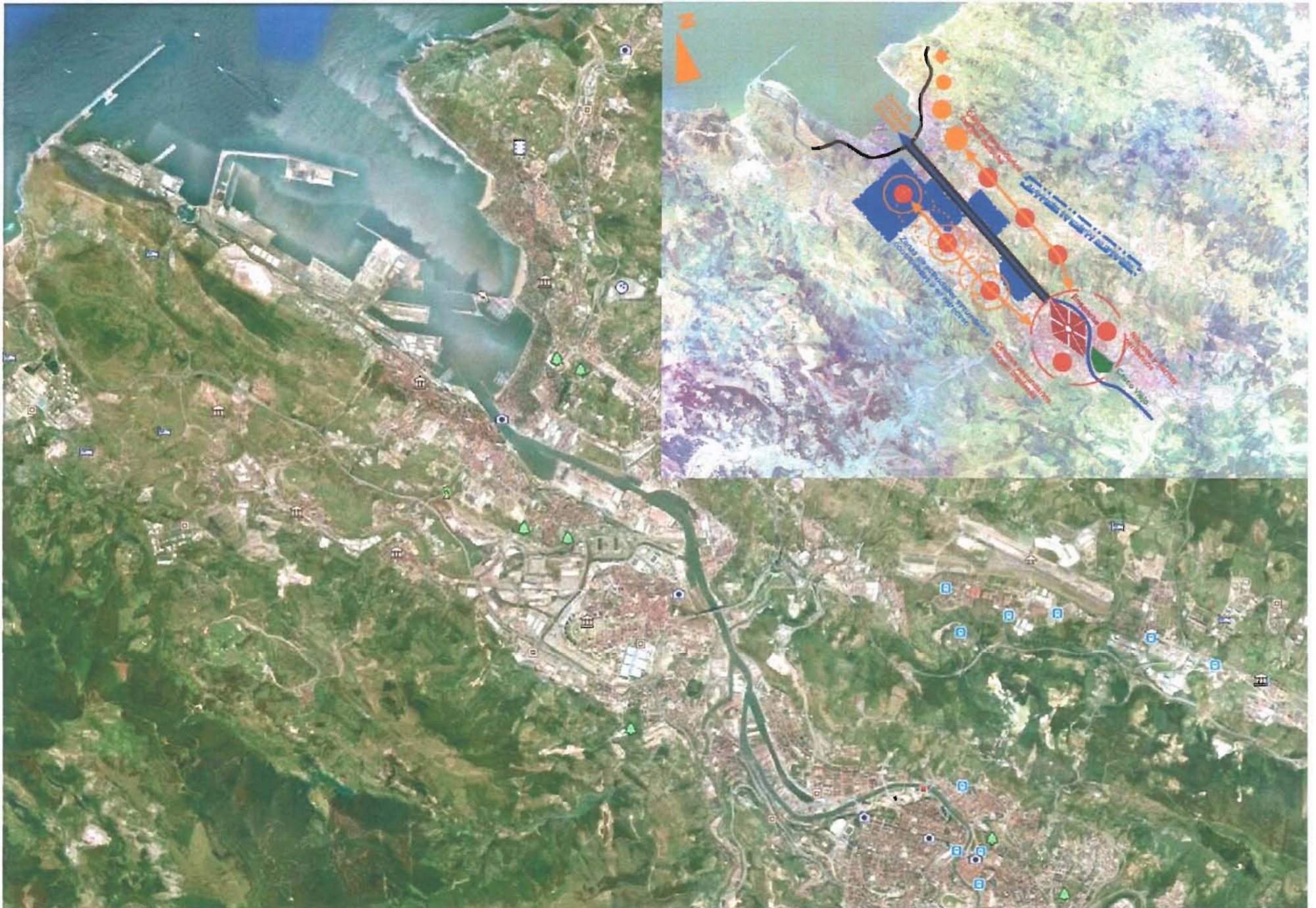
Insistimos para finalizar esta introducción en que la reelaboración del plano de la ciudad por la transformación de usos ha precipitado también un cambio de estética desde la ciudad productora con la industria que ordenaba jerárquicamente los espacios del área metropolitana (producción transformadora del territorio), hacia la ciudad consumidora, donde la industria ha dejado paso a las áreas comerciales y la ciudad que se ofrece para el consumo (consumo transformador del territorio). Aquí, en las periferias, en los grandes centros comerciales que ofrecen espectáculos e incluso pueden transformar espacios degradados en símbolos del entretenimiento, en los espacios suburbanos donde se asientan las industrias 'innovadoras' y los centros privados de enseñanza (concentrándose también las rentas a raíz de las plusvalías urbanísticas), rodeados de medios de comunicación, es donde más claramente se simboliza el '*fin del espacio público*', como aquel ideario moderno de la manifestación cívica que se plasmaba en la ciudad. Recordando una pregunta un tanto utópica y sin respuesta del arquitecto Antonio Román durante el desarrollo de un '*workshop*' o taller-seminario organizado por el Instituto de Estudios Vascos de la Universidad de Deusto en 2006, nos autocuestionamos retóricamente, también nosotros, dónde queda, dada la blandura de los 'espacios-simulación', el carácter sobrio y la 'dureza' de Bilbao.

<sup>4</sup> Una zona lumpen no es, a nuestro juicio y según las teorías que se barajan, 'simplemente' un barrio 'pobre' o lo que algunos podrían denominar 'marginal', sino que es mucho peor. Asociamos la idea de zona 'lumpen' a esas extensiones infinitas de chabolas y favelas que se asientan malamente en bastos terrenos baldíos y estériles, incluso ocupando escombreras o basureros, y que ya es casi una peligrosa visión común en las grandes metrópolis y megalópolis del llamado 'tercer mundo' por ejemplo. Zonas incluso al margen de la ley y de los servicios públicos básicos que puede ofrecer la ciudad; 'inframundos' de la 'indefinición' donde la idea de ciudad se disipa en una 'infinidad extra-urbana', inhumana y vergonzante, fuera de toda idea de habitabilidad y de 'morada' urbana. Decimos que, como es evidente, en Bilbao prácticamente no existe este fenómeno o, si hubiere algo similar, en todo caso no tan grave, se limitaría a algún reducido núcleo de escasa población que no hemos identificado adecuadamente. De todos modos, en ocasiones este tipo de situaciones pueden paliarse en cierta manera o mejorar sensiblemente si se pone empeño en las políticas adecuadas y si aún no ha trascendido el umbral que pueda ser mínimamente controlable, que es lo que, salvando las distancias, se consiguió en parte con la erradicación del chabolismo que asolaba todas las laderas montañosas del área metropolitana de Bilbao y constituía una constante visual en la imagen de las periferias bilbaínas durante las décadas de 1950 y 1960 hasta bien entrados los años 1970.

<sup>5</sup> Un 'imaginario' reflejado como 'imagen' en las obras históricas de autores como John Francis Bacon: *Six years in Biscay...* (Londres, 1838), en los dibujos de Le Hardy: *View in the town of Bilbao with the Morro hill in the distance* figurando el puente trasbordador de Portugalete como indica el arquitecto Iñaki Uriarte, así como las visiones arquitectónicas y 'monumentalizadas' en: *The Puente Nueva with the mountains of Ollargan and the peña from the Paseo de Miraflores*, donde se describe la primera implantación industrial moderna con la factoría Santa Ana de Bolueta en 1841.

<sup>6</sup> URIARTE, Iñaki. "El paisaje...", *op. cit.*, p. 35.

<sup>7</sup> Citado en: ROMÁN, Antonio. "My idea of heaven. El museo Guggenheim Bilbao de Frank Gehry", *KOBIE* (Serie Bellas Artes), nº X, Bilbao: Diputación Foral de Bizkaia, 1994; p. 179.

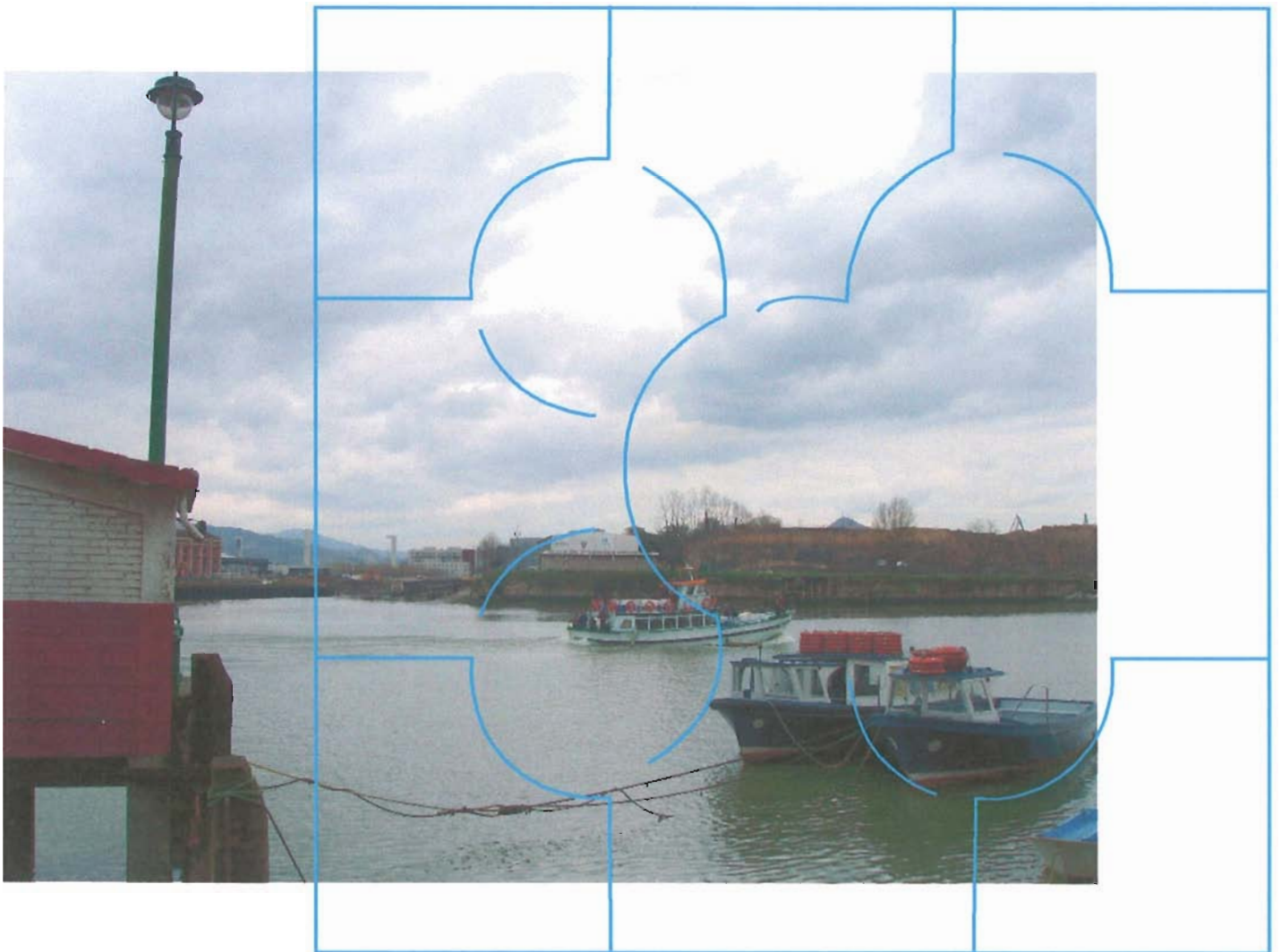


Bilbao Área Metropolitana



# 2

## APROXIMACIÓN AL TERRITORIO Y PAISAJE DEL ESTUARIO DEL ABRA EN LOS PROLEGÓMENOS DE LA FUNDACIÓN DE BILBAO







## I.2.- APROXIMACIÓN AL TERRITORIO Y PAISAJE DEL ESTUARIO DEL ABRA EN LOS PROLEGÓMENOS DE LA FUNDACIÓN DE BILBAO

Desde el punto de vista orográfico y geográfico, el área metropolitana de Bilbao presenta zonas diferenciadas, desde el sur que se integra en el espacio del 'anticlinal' de Bizkaia –donde se produjeron en las primitivas eras geológicas los procesos de mineralización que dieron lugar a los yacimientos– hasta el norte que constituye el 'sinclinorio' vizcaíno. Y es que la peculiar orogenia dio lugar al anticlinal de Miravalles cuyo eje discurría además paralelo a la Ría de Bilbao, produciendo los criaderos de hierro de mayor importancia y los primeros en ser explotados desde la antigüedad. No obstante, ya durante las grandes extracciones del siglo XIX y en las inmediaciones de la villa bilbaína adquirirían importancia los criaderos de Ollargan, Miribilla y Mina del Morro<sup>1</sup>, este último en la margen derecha de la Ría, aprovechando su cercanía a las aguas para facilitar las labores de decantación. La temprana vocación metropolitana de Bilbao se justifica así en la especial confluencia entre el mar y la Ría, constituyendo a lo largo de los siglos, incluso desde el punto de vista antropológico y signitivo asociado a la iconografía marítima y la estética industrial, "un espacio humano con el que dialogar. Un tejido de manifestaciones no siempre evidente ante los ojos, pero que se exhibe a través de una suma consuetudinaria y contextual de tradiciones y de imaginario artístico"<sup>2</sup>.

Lo anunciado en las líneas precedentes nos coloca ante la vital importancia de la Ría como territorio geográfico, histórico y cultural excepcional, constituyendo una arteria de valor fundamental cuando el tráfico marítimo comenzó a necesitar urgentemente su domesticación. Dicha utilización ha supeditado a lo largo de la historia cualquier otra función e incluso veremos que ha sido determinante a la hora de establecer los escasos pasajes transversales o puentes que han ido apareciendo desde la villa primitiva hasta el Abra. Imagen expresiva de esa subordinación al tráfico longitudinal por la Ría sería, ya en los tiempos modernos del final del siglo XIX, la construcción del puente trasbordador de Portugalete (paisaje 'humanizado' que anida en el imaginario de todos cuantos habitan en el borde de la Ría); que comentaremos más adelante como solución socorrida para ese tránsito peatonal y de vehículos. Y es que las propias ciudades y áreas metropolitanas son ámbitos convivenciales sustentados en infraestructuras que ordenan y modelan tanto el territorio como la vida urbana. Por otro lado, es obvio que dadas sus condiciones de asentamiento territorial tampoco han existido en Bilbao puentes de ferrocarril sobre la Ría, caso que sí veremos que se dará en Donostia-San Sebastián y en Baiona. Al inicio del siglo XXI, la Ría ha dejado ya de ser la infraestructura fluvial por excelencia, lo que se constatará con los ejemplos de nuevos puentes de gálibo mucho más reducido. En base a ello, habría que insistir incluso en nuestros días en "que los puentes que se construyan para comunicar las márgenes sean los menos posibles y estén adecuadamente situados. No consuman Ría y preserven sus muelles"<sup>3</sup>. Este hecho nos hace recordar, precisamente, una historia iniciada mucho tiempo atrás, cuando de la "Ría natural se pasó a una Ría progresivamente humanizada, a una Ría infraestructura que luego se comenzó a sentir como una Ría obstáculo y que ahora puede convertirse en una Ría que sea una calle visual"<sup>4</sup>.

Conjuntamente con la Ría, entre ambas vertientes de modestos promontorios (anticlinal y sinclinal) dos valles se extienden longitudinalmente en el territorio: el Txorierrri con el río Asua como protagonista específico y el valle del Bajo-Nerviñón por donde transcurre la Ría de Bilbao y conforma el área metropolitana ocupada por el puerto, la urbanización –la ciudad– y la industria. Territorio que el escritor vasco Pío Baroja describiera ya en la segunda década de 1920 como los quince kilómetros de mayor 'impresión de fuerza, de trabajo y de energía' que ofrecía la Península Ibérica. Los cuales van a configurar con el tiempo sendos espacios diferenciados; el puerto comercial desde el centro de la villa originaria (que ya existía con

<sup>1</sup> Muy cerca de donde se había ubicado el castro de Malmasin en el siglo II antes de Cristo.

<sup>2</sup> SAENZ DE GORBEA, Xabier. "El arte en Bilbao y su entorno. Miradas del arte sobre la ciudad y desde la ciudad", en: *Bilbao. Hiriburuak. Vida, paisajes, símbolos*, Bilbao: Sendoa, 1994; p. 238.

<sup>3</sup> RUI-WAMBA MARTIJA, Javier. "La Ría de Bilbao y sus puentes", *FABRIKART*, 7, Bilbao: UPV/EHU., 2003; p. 31.

<sup>4</sup> *Idem*, p. 30. En ese contexto, "un puente es parte de un recorrido y no se debería de proyectar sin poder debatir su ubicación, la geometría impuesta por el itinerario determinante, sin asumir que la funcionalidad del puente es más que la generada por el tráfico de vehículos a los que tiene que va a soportar, que el puente se debe también al futuro de la Ría, que tiene que resolver la comunicación con las márgenes, ser pieza esencial en la urbanización de un amplio entorno, preservar los valores visuales existentes, potenciarlos en la medida de lo posible y crear otros nuevos". *Ibidem*.

anterioridad) hasta la altura de San Inazio y el puerto más propiamente industrial desde allí hasta el Abra. Las comunicaciones de este valle con el Duranguesado han sido de vital importancia a lo largo del tiempo, para comprender la relevancia del puerto e incluso la fundación de Bilbao allá en la edad media, bajo la influencia de esas rutas de comunicación que penetraban en la Península.

"Los ríos Ibaizabal y Nervión, llegando desde el interior de 'Euskal Herria', se juntan poco antes e introducirse en Bilbao; unidos sus caudales, se convierten en ría al irrumpir en la villa. Desde este momento hasta su desembocadura, la vía fluvial trasmutada en ría recorre quince kilómetros, durante los cuales el agua dulce se mezcla con el salitre y la mar penetra tierra adentro a golpe de remo de las mareas. Este estuario era el más grande de la costa vasca y de los mayores de todo el Cantábrico. [...] Subía la marea, y marismas y humedales desaparecían de la vista; bajaba, y arenales y playas se extendían kilómetros y kilómetros. La toponimia resguarda la memoria: Areeta-Las Arenas, El Arenal, Fadura ('marisma' en 'euskara'). [...] Sobre todo, existía el inconveniente de barras y bancos de arena que hacían peligrosa la misma entrada y salida de los buques. En época de temporal, los navíos incluso se veían obligados a demorarse durante semanas con su carga, sin poder partir o atracar –elevándose así el flete y el precio del seguro–. Por estos motivos, desde su fundación, la villa de Bilbao ha ido encauzando sus aguas: muelles, dragados, rectificaciones de su curso. No se terminó de manera definitiva con este obstáculo hasta que, bajo las órdenes del ingeniero Evaristo de Churrua, se construyó un puerto exterior seguro, abierto al océano, entre 1887-1902. Este proyecto y los anteriores y posteriores, han transformado la fisonomía de la ría de Bilbao desde el año 1300. [...] De aquellos pantanos y marismas que señoreaban sus riberas, apenas quedan unos pocos humedales"<sup>5</sup>.

El antropólogo Juan Antonio Rubio-Ardanz da también buena cuenta de las dos zonas en las que se podía dividir ese territorio abierto al mar a pesar del emplazamiento de la villa en el interior de una vía de navegación<sup>6</sup>. Así, en la bahía del Abra se configurarían claramente, con el tiempo, cuatro núcleos tradicionalmente pescadores (Zierbena, Santurtzi y Portugalete en la margen izquierda, Algorta en la margen derecha). Parte más bien exterior y abierta al mar que se complementa con el puerto interior de múltiples enclaves a lo largo de la Ría y sus riberas, destacando lógicamente la antigua villa de Bilbao, donde se concentran las actividades comerciales más importantes que se impondrán sobre el resto de los municipios gracias a la carta puebla. Circunstancia que proporcionó a la villa de Bilbao ya desde el inicio un sentido más metropolitano que municipal, incorporando el concepto de dominio fluvial-marítimo, a pesar de que en la actualidad se haya desdibujado la memoria del trazado previo de la Ría, su anchura variable, sus dimensiones y curvas para evitar resacas, playas y depósitos que se sucedían desde el Abra hasta la isla de San Cristóbal en La peña. No obstante, en la parte exterior del Abra, la bahía será escenario de oficios históricos asociados a la vida marítima como el lemanaje, atojaje, pilotaje y remolque de navíos, todas ellas etapas de navegación portuaria necesarias para el acceso de los barcos al espacio interior del puerto longitudinal.

En ese puerto interior, a lo largo de los siglos veremos que se sucederán las canalizaciones y encauzamientos del cauce fluvial, instalando sobre los muelles todo tipo de infraestructuras de almacenaje (maderas, vinos, lana, bacalao...) y convirtiéndose después en el escenario paisajístico sumamente densificado y abigarrado que veremos con el auge de la industria del hierro. Huelga decir que el Consulado bilbalno venía ejerciendo su jurisdicción en toda la Ría desde la villa hasta las zonas más costeras del estuario. El negocio de la lana incrementó durante la guerra de los 'cien años' (1337-1453) al interrumpirse el suministro de lana inglesa sustituida por la castellana que partía hacia Europa. Ese sería el origen de dos importantes corporaciones; la Universidad de Mercaderes de Burgos y la Universidad de Capitanes, Maestres de Nao y Mercaderes de la Villa de Bilbao durante el siglo XIV e inicio del siglo XV. Después de eso vendría el Consulado de Contratación y Juzgado de los Hombres de Negocio de Mar y Tierra y Universidad de Bilbao, asentándose así el sentido comercial marítimo de la villa fluvial y portuaria.

Mucho antes que todo ello, Bilbao La Vieja 'allende la puente' sería un mísero núcleo de ferrones y pescadores al parecer oriundos de la villa vizcaína de Bermeo en la Ría de Gernika,

<sup>5</sup> BIKANDI-MEJÍAS, Aitor. *Baib@o. Diálogo espacial*, Zaragoza: Ellago, 2007; pp. 99-100.

<sup>6</sup> En los Apéndices del libro: *Lemanes, sardineras y pescadores. Realidades marítimas en perspectiva antropológica*, Bilbao: Grafema, Ayuntamiento de Santurtzi. Área de Cultura, 2006, este autor reproduce un documento que constituye el texto del: *Derrotero de las costas de España y Portugal...* de Vicente Tofiño de San Miguel, cuya primera edición apareció en 1789 y que constituye una bella descripción de la "Concha y río de Bilbao", aludiendo a los puntos de especial relevancia para la navegación marítima, los enclaves geográficos y poblamientos urbanos tal y como se encontraban en la época (Santurce, Portugalete, villa de Bilbao), así como las incomodidades y peligros de la barra en la entrada de la Ría; lo cual es un legado de gran importancia para el lector versado en dichas explicaciones e incluso para el profano. Nos remitimos a las páginas 257-262 de la obra mencionada.

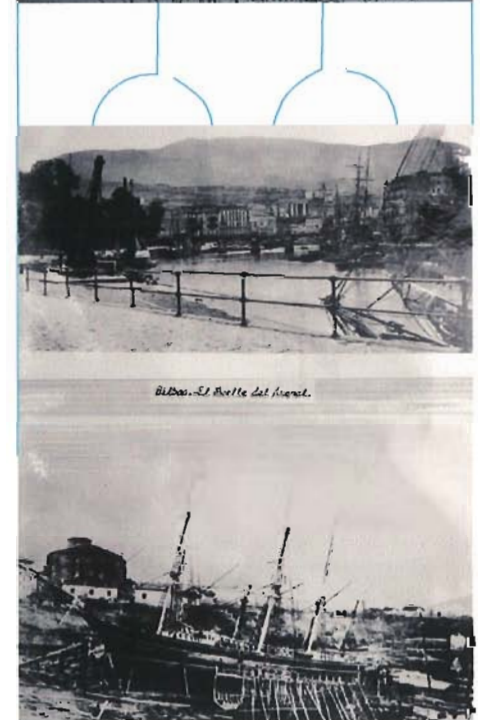
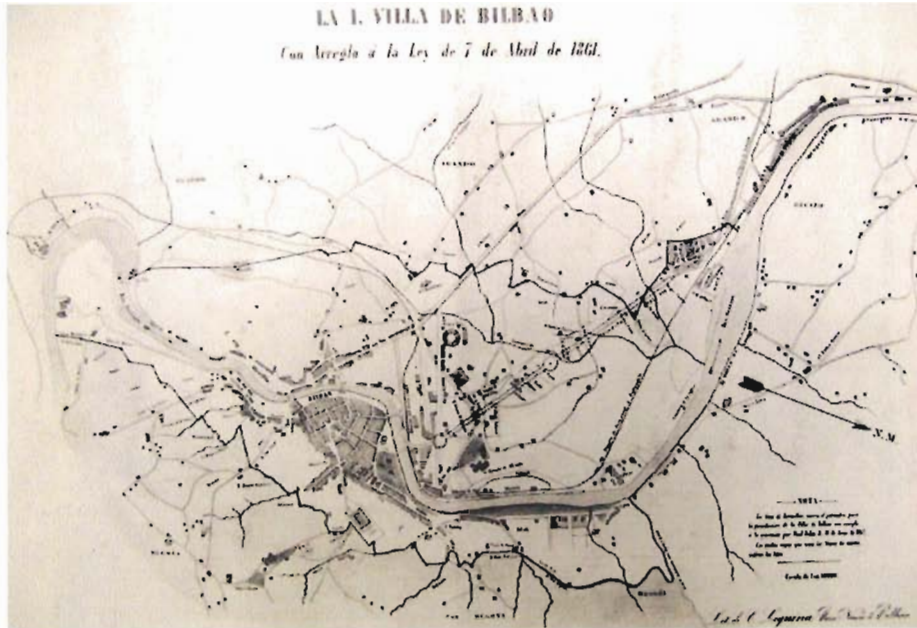
al extremo de su desembocadura en Urdaibai (uno de los valles fluviales paralelos al Bajo-Nervión), con algunas pobres viviendas ubicadas en la falda minera de Miribilla<sup>7</sup> que dominaban el río y la árida llanura o el erial que contemplaban en la vega al otro lado de la lengua de mar, donde aún ninguna traza urbana existía salvo el templo de Santiago, filial del santuario de Begoña. La iglesia enlazaría la ruta de peregrinos de la Vía Jacobea, allí donde se ubicaba el 'puerto de Bilbao' seguramente vinculado a los criaderos de mineral de la tierra férrea al otro lado del cauce fluvial. La existencia de ferrerías en las riberas de los barrios de Urrazurrutia, La Peña o Abusu dataría de tiempos no historiados, siendo la fundación de Bilbao coincidente con la segunda fase que J. A. García de Cortázar denomina 'fenómeno urbano costero de Euskal Herria', determinado por la exportación de la lana y el incremento de la producción de hierro en las explotaciones circundantes, cuyo paisaje no distaría excesivamente de los Montes de Triano en las Encartaciones. Hierro, agua y puerto confluyen así desde el inicio en el establecimiento y desarrollo del fenómeno urbano bilbaíno. Se cree que el primer proto-asentamiento primitivo se originó precisamente en aquellas vegas donde llegaban las pleamares, gracias a esas relaciones intemporales entre las comunidades humanas y el medio geográfico, muy influenciado en estos casos por lo marítimo y sus territorios aledaños. Como antecedentes más antiguos, se cree también que la Ría es la que los romanos denominaron Nerva<sup>8</sup>, en las márgenes de la cual se asentaron la casi mítica ciudad de Flavióbriga (según teorías y ubicaciones geográficas diversas al respecto sin una exactitud fácilmente comprobable) y el puerto de los Amanos respectivamente. En aquellos tiempos el trazado de la Ría dibujaba el propio puerto, que discurriendo con suficiente calado fue paulatinamente acondicionada para actividades portuarias que se establecerían en ambas orillas fluviales a lo largo de los siglos.

---

<sup>7</sup> Son varias las razones que pueden explicar dicho asentamiento: la cercanía a las minas explotadas desde antiguo, refugio y defensa frente a las penetraciones piratas, la mayor elevación que salvaba el terreno de las frecuentes inundaciones y el cruce de caminos que enlazaba con la ruta de peregrinos hacia Santiago de Compostela.

<sup>8</sup> Uno de los ríos más conocidos e históricamente más citados que nace en medio de un hayal cercano a la serranía de Orduña, recorre los territorios históricos de Araba y Bizkaia en su transitar hasta el encuentro con el mar en el valle del Bajo Nervión, que abarca todo el área metropolitana fluvial de Bilbao.

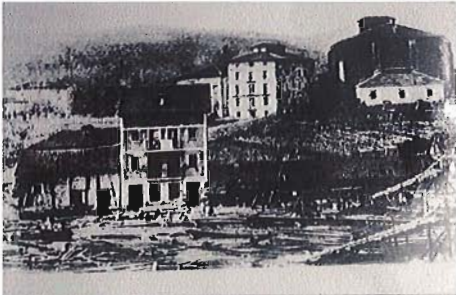




2.1., 2.3. Casco Viejo de Bilbao con las expansiones iniciales en el meandro de la Ría y primera época de consolidación del ensanche de Abando en el otro lado del río durante los últimos años del siglo XIX (todos los planos, dibujos e instantáneas fotográficas que aparecen en este capítulo constituyen documentos cedidos por cortesía del Colegio de Arquitectos Vasco-Navarro. Biblioteca de la delegación de Bizkaia).

2.2., 2.4. Territorio fluvial anterior a la fundación de la villa primitiva, encauzamiento de la Ría y desecación del Arena y muelle del Arenal, siglo XIX.

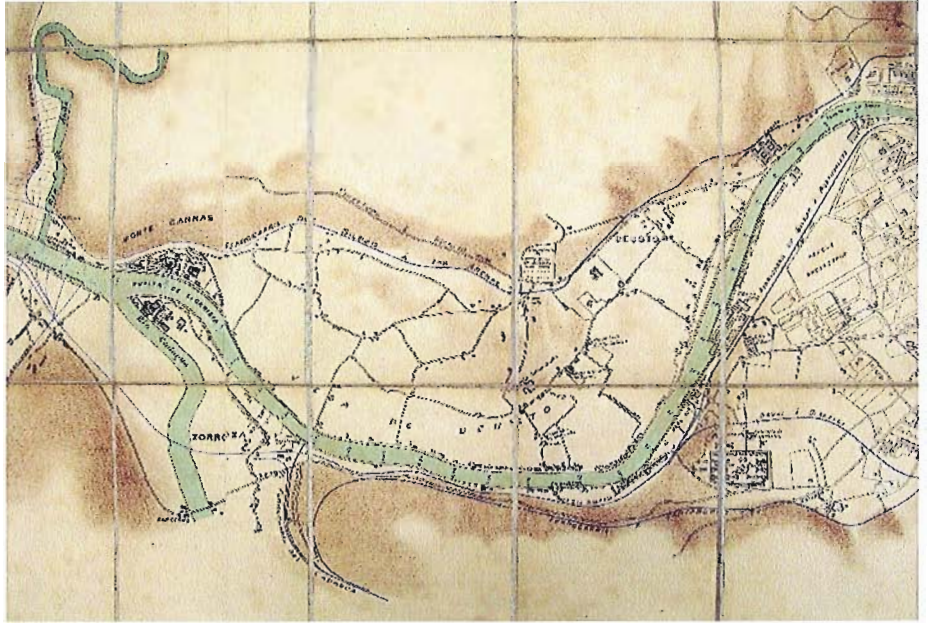




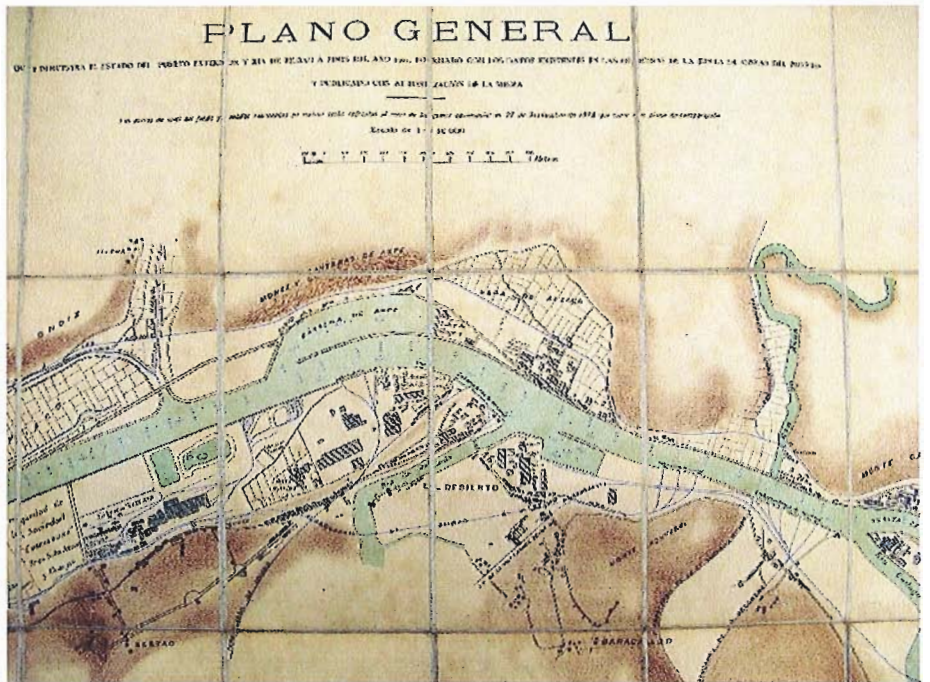
*Bilbao.- Dos vistas de los astilleros de Arana.-*



**2.5.-2.6. Los desaparecidos astilleros Arana y vista de la Ría a su paso por el barrio fluvial de Olabeaga (s. XIX).**

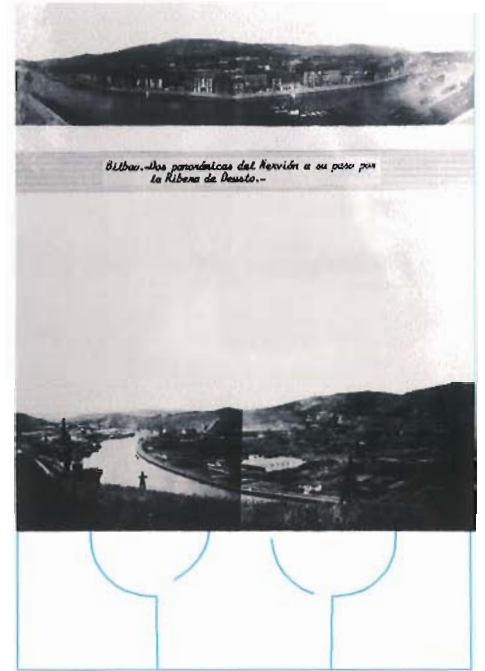


*Bilbao.- Dos perspectivas de la Ría a su paso por la curva de Olabeaga.*



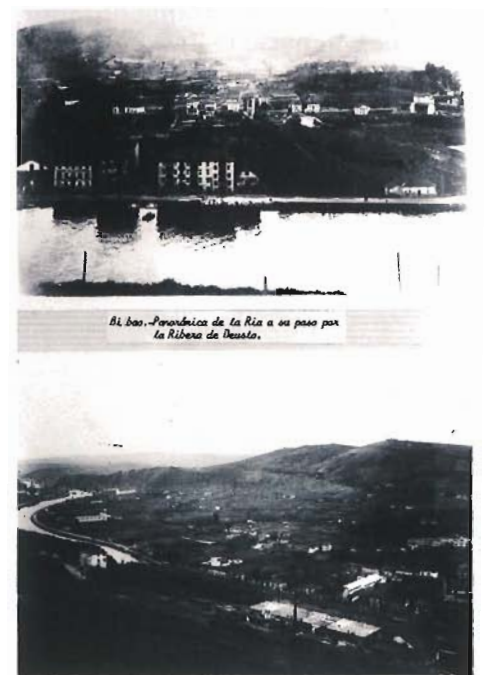
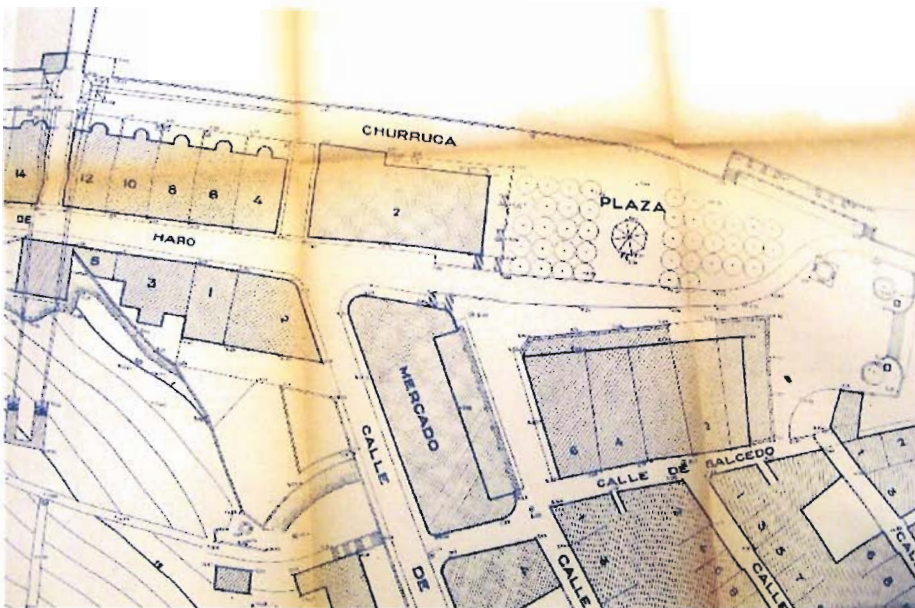
**2.7.-2.8. Ría de Bilbao entre la ribera de Deusto (antes de la apertura del canal de Zorrozaurre), Burtzeña, Zorrotza, Barakaldo y Sestao con los encauzamientos ya prácticamente desarrollados para el establecimiento de la gran industria siderometalúrgica en el final del siglo XIX.**





*Bilbao.-Vista panorámica del Nervión a su paso por la Ribera de Deusto.-*

2.11.-2.12. Ribera de Deusto en plena fase de industrialización (final s. XIX).



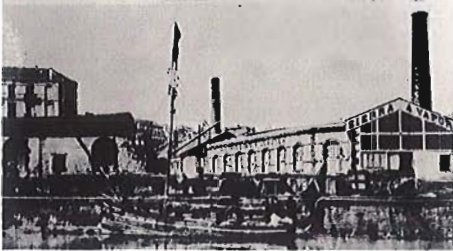
*El bas.-Panorámica de la Ría a su paso por la Ribera de Deusto.*

2.9.-2.10. Territorio fluvio-marítimo del Abra de Bilbao y el muelle de Portugalete al final del siglo XIX e inicio del siglo XX.

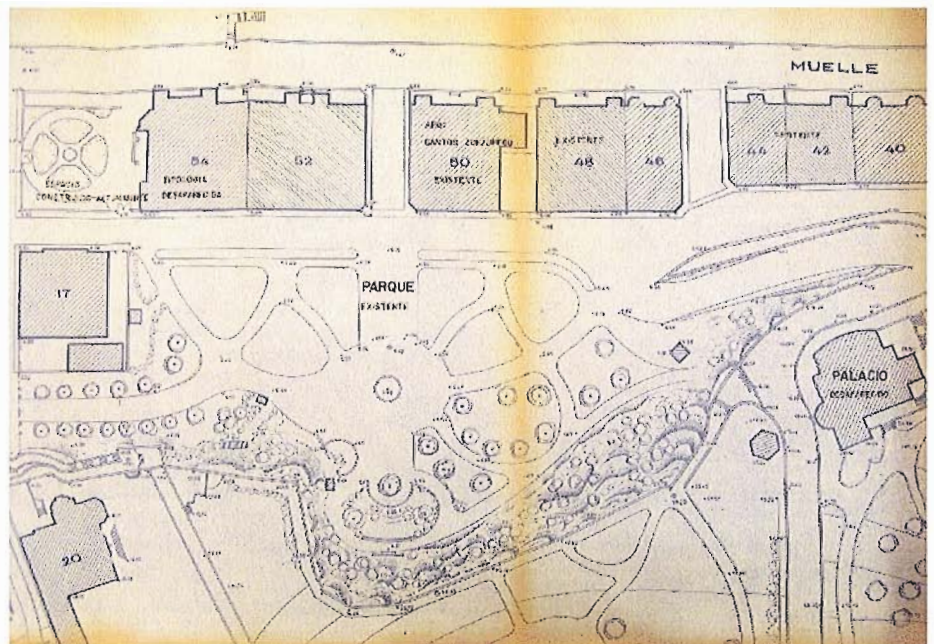
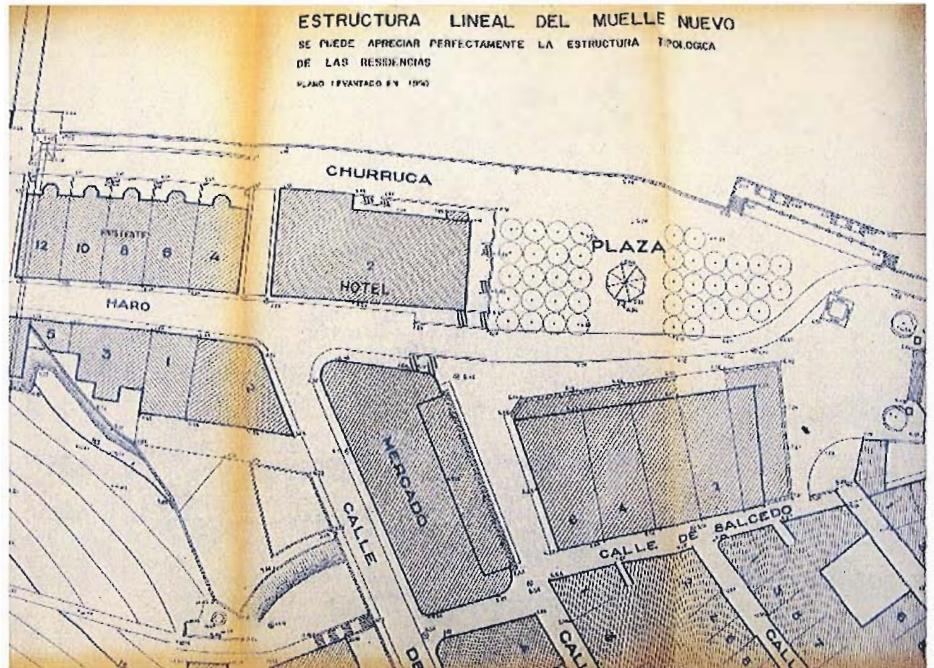




Bilbao. La Ría a su paso por Zorriza.



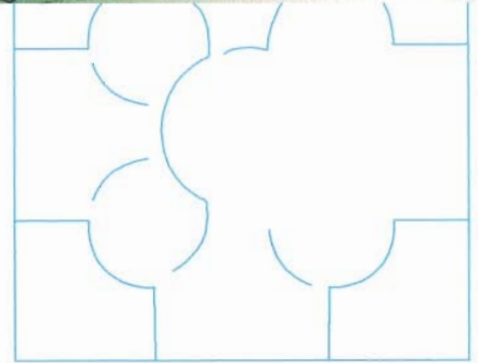
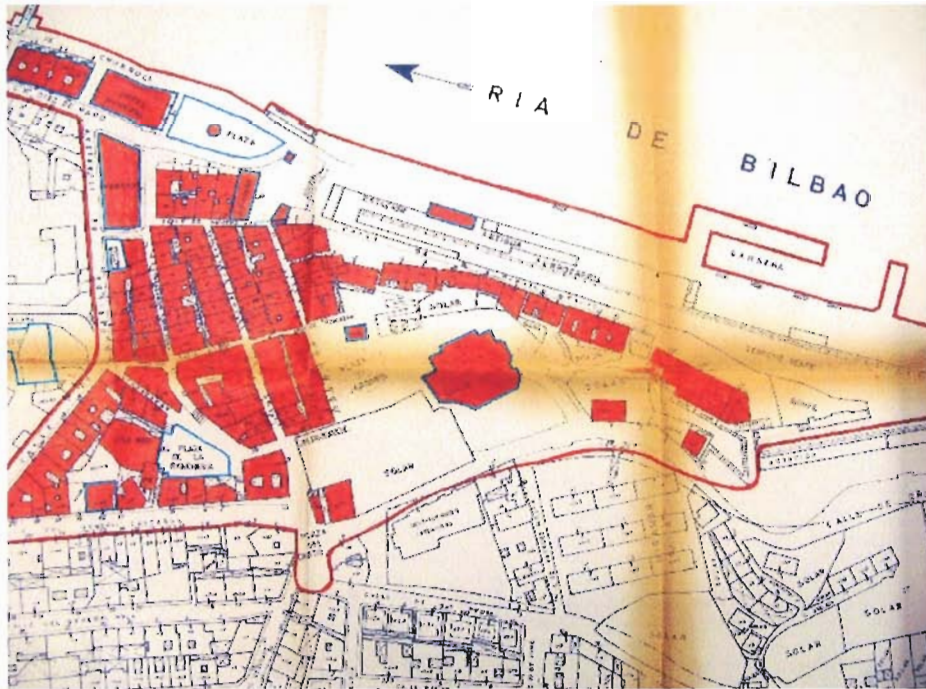
2.13.-2.14. Silos (Molinos Vascos) y otras industrias desaparecidas a lo largo de la Ría, comienzo del siglo XX, y entorno de Portugalete y Las Arenas con el puente transbordador de conexión hacia la mitad del siglo XX.



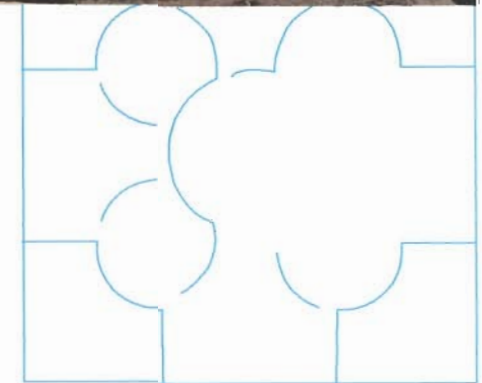
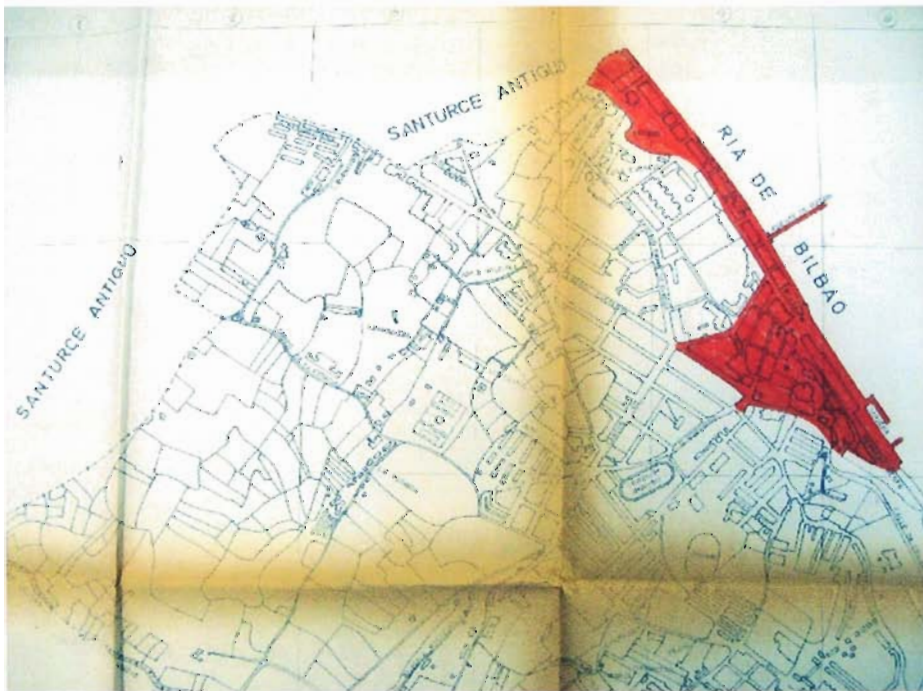
2.15.-2.16. Frente de agua de la villa histórica de Portugalete con el muelle, la plaza, el parque y las manzanas de edificación.







2.20. Playas y frentes marítimos del Abra durante la segunda mitad del siglo XIX.



2.17.-2.19. Plano parcial y general de la villa de Portugalete con el frente de agua y el muelle de Churruca resaltados, así como la zona portuaria de Santurtzi y su borde fluvial hacia el Abra.





2.21



2.22

2.23



2.24

2.21.-2.24. La Ría de Bilbao desde Kobetamendi en la época de la desindustrialización y nuevos entornos de Basurto y Abandoibarra (2010-2011).

# 3

## ESTABLECIMIENTO DEL NÚCLEO URBANO PRIMIGENIO Y VOCACIÓN MARÍTIMA TEMPRANA DE LA VILLA DE BILBAO





### I.3. ESTABLECIMIENTO DEL NÚCLEO URBANO PRIMIGENIO Y VOCACIÓN MARÍTIMA TEMPRANA DE LA VILLA DE BILBAO

Las últimas excavaciones bajo el templo de San Antón realizadas entre 2006 y 2008, símbolo heráldico bilbaíno junto al puente sobre la Ría, que constituía el 'corazón de Bilbao' para Unamuno, demuestran la presencia humana al menos desde el año 1200, cien años antes de la fundación de la villa como enclave comercial, de transporte marítimo y construcción naval. Cuando el intruso Señor del territorio histórico vizcaíno Diego López de Haro otorga el documento fundacional mediante carta puebla basada en el fuero de Logroño (1300), confirmada y ampliada por la legítima Señora María López de Haro 10 años después, se señalan dos hechos relacionados con el comercio marítimo tan clarificadores y territorialmente organizadores como la creación del mercado semanal (para lo cual se reservará durante muchos siglos un espacio en el frente de la Ría) y la hegemonía del puerto exterior además de dirimir pleitos causados por el ataje de las embarcaciones o la pesca en las riberas del Nervión, aparte del camino de Orduña para el transporte de la lana desde tierras castellanas<sup>1</sup>. De hecho, su razón de ser sería el cobro de los 'portazgos' a las mercaderías que cruzasen el puente, y el monopolio sobre los artículos del tráfico marítimo y el terrestre. Un puente heráldico y significativo para la existencia de la propia villa se convierte así en metáfora de diálogo y de espacio de encuentro para Aitor Bikandi. Cuando el puente se cae con la fuerza de las crecidas o es destruido, se imposibilita el diálogo entre la gente y también entre las personas y el medio<sup>2</sup>. La población asentada en el vado donde conflúan los caminos de tierra y de mar (se citan expresamente las aguas de ribera que convergen, algunos arroyos y el puntal del fondón de Zorroza) se convertiría así en la villa fluvial y portuaria de Bilbao:

"El lugar escogido para el emplazamiento de la nueva puebla constituía un rellano de tierras que el río Ibaizabal, excavando en el ribazo de Abando, había depositado en la parte de Begoña. En el amplio espacio delimitado por la curva del meandro, se había creado una zona llana, propensa a la inundación, que se relacionaba con los asentamientos existentes en la orilla izquierda por medio de un vado existente a la altura del lugar en que, más tarde, se construyó el alcázar de la Villa y, después, la iglesia de San Antón. Probablemente, la gente que, antes de 1300, ocupaba el 'puerto del bello vado' se hallaba instalada de forma desordenada en las dos orillas. Los vecinos asentados en la margen izquierda tendrían sus intereses en las minas de Miravilla [actualmente Miribilla]. Los instalados en la derecha serían, tal vez, pescadores y mercaderes"<sup>3</sup>.

Con una clara división originaria del trabajo y de las primitivas formas de vida que manufacturaban el territorio ribereño<sup>4</sup> (delimitado por diversos puntos geográficos de referencia

<sup>1</sup> Hacia 1372 el nuevo Señor Juan de Trastámara ampliaría el espacio de exclusividad mercantil en beneficio de la villa fundada tres cuartos de siglo antes, otorgando la libertad de tránsito y la exención de impuestos en todo el territorio fluvial hasta Santurtzi y Arrigunaga, lo cual viene a reforzar la concepción metropolitana de la villa a lo largo de toda la Ría que pondremos continuamente de relieve a partir de ahora. A las anteiglesias circundantes a la villa, sin embargo, la Ría como bien natural no les proporcionaría tantos beneficios como los que se canalizaba para Bilbao en forma de rentas públicas.

<sup>2</sup> Más adelante veremos que durante la industrialización tanto la Ría como los escasos puentes del área metropolitana cumplían una función mayormente de separación en vez de unión entre los pobladores de ambas márgenes. En nuestros días del inicio del siglo XXI, algunos puentes y pasarelas nos introducen en la ciudad post-moderna, donde no hay puntos de referencia visual verdaderamente dominantes ni disposiciones que dirijan las miradas en una sola dirección, sino visiones fragmentarias que nos corresponden por época. La pasarela 'Zubizuri' de Calatrava, por ejemplo, nos conduce a las torres de Isozaki, complejo urbano a modo de atrio del ensanche; un nuevo 'portal urbano' que recupera sibilinamente, salvando las distancias, la esencia de las puertas de las murallas junto a la Ría.

<sup>3</sup> GARCÍA DE CORTÁZAR RUIZ DE AGUIRRE, José A. "Bilbao, 1300-1511: del vado al Consulado", en: *Bilbao a través de su historia*, Madrid: Fundación BBVA, 2004; p. 19.

<sup>4</sup> La división del trabajo existente en el ámbito espacial de la Ría, aunque este no sea más que un tema colateral en la tesis que tiene sus referencias espaciales y temporales, impregnando asimismo el imaginario y ese 'cronotopos' simbólico que escrutamos en este estudio antropológico y signitivo, se producía tanto en el laboreo de las minas como los muelles de los frentes de agua. Es precisamente en esta actividad portuaria donde se muestra una ocupación altamente femenina, sobre todo en el transporte y manipulación de las mercaderías. Desde las sardineras hasta las cargueras, pasando las remeras (en el puerto de Pasajes se verá la importancia de las bateleras) y las sirgueras o 'mozas de cordel' que arrastraban las embarcaciones y gabarras desde Olabeaga hasta los muelles centrales del Arenal en la villa de Bilbao. Todos esos lugares, además de un medio ambiente de arduo trabajo fueron centros de aprendizaje, relación humana y difusión ideológica, tal y como indica Iñaki Uriarte: "De la misma manera que la industria supuso la mutación del rudimentario paisaje agrícola al complejizado paisaje industrial, también se producirá un cambio de sus protagonistas humanos. El campesino, el artesano y el comerciante tradicionales personajes en el proceso laboral y mercantil de alguna forma serán sustituidos, básicamente, por la trinidad de figuras humanas que han contribuido a este sistema innovador de la producción: el obrero, el ingeniero y el empresario". Generando así "un territorio en el que el tiempo se ha medido con otras referencias: el sonido de las sirenas fabriles. Ese pitido laboral, audible e ineludible, que marcaba el orden y horario de la vida laboral, familiar y social, más que el tañido de las campanas. Hoy, un silencio épico llena este vacío y acalla legendarios recuerdos". URIARTE, Iñaki. "El patrimonio humano de la Ría", en: *Bilbao*, nº 208, octubre de 2006; p. 35.

que definirán la topografía de Bilbao: montes, vados y fondones), entre el medio marino y el medio minero de la extracción del hierro<sup>5</sup>, el puerto de Bilbao nace como el único facultado para regular el comercio marítimo, en la distancia que comprende desde el asentamiento poblacional hasta la desembocadura de la Ría en el mar. De ahí que la vinculación de Bilbao a toda su trayectoria hasta el Abra constituya una realidad proto-metropolitana tan temprana, quedando la villa afectada tanto por la inundabilidad de los frentes de agua como por la barra que dificultaba la navegación en la desembocadura o los arenales de Olabeaga que citaremos después; obstáculos contra los cuales se ha luchado históricamente en la pugna entre la arquitectura fluvial y la voluptuosidad del agua. De este modo, el binomio Bilbao-Ría al que suele referirse para expresar la esencia imaginaria de la villa primitiva ha de ser completada con el concepto de puerto y de puente, antes incluso de la imagen de síntesis del templo junto a la Ría y al puente que resumirán la representación de la villa, desde un punto de vista sígnico-antropológico que nos ubica ante un paisaje histórico y etnográfico significado por los elementos icónicos asociados al cauce fluvial y a su personalidad marítima.

En las bocas de las tres calles primigenias que componían el plano más primitivo se abrían unos portales que terminarían configurando una explanada sobre la Ría, la Plaza Vieja, 'protegida' por el puente y el templo de San Antón con la primera casa consistorial (el espacio casi arquetípico de la Anteiglesia vasca, en esta ocasión con su estrecha vinculación al cauce fluvial). En el siglo XV las calles se ampliaron a siete, rodeadas de una muralla que llegaba hasta la Ría para la defensa de invasores y parapeto de la inundabilidad, y que contenía otras siete puertas que daban hacia la ribera y protegidas por otras siete casas-torre<sup>6</sup>. Se dirimía así un espacio fluvial que marcaba intensamente los límites entre el exterior e interior de la ciudad. Después de las sucesivas ampliaciones hacia la ribera y el frente de la Ría siguiendo el curso de agua, con la llegada del ensanche que veremos después, sin embargo, la sede consistorial no cruzará la Ría y se mantendrá en un emplazamiento fluvial articulador entre el 'nuevo' y 'viejo' Bilbao, junto al puente del mismo nombre (Ayuntamiento), con lo cual se reforzará en la villa la peculiar imagen de ribera que asocia los puentes con arquitecturas emblemáticas pero frente a un ensanche cuyo núcleo en forma de rombo dará claramente la espalda a la Ría<sup>7</sup>. Sin

<sup>5</sup> De hecho en la margen izquierda, a la salida del puente donde confluían los caminos procedentes de Orduña, Durango y del valle de Mena, el caserío que posteriormente se denominaría como Bilbao la Vieja estaría habitado por ferrones y curtidores tal como solía ser habitual en otras ciudades medievales europeas asentadas a la vera de los ríos, donde precisamente el edificio de mayor presencia sería la rejería o lonja del hierro. La efigie de dicha lonja con el carácter ferrón de las manufacturas que allí se contenían aparecía como detalle en la primera heráldica bilbaína, referencia iconográfica que después se suprimiría del escudo, atendiendo a los estudios heráldicos que se realizaron al respecto (Guiard, 1978) y que para nosotros constituye un elemento simbólico cuya memoria casi ha desaparecido (Cava Mesa, 2009).

<sup>6</sup> "Siete familias en siete torres para defender siete puertas que dan acceso a siete calles; las siete puertas de Tebas de Antígona eran igualmente defendidas por siete jefes". BIKANDI-MEJÍAS, Aitor. *Bailb@o. Diálogo espacial*, Zaragoza: Ellago, 2007; p. 89.

<sup>7</sup> Creando así la imagen de la nueva ciudad como lo harían Cerdà o Haussmann ('artista demoledor' le llamaban a este último, por sus 'operaciones quirúrgicas' practicadas en la ciudad), las clases humildes no podrían residir en ella por lo que se dan los síntomas comunes de toda operación especulativa y desahucidora que coincide con los procesos similares llevados a cabo en Barcelona y París. Ahí comienza la semilla de lo que luego se llamará 'gentrificación', estando de acuerdo con Amendola en que quien controla la ciudad no es únicamente el que tiene el poder y expropia, sino también quien se 'apodera de las imágenes y de los sueños'. Aún así, para Lefebvre las grandes operaciones de embellecimiento y ornamentación de la ciudad decimonónica, a pesar de toda la especulación de fondo que existía, eran elementos a disfrutar por toda la ciudadanía. Y eso sí, un ensanche de sobriedad y calidad como el que, para los arquitectos Cenicacelaya, Román y Saloña se produce en Bilbao respeta las pre-existencias urbanas roissianas y se produce a imagen y semejanza del carácter emprendedor achacado al supuesto carácter vasco (sencillez y austeridad del 'alma vasca' traída a presencia en la arquitectura pragmática para el arquitecto Guimón. De este punto de vista, autores como Bikandi nos indican que se practica los que Koolhaas denominaría 'fachada honrada' para referirse a las fachadas que comunican la actividad del interior en una especie de 'arquitectura parlante' decimonónica, intentando recuperar también en este sentido a los clásicos. El estilo trata de corresponderse con la actividad que se lleva a cabo como justificación pública de una intachable moralidad. "La bella arquitectura monumental de fachadas ornamentadas del 'Ensanche bilbaíno', en general la del Ensanche burgués, cumple muy bien una función de 'escenario' [de la gran representación barroca]. El teatro de la vida transcurre entre bellos decorados, donde espectadores y actores se mezclan en la trama, para ver y ser vistos. Los edificios actúan, simultáneamente, como bastidores y decorados del espacio público; y como contenedores de lo privado". BIKANDI-MEJÍAS, A. *Op. cit.*, p. 82. Responde así el ensanche tanto a las modas del momento como a los ideales de la sociedad burguesa; una manera de pensar y observar el mundo con resonancias aristocráticas, que en el 'escenario urbano' se plasma en sobrios castillos que son los edificios de viviendas con torreones en los ángulos para un 'reencuentro con la historia' que se produce en la arquitectura, llenándose de referencias míticas y mitológicas del 'alma' de un pueblo que se refleja artísticamente, dado que la forma (arquitectónica, constructiva, etc.) tiene la capacidad de asumir valores y significados diversos e incluso teleológicos. De un modo u otro, la orilla del ensanche sería ocupada por la línea y estación de ferrocarril y los asentamientos industriales portuarios, transformando la lámina de agua en 'parapeto' de separación de entornos sociales diferenciados. La Ría era un 'foso' de separación entre el Bilbao de antaño y el moderno, en el ínterin del cual se

embargo, el ensanche burgués poseía sus 'puertas' al lado del 'foso' que constituía la Ría, salvaguardadas por 'torreones' de viviendas lujosas que miran tanto a la Ría como al monte, igual que las casas-torres de las murallas medievales<sup>8</sup>.

La plaza de agua (Plaza Vieja) quedaba comunicada con la orilla de enfrente por un puente originariamente construido con fines fiscales o militares, junto al que existía el castillo o alcázar que pronto se transformaría en templo religioso y emblema de la naciente villa.

"El conjunto de la Plaza Vieja forma una plataforma o muelle, perfectamente definido, mediante la fábrica de sillería conteniendo las plataformas, rampas y escaleras que ponían en relación el muelle con la ría. Aparecen una serie de tingladillos o casetitas, unos ocupando parte del frente fluvial y los otros pegados a las casas que configuran cerca o muralla, a la manera de todos los incipientes establecimientos de mercado"<sup>9</sup>.

Este amplio espacio descubierto y relativamente definido para el trueque acogía multitud de relaciones humanas en múltiples dimensiones de hondo calado cultural y antropológico social (sociopolítico) como el intercambio comercial, las celebraciones religiosas y acontecimientos festivos o el debate. En este sentido, el Consulado de Bilbao surgido en el siglo XVI sería a la postre una de las instituciones más relevantes a la hora de afrontar relaciones comerciales, marítimas y obras portuarias como la canalización de la Ría con el establecimiento de los muelles a lo largo de los siglos. En su faceta de intercambio, el carácter marino de las transacciones de materias primas sería una de las actividades fundamentales que se realizaban al aire libre, con la instalación de puestos de venta para productos variados en el terreno existente entre los muelles fluviales y los arcos porticados de la primera línea que daban sentido a la plaza, hasta la metamorfosis de este ámbito urbano-riberaño. Poco a poco, el carácter de plaza iría cediendo al carácter de mercado<sup>10</sup>, desde el almacén de lanas fortificado para el embarque de la lana hacia Castilla hasta los primitivos tinglados cubiertos con tejavana y postes ubicados en el borde del muelle como elemental mercado, a causa de las preocupaciones higienistas de la época decimonónica. Después, aparecería ya una larga construcción probablemente de madera de escasa altura y poco fondo, paralela a la curvatura del muelle.

---

instalaban las trincheras ferroviarias, los astilleros y los muelles prohibidos para el peatón como una especie de umbral de separación.

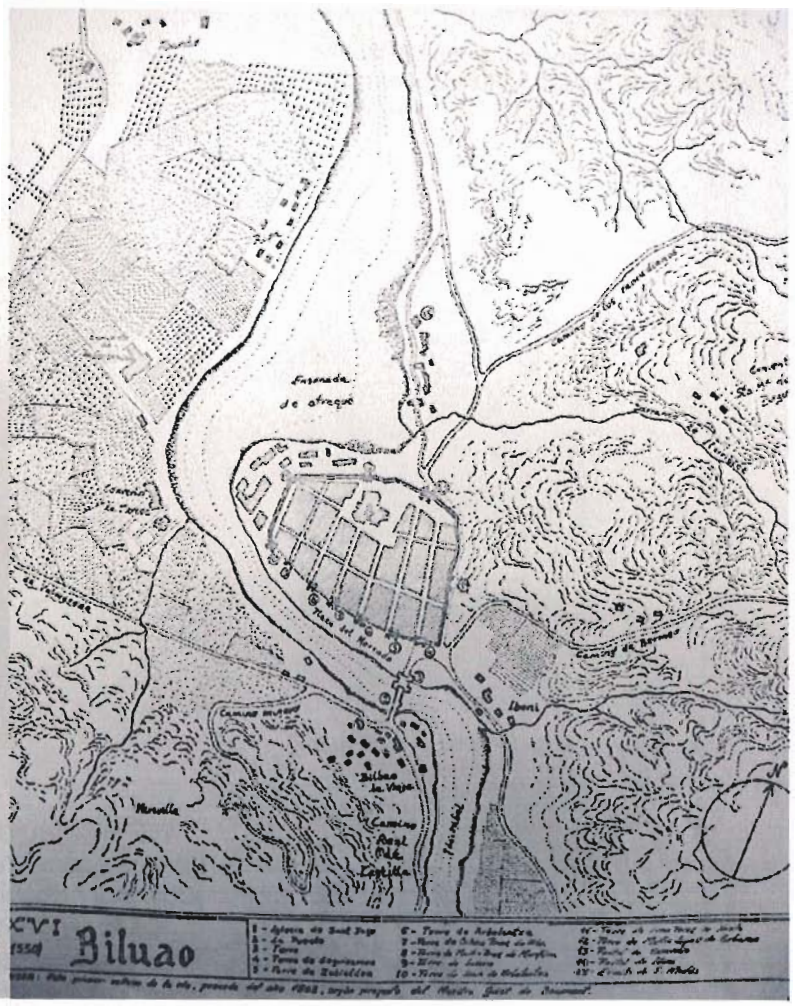
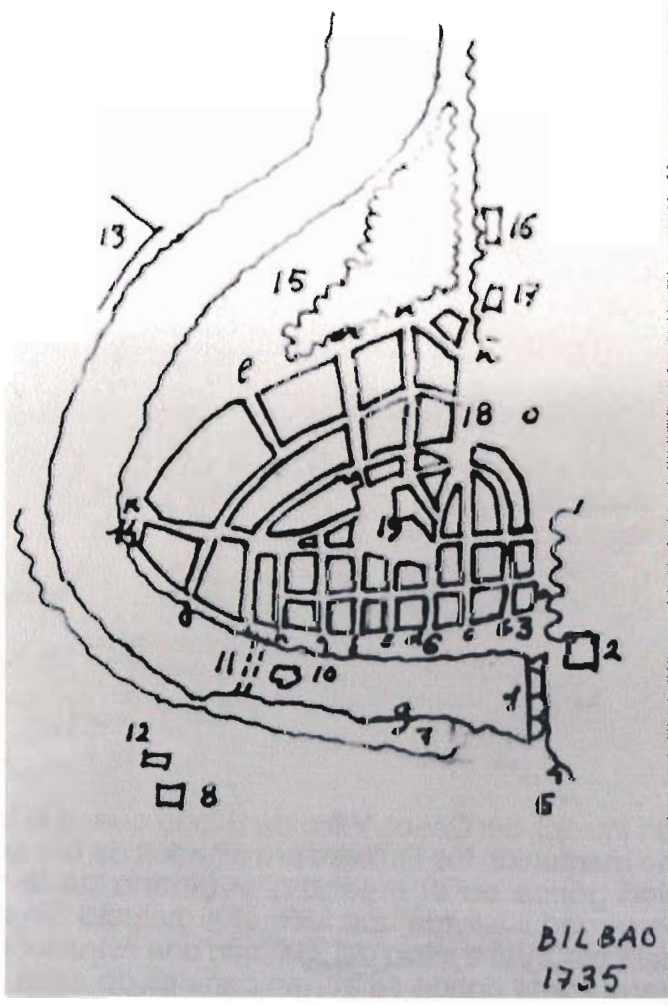
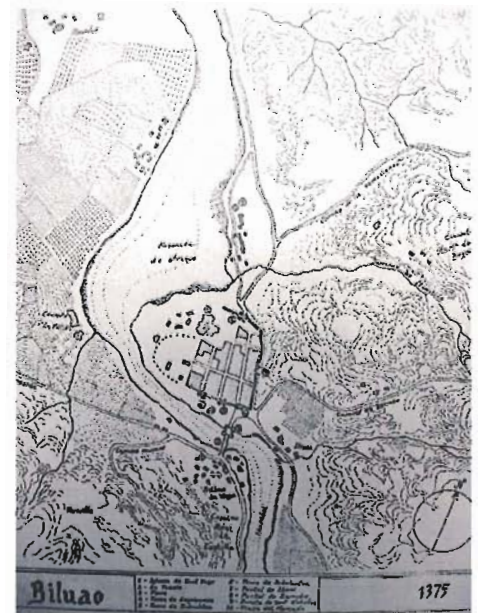
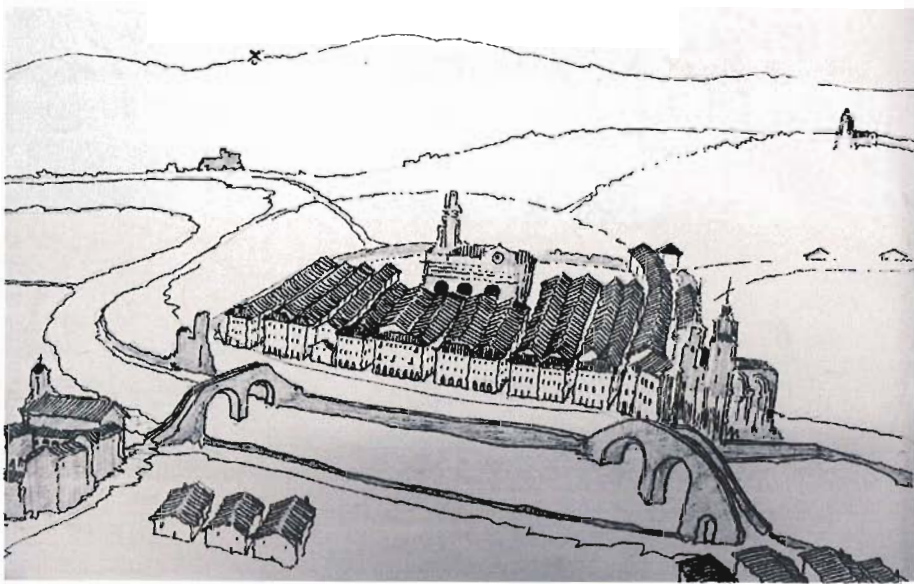
<sup>8</sup> A modo de comparación y respecto a su simbolismo, las gemelas torres del arquitecto A. Isozaki en el histórico muelle de Uribitarte conforman un marco o 'vano' para una gran 'puerta' post-moderna hacia el ensanche, ya no de modo defensivo (el Bilbao antiguo) ni exaltador de la trama urbana (el Bilbao decimonónico) sino para la bienvenida al turista visitante.

<sup>9</sup> GALARRAGA ALDANONDO, Iñaki. "Imagen y figuraciones de la vida bilbaína en sus reflejos sobre la Ría. Una visión urbanística e iconográfica", en: *Bilbao. Hiriburuak. Vida, paisajes, símbolos*, Bilbao: Sendoa, p. 53.

<sup>10</sup> "Los mercados son espacios comerciales de carácter universal. Son lugares donde se compra y se vende en pequeñas cantidades, principalmente alimentos, aunque no solo. El mercado es, además, el lugar privilegiado y simbólico para el producto fresco. Dispuestas de manera visual y físicamente visibles, las mercancías se exponen a los ojos del comprador o del visitante, ofreciendo toda una gama de colores y texturas [referencias estéticas], de aromas y olores penetrantes. Pero los mercados no son sólo eso. Son lugares privilegiados para la observación de la actividad social: un espacio público donde la gente se reúne, habla, hace circular y recibe información... Son lugares de encuentro y de transacciones de personas de diferentes orígenes y credos. Lugares donde se mantiene viva, en definitiva, la relación social local". MEDINA, Fco. Xavier. "Antropología, alimentación y aplicación de proyectos en los mercados urbanos: análisis comparativo de casos (Barcelona, Budapest, Buenos Aires), Barcelona: Instituto Europeo del Mediterráneo, s/f; p. 1 (texto inédito).





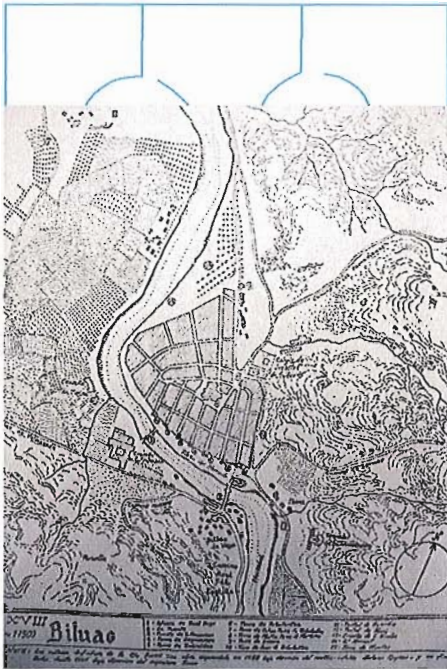


3.1

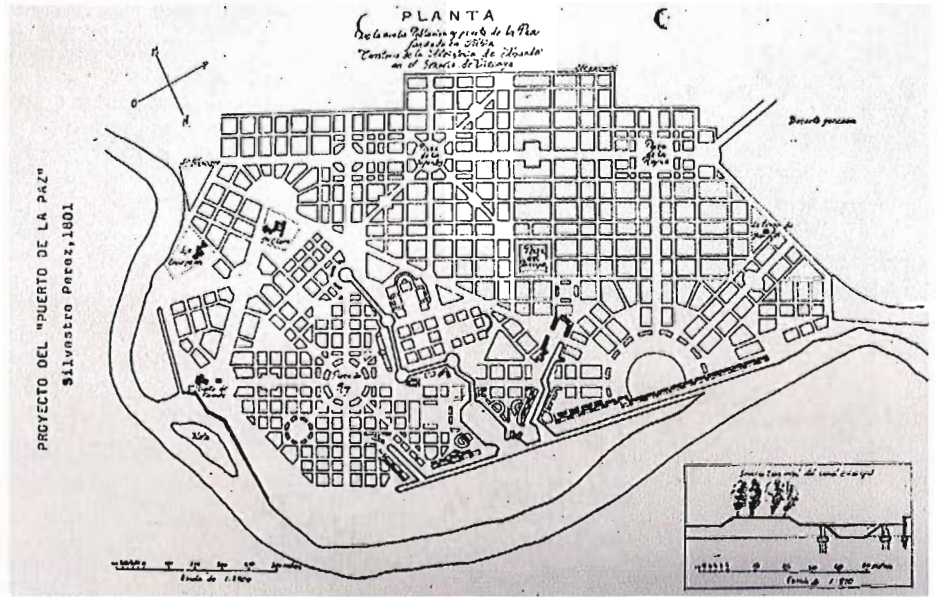
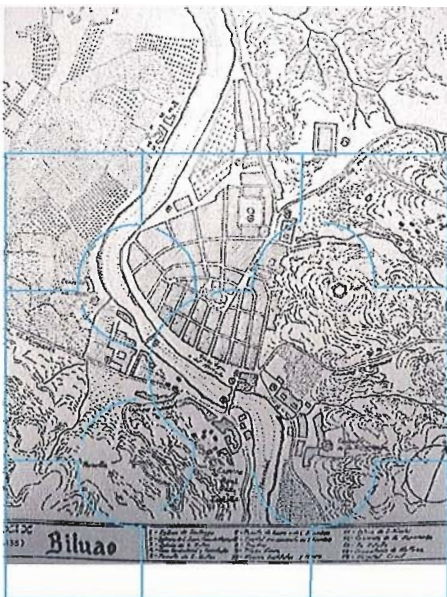
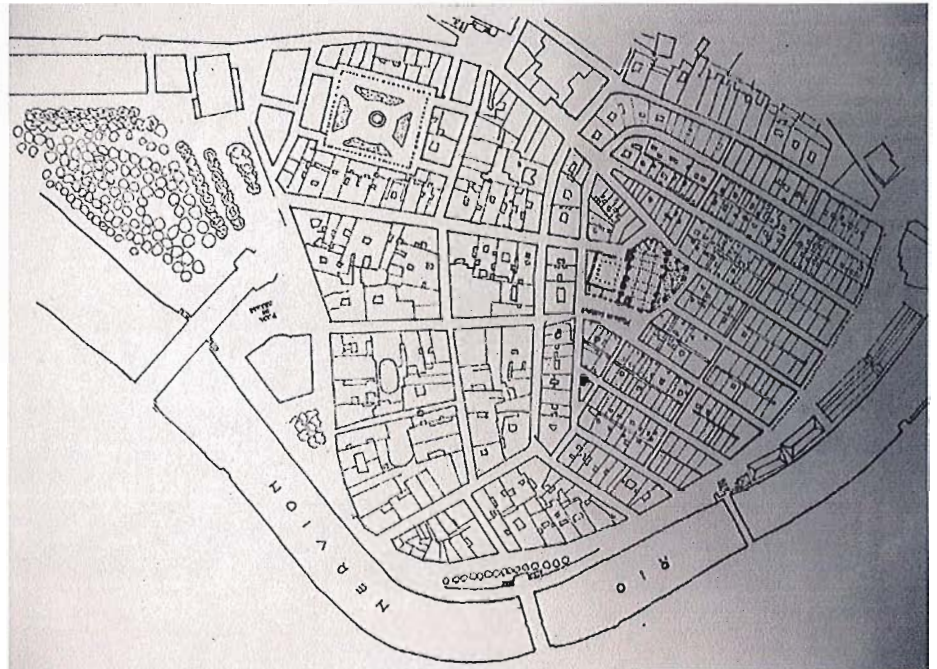
3.2

3.1.-3.3. Dibujo a mano alzada del núcleo de Bilbao y planos aproximativos del desarrollo de la villa a lo largo de su historia en uno de los meandros más pronunciados de la Ría (planos cortesía del Colegio de Arquitectos Vasco-Navarro. Biblioteca de la delegación de Bizkaia).

3.3



3.4.-3.5. Crecimiento urbano del núcleo primitivo de Bilbao (Siete Calles) con los iniciales ensanches del entramado.

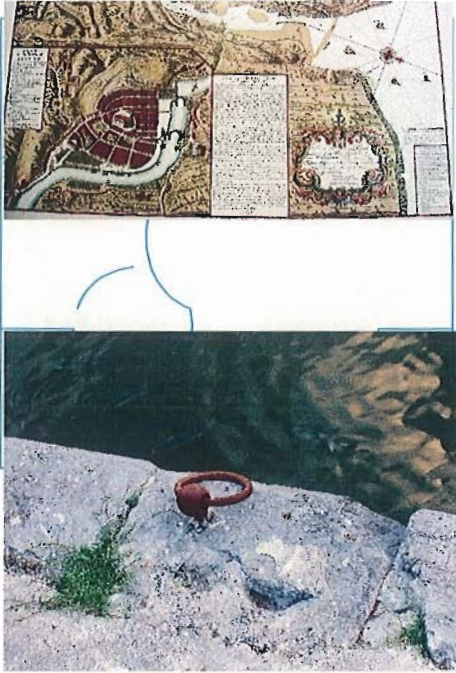


3.6. Parcelación interior del Casco Viejo de Bilbao que, a lo largo de los siglos, ha mantenido los límites aproximados de la muralla y la parcelación gótica en el meandro originario de la Ría.  
3.7. Modelo de ciudad ilustrada que ideó el arquitecto Silvestre Pérez al final del siglo XVIII e inicio del XIX, con una estructuración ordenada y jerarquizada donde se abrían canales de agua para el transporte fluvial de mercancías; actividad que principalmente obstaría la nueva villa al otro lado de la Ría, en la zona de la vega de Abando (planos cedidos por cortesía del Colegio de Arquitectos Vasco-Navarro. Biblioteca de la delegación de Bizkaia).



3.8.-3.11. Estructuración de la villa primitiva al lado de la Ría y calles transversales al cauce fluvial que conformaron el Casco Viejo de Bilbao con identidad propia.

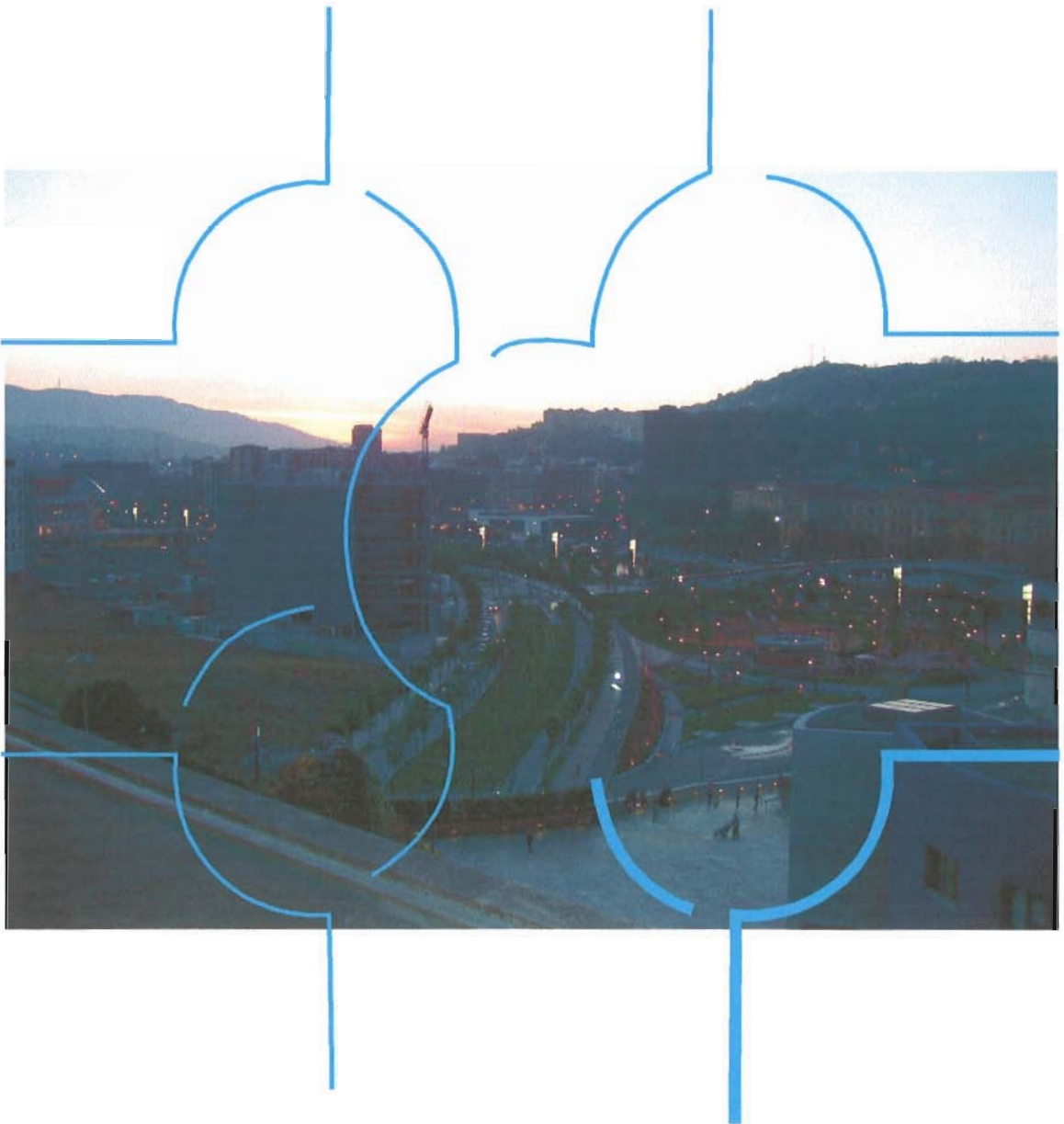




3.12. Extraco del plano de 1739: "A Draught of the coast of Biscay", con indicación de los meandros de la Ría y la ubicación de Bilbao.  
3.13.-3.14. Uno de los frentes de agua emblemáticos de la villa con construcciones de diversas alturas procedentes del primer tercio del siglo XX (fotografías 2006-2007).  
3.15.-3.16. Elementos portuarios que perduran con función de uso o como piezas simbólicas (algunas de ellas casi olvidadas) en los muelles de los núcleos urbanos primitivos de Bilbao (2012).

# 4

## PRIMERAS AMPLIACIONES Y CONSOLIDACIÓN DEL ESPACIO SALVAGUARDANDO EL TRÁNSITO RIBEREÑO





<i>Índice</i>	<i>p.</i>
I.4. PRIMERAS AMPLIACIONES Y CONSOLIDACIÓN DEL ESPACIO SALVAGUARDANDO EL TRÁNSITO RIBEREÑO.....	129
I.4.1. CAUCE FLUVIAL DE INTERACCIÓN ENTRE NATURALEZA Y CULTURA.....	130
I.4.2. EDIFICACIÓN Y URBANIZACIÓN DEL ESPACIO PORTUARIO LONJITUDINAL.....	131

#### I.4. PRIMERAS AMPLIACIONES Y CONSOLIDACIÓN DEL ESPACIO SALVAGUARDANDO EL TRÁNSITO RIBEREÑO

Siguiendo con el Bilbao primitivo y según las descripciones sobre la época, el brazo de mar avanzaba por las laderas de Artxanda hasta las tierras de la Arena<sup>1</sup> (el Arenal), sorteando la ermita de San Nicolás (cuya fachada posterior se despliega sobre el prado del Arenal desde 1743) hasta las inmediaciones de las calzadas de la Anteiglesia de Begoña, donde recogía las aguas del regato denominado Ascao. Cuando el brazo de mar penetraba sin freno de diques, muelles ni escolleras, parece que unas pocas casas de marineros o pescadores, y campesinos que cultivaban las fértiles huertas y viñedos de la ribera, estarían dispersas por la zona del arenal en torno a la primitiva ermita de San Nicolás, hasta que hacia 1500 se convertiría en un arrabal<sup>2</sup> pujante. En todo caso, una zona a todas luces apartada del foco poblacional primitivo y a merced de las aguas y las mareas, justamente el espacio que después sería reconocido como centro urbano-fluvial emblemático de Bilbao.

Será tras el devastador incendio de 1571, cuando a lo largo del siguiente siglo ya van desapareciendo las torres relacionadas muchas de ellas con la muralla y van apareciendo las nuevas construcciones porticadas sobre la Plaza Vieja que hasta entonces no era sino un borde de río donde entregaban los buques sus mercaderías y varaban las lanchas tras las faenas de la pesca, imagen que aún pervive en la zona de la Ribera de Bilbao, en busca de una relativa seguridad durante las crecidas de agua como recordaremos a continuación. Mientras, el convento imperial de la orden regular franciscana existente al otro lado de la Ría (cuyos restos arqueológicos han aparecido recientemente generando un nuevo interés histórico acerca de esa orilla fluvial deprimida durante mucho tiempo), exigía la construcción de otro puente para cruzar la Ría en ese punto, el cual aparece dibujado en algunos planos y grabados de la época y que se materializaría en la tercera década del siglo XVIII pero que tendría una vida ciertamente efímera.

Hacia la segunda década del siglo XVII se comienza a ganar terreno a la Ría con la construcción de una estufa como secadero, fundición y fragua de anclas y cadenas, con los que quedarán encadenados para los siglos futuros las relaciones entre las estructuras aún preindustriales y el cauce fluvial en cuyo seno acontece la cultura y la urbanización fuertemente unida al concepto de maritimidad. En la segunda mitad de dicho siglo el arquitecto Martín Ibáñez de Zaldúa construye nuevos muelles con la fijación y afianzamiento de la ribera, con estancadura de madera en la que se colocan herraduras en las puntas, y fortificada con gruesas cadenas. Se va así materializando el sólido espacio del límite y borde entre la villa y la Ría que se transformará en 'salón de la villa' durante el siguiente siglo XVIII, al cambiar las tornas de los negocios y con ello las costumbres de los bilbaínos. En las riberas de la Ría tenían sus puestos todos aquellos que se dedicaban a labores relacionadas con la actividad marítima; correaje de navíos, comerciantes marítimos y las renterías, que supuestamente se localizarían en Bilbao La Vieja. Uno de los puentes de mayor predicamento tendría también un solo arco con enlaces de madera semejante a los que existían en Suecia, que ardería tras el paso del ejército francés en 1813, curiosamente en la misma fecha del fatídico y devastador incendio de Donostia-San Sebastián al ser tomada por ingleses y portugueses, a partir de lo cual veremos que se iniciará la reconstrucción moderna de dicha ciudad.

<sup>1</sup> Teófilo Guiard recogía que dicho nombre podía hacer referencia al 'Arenal' sevillano, vocablo equiparable al de 'astillero', puesto que en Bilbao también se realizaban estas labores de construcción y reparación naval. Es preferible defender, sin embargo, a falta de pruebas más concluyentes, que 'La Arena' o 'El Arenal' era aquel lugar denominado así por ser la orilla o ribera donde la Ría depositaba las arenas arrastradas desde el litoral.

<sup>2</sup> Según Iturrino, este término se utilizaría como sinónimo de 'rebal', que sin embargo no aparece en los diccionarios castellanos, contrariamente a 'rebalaje', que significa corriente de agua o remolino que forman las corrientes. Este autor indica la curiosidad de que en Bilbao se les llamase 'rebales', justamente a los barrios por los que la corriente de la Ría era más viva y tortuosa.

Así, Bilbao es una villa que debe su razón de ser a su posición en los meandros de una ría de mareas en el valle del Bajo-Nervión, que confluye en el Golfo de Vizcaya, con progresiva anchura en su cauce sinuoso de 14 kilómetros (la confluencia de las rías de mareas y la ciudad volverá a hacerse patente tanto en Donostia-San Sebastián como en Baiona), donde seguramente existiría previamente una vieja puebla dedicada a la explotación de recursos naturales asociados a la pesca, la minería y la madera extraída de los montes cercanos repletos de masa arbórea aprovechable. Elemento geográfico más significativo y definitorio de ese territorio fluvial y litoral, su cauce humanizado se ha ido convirtiendo con el paso de los siglos en un paisaje artificial de borde ribereño con importantes obras de rectificación, encauzamiento y dragado para facilitar la navegación, posible únicamente con la crecida de la marea, dada la aportación insignificante de sus afluentes.

#### *I.4.1. CAUCE FLUVIAL DE INTERACCIÓN ENTRE NATURALEZA Y CULTURA*

La construcción de diques y muelles la convirtieron, sin embargo, en un puerto fluvial longitudinal en clara relación con los núcleos urbanos tanto de la costa como del interior, especialmente las villas de Portugalete y Bilbao. La articulación del conjunto de elementos que enlazan villa y mar como antes poníamos en relieve, se fortalece a través de esa cinta serpenteante que marca el más valioso componente de lo que debía de configurar el urbanismo bilbaíno. La 'vara' de Portugalete, o el mar abierto, el puesto de vigía en San Bartolomé, luego siguiendo los meandros de la ría aparece la torre de Luchana. Esas interacciones entre naturaleza y civilización, para nosotros territorio y paisaje, transformaron el entorno geográfico y su línea de horizonte hasta que comenzó a aparecer quebrado de volúmenes verticales debidos a la gran industria colocada allí donde antaño funcionaban las ferrerías, proporcionando una fisonomía urbana radicalmente distinta. Cuando hablamos de Bilbao nos hemos de referir así a una concepción metropolitana muy temprana y arraigada, imagen y concepto que ya fue debidamente fundamentado por el insigne arquitecto Ricardo Bastida en su conferencia y texto de 1923 que perfilaba una metrópoli asomada a la Ría, sin detenerse en las líneas jurisdiccionales que administrativamente le correspondían sino expandida sin límite fijo hasta donde fuese conveniente.

Antes de todo ello, el historiador José I. Salazar se fija en una escena pictórica; sendas perspectivas del académico Paret y Alcázar que nosotros también comentamos, que durante su larga época de exilio en el siglo XVIII y a su paso por Bilbao, Donostia-San Sebastián y Pasaia, nos dejó plasmando unas vistas de dichas ciudades portuarias entre un academicismo formal y el romanticismo que se vislumbraba. En el caso que nos ocupa, los cuadros dan cuenta del histórico enclave del Arenal bilbaíno en su doble vertiente de espacio fluvial funcional y de lúdico paseo, presente en la villa desde el siglo XVI hasta mediados del siglo XX. Un Área-Estudio de las que mencionaba el arquitecto italiano Aldo Rossi según J. I. Salazar, que nos da testimonio fehaciente de un 'cronotopos', de un espacio y de un tiempo desde el punto de vista del urbanismo aplicado a los frentes de agua, y de unos hechos iconográficos y signitivos antropológicamente relevantes. Esa porción de terreno triangular bañada por las aguas de la Ría fue durante la época medieval un lugar sin urbanizar en el arrabal del mismo nombre, donde se desarrollaban actividades relacionadas con el mundo marítimo como los primeros astilleros de construcción y reparación naval, antes de la fundación incluso de la villa que se produjo 'en el puerto de Bilbao'; de ahí que Bilbao fuese puerto antes que villa.

El Arenal se convirtió en auténtico paradigma de plaza de agua abierta a la Ría, prolongado después en el Campo de Volantín, transformando estos muelles en paseo ribereños a modo de las Allées bayonesas con una estructura longitudinal que ocupaba el antiguo espacio de la cordelería, proporcionando uno de los más brillantes bordes de agua en Bilbao. Incluso en el otro extremo hacia la parte del portal de Ibeni y la Encarnación que antes citábamos, el convento y la plaza daban pie a la apertura del paseo de los Caños, que en Bilbao ha cumplido, de forma similar al Arenal salvando las distancias, una doble función de encuentro y estancia para los ciudadanos y una vía para el sistema de traída de aguas a la villa, símbolo del progreso urbano en sus condiciones de higiene, desinfección, limpieza y comodidad. En las descripciones del siglo XVIII ya se intuía el cambio de mentalidad desde una concepción de ciudad donde los cauces de agua solamente eran cloacas y lugares para acometer ciertos



trabajos más o menos ingratos a las nuevas expectativas abiertas por la revalorización de los frentes de agua a modo de alamedas destinadas a paseos: "bajando a la derecha del Arenal todo son casas, almacenes y huertos, y como las casas están pintadas [sic] y el paso plantado de tilos y robles, los que suben embarcados por la ría notan una perspectiva tan hermosa y tan varia que a cada instante les parece ver nuevas y magníficas decoraciones de teatro"<sup>3</sup>.

Con la constitución del Consulado que antes decíamos<sup>4</sup> a principios del renacentista siglo XVI se fueron ampliando los muelles y el propio Arenal que se construyó a base de madera, hierro y relleno de piedras, las tres materias primas explotadas desde tiempo inmemorial en el territorio histórico vizcaíno. Con los terrenos ganados o 'robados' (comidos) a la Ría, entre el ecuador y el final de ese siglo XVI los usos de esas zonas ribereñas se multiplicaron hasta llegar a convivir mucho más pronto que en otros lugares los entornos portuarios con los espacios de esparcimientos (las emblemáticas 'Allées' o 'Promenades' históricas que citaremos por ejemplo en el caso de Baiona). Espacios para el trabajo y el descanso (dualidad recogida inclusive en las ordenanzas), acotando nítidamente el frente fluvial portuario y el resto del prado, como espacios yuxtapuesto pero a su vez debidamente delimitados para evitar las interferencias de uso (J. I. Salazar). A partir del siglo XVI en el arenal se hizo paso para los 'kay' o muelles, convirtiéndose en lugar en el que confluían las nuevas calles del ensanche de Bidebarrieta así como la prolongación de las vías contiguas, llegando el prado hasta el terreno ocupado posteriormente por el teatro Arriaga, configurando un espacio fluvial junto al puente. Este autor nos recordará que ya a mediados del siglo XVIII se levantó una pared de mampostería, un enrejado de hierro con pilastras coronadas de jarrones y un banco de piedra moldurada, quizás unos de los primeros testimonios de mobiliario urbano significativo de esos frentes de agua configurados a lo largo de muchos siglos de relaciones entre las personas y de las personas con el medio marítimo. Otro medio siglo después se habilitaría una plazoleta, al hilo del proceso urbanizador del entorno, que junto con el noticiario del puerto se convirtió en centro de reunión de mercaderes.

#### *I.4.2. EDIFICACIÓN Y URBANIZACIÓN DEL ESPACIO PORTUARIO LONGITUDINAL*

Edificaciones con finalidad mercantil serían también el peso y la lonja del Arenal, donde se depositaban los productos peligrosos como la brea, la resina y el cáñamo. Ya en ese tiempo se consideraba el traslado de dichas instalaciones a un lugar más seguro en el Campo de Volantín, alejados del casco urbano, lo que a la postre constituiría otros de los paseos ribereños de configuración decimonónica para la revalorización y el uso lúdico de los bordes de la Ría. Lugar que la tradición marinera bilbaína sacralizó dado que desde un punto concreto al remontar la Ría se divisaba el santuario de Begoña, el Ayuntamiento de la villa quiso recordar la costumbre del rezo de la Salve en ese punto de la trayectoria fluvial, con un relieve escultórico colocado en 1974 en memoria de aquellas gentes de mar que alababan así a la Virgen de Begoña (lo que consideramos reseñable destacar debido a su relación iconográfica fluvial aunque estemos hablando de las primeras ampliaciones y expansiones de la villa). Entre tanto, en el Arenal se colocaría un singular elemento de navegación (columna para aviso de entrada y salida de navíos), con el fin de que los comerciantes tuviesen noticias del tráfico de buques. Mientras, el Arenal comenzaría a desarrollarse como zona de expansión de la residencia burguesa junto a la iglesia de San Nicolás, fruto del plan Loredo que precisaría el uso de los arrabales (en especial el Arenal y Sendeja) para el crecimiento de la villa a partir del núcleo primitivo (las Siete Calles y el ensanche de Bidebarrieta), para entonces altamente densificado. Solares antaño vacíos irían paulatinamente ocupándose de nueva residencia, de tal modo que el espacio venía ciertamente connotado de una configuración específica debida a sus utilidades portuarias y de esparcimiento.

Algunas instalaciones del puerto fueron al final trasladadas al Campo de Volantín y otros lugares en las orillas ribereñas de Uribarte y Ripa, comenzando así la segregación de espacios para la residencia, las labores portuarias y los paseos, aunque ello no significaría la

<sup>3</sup> BOWLES, Guillermo. *Introducción a la historia natural y a la geografía física de España*, obra editada entre 1775 y 1782. Dicha inscripción aparece colocada en una de las placas conmemorativas que el Ayuntamiento de Bilbao insertó en el pavimento de los muelles remodelados de Marzana, en la ribera fluvial de Bilbao La Vieja, tal y como lo hace notar A. Bikandi.

<sup>4</sup> Consulado, Casa de Contratación, Juzgado de los Hombres de Negocios de Mar y Tierra y Universidad de Bilbao.

desaparición de la utilidad de los muelles del Arenal hasta prácticamente dos siglos después. No obstante, la autoridad municipal apostaba claramente por el lugar de paseo, promoviendo ordenanzas para su protección y mejora. La nueva hilera de casas en la calle Epalza impulsó su aspecto residencial de elevada calidad urbana, apoyado por la construcción de un palacio exento (único de la villa a finales del siglo XVIII), acompañado del 'ornato digno de su alta condición' que precisaba la construcción de aceras y la sustitución de algunos elementos urbanos y de mobiliario que hemos destacado en las líneas precedentes, con alguna que otra vulneración de las cláusulas técnicas respectivas a la protección para las frecuentes avenidas y corrientes de agua que inundaban la zona.

Todas esas mejoras e instalación de servicios que culminaron hacia 1800 incluían la fuente denominada del Meridiano, presto obelisco rodeado de cadenas (obra de J. Bautista de Orueta y J. Maruri), en los mismos años de la construcción de otras fuentes y redes de traída de aguas potables como recurso básico de higiene urbana que reclamaban las teorías ilustradas. Ese mismo año se colocarán, así mismo, una serie de seis farolas sujetas a mantenimiento anual y pocos años después se encargaría al conocido arquitecto y urbanista Agustín de Humarán la colocación de dos docenas de bancos 'dignos del paseo'. "En buena medida es en esta época cuando se traza este jardín calificado por algunos autores como barroco. No es extraño que un viajero alemán, von Jarigen, el año 1802 en ruta por Bilbao, alabase el paseo por su gran arbolado 'rico en sombra', sus servicios, '50 bancos de piedra bien conservada y provista de respaldo de hierro' y su cuidado por la autoridad"<sup>5</sup>, incrementando así la pléyade de ilustres viajeros que ensalzaron o repudiaron las cualidades urbanas de los espacios portuarios tanto en la villa de Bilbao como en las ciudades de Donostia-San Sebastián y Baiona, tal y como veremos en los siguientes dos capítulos. De manera un tanto similar a las Allées Marines de Baiona, el Arenal bilbaíno acogería también un quiosco que se construyó en base pétreo y armadura metálica, de gusto gótico revivalista en un principio, al que se le añadiría una marquesina circular. Entre el quisco y el puente existía según Iturrino un estanque verjado, circular y adornado con surtidores.

Constituido casi como ágora griega o foro romano para los bilbaínos desde el siglo XVIII, dicho espacio público no ha escapado tampoco a las sucesivas reyertas y encuentros fraticidas a modo de 'campa de agramante', en contraste con la visión de frondosa alameda y jardín delimitado en su contorno, con monumentales puertas de hierro de la verja circundante, ornamentales fuentes, surtidores y estatuas tal y como referenciaba Teófilo Guiard. El regusto decimonónico establecería una gruta artificial en medio del entorno arbolado, recordando el pequeño promontorio de frondosa vegetación que en el frente marítimo de Donostia-San Sebastián resguardaba la primera línea edificada de los vientos marinos en los jardines de Alberdi Eder, a lo que en su tiempo se le llamó el Monte Ruso tal y como veremos después. Ya en la tercera década del siglo XX se levantaría el nivel del suelo, construyendo el muro que separa la zona de jardines del muelle, plantándose las dos hileras de tilos. Desaparecido el estanque, se sustituyó el viejo quiosco por el actual, a la vez que se instalaría un palomar voluminoso y antiestético donde se ubicaría el monumento al golpista general Mola. A la vez de acicalar los jardines, se construirían también otras fuentes y surtidores más modernos<sup>6</sup>.

Podemos aludir también a la existencia de un frontón que desaparecería porque obstaculizaba algunas labores portuarias y comerciales, pero que entroncaría con la protohistórica configuración de los núcleos urbanos constituidos en el País Vasco por la iglesia, el consistorio, la taberna y el frontón; paradigma de convivencia del poder celestial, cívico y ciudadano, plasmado en el entretenimiento deportivo, el rito dominical y el encuentro vecinal como valores más o menos intangibles propiamente antropológicos. El Arenal bilbaíno como espacio de atraque de barcos y de tránsito marítimo, de trabajo y de esparcimientos, de paseo y de residencia aparte de la propia contemplación paisajística evolucionó así desde los rudimentarios tinglados de las primitivas marismas sin canalización hasta la 'conquista' del cauce de la Ría conformado el jardín arbolado y la alameda fluvial como los posteriores

<sup>5</sup> SALAZAR ARECHALDE, J. I. "El Arenal: puerto y paseo de Bilbao en el siglo XVIII", en: *Zainak 33. La antropología marítima y el crisol de la maritimidad: profesiones, economías, normativas, patrimonio y símbolos*, Donostia-San Sebastián: Eusko Ikaskuntza/SEV., 2010; p. 371.

<sup>6</sup> En esa década se tuvo también constancia del fracaso 'Proyecto de Mañas', avalado por el arquitecto Zuazo, consistente en la transformación radical del Casco Viejo por mediación de una Gran Vía que conectaría el puente del Arenal con la iglesia de San Antón. El Arenal servía en ese proyecto como charnela urbana y como emplazamiento a la nueva casa consistorial de Bilbao.

empeños del Campo de Volantín o las alamedas de Baiona, intentando "dejar patente que la ciudad no solo es un problema de organización funcional del espacio. Además de espacio de trabajo, de descanso y de residencia, el Arenal llegó a ser corazón, a menos uno de ellos, de la villa. Símbolo, imagen, historia, memoria, era el Arenal para los bilbaínos, como la Ciudad para Robert Park, un estado del alma"<sup>7</sup>, cuando ya se intuían en el horizonte las tenues luces filtradas bajo el cielo encapotado del romanticismo industrial.

Mientras tanto, en la Plaza Vieja o plaza del mercado que veíamos en el capítulo anterior, uno de sus elementos más importantes que sería la pérgola o marquesina de ribera, estuvo sujeta en el siglo XIX a un proyecto elaborado por Julio Saracibar siguiendo el modelo de construcción metálica propia de la arquitectura del hierro, como Les Halles de París o en nuestro caso Baiona. Constituían tres pabellones desiguales de tipo basilical y sobrecubierta continua más elevada a modo de linternón, edificados en fundición con esbeltas columnas y laterales acristalados según el trazado curvilíneo del muelle y permitiendo la circulación por ambos lados<sup>8</sup>, además de una hilera de arbolado que aparecía como novedad en la plaza. No obstante, estos acontecimientos junto con la construcción de la pasarela de hierro que veremos después supusieron cierta pérdida del sentido espacial convirtiendo la plaza en una calle muy transitada y paisajísticamente colapsada hacia la Ría, cuando también se derribó la casa consistorial. Ante el deterioro de dichos pabellones, ya en el inicio del siglo XX (época de la consolidación del ensanche burgués, cuyo efecto en el territorio fluvial y ribereño analizaremos a continuación), el Ayuntamiento encargó el proyecto del mercado actual al entonces arquitecto municipal y Jefe de la Sección de Construcciones Civiles y Jardinería Pedro Ispizua, quien entregaría una propuesta definitiva<sup>9</sup>.

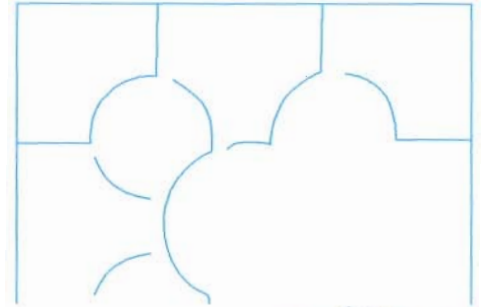
---

<sup>7</sup> SALAZAR ARECHALDE, J. I. "El Arenal...", *op. cit.*, p. 372.

<sup>8</sup> Este tipo de tinglados muy livianos, contruidos en hierro, se repetían en otros lugares característicos del dominio fluvial-marítimo bilbaino como los muelles de Uribitarte y la Isla de la Plata o La Salve.

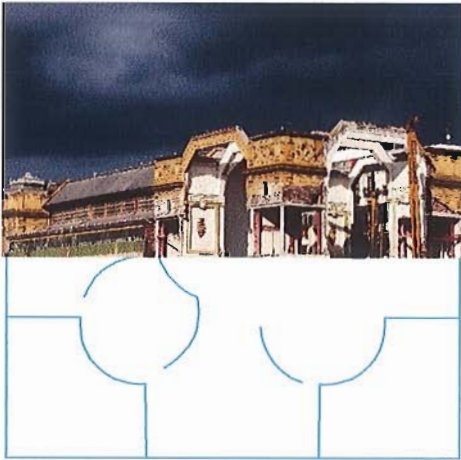
<sup>9</sup> Dicho mercado, remodelado recientemente bajo unos parámetros de fehaciente desprotección patrimonial, ha alterado considerablemente la percepción del histórico paraje abierto y curvilíneo, acaparando casi todo el espacio de la Plaza Vieja hasta convertirse en una calle excesivamente ahogada y concurrida.



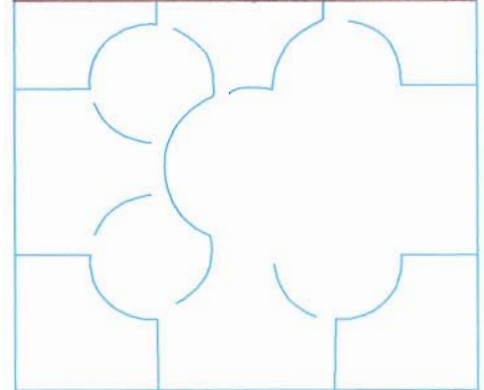


4.1.-4.2. Inicio del paseo ribereño de Los Caños en Atxuri y a su paso por el puente de La Peña y la pasarela de La Isla (2012).  
4.3.-4.4. Restauración de los muelles históricos de Bilbao La Vieja y La Merced con la instalación reciente del voladizo o pasadizo elevado sobre la Ría.





4.5. Obras de restauración del mercado de la Ribera que ocupa el histórico espacio vacío de la Plaza Vieja en la orilla de la Ría.  
 4.6. Entorno de la villa primitiva con el puente y templo de San Antón, el mercado y los muelles restaurados de Bilbao La Vieja.  
 4.7.-4.8. Reproducción actual de los antiguos Tinglados de los muelles del Arenal bilbaíno, tejabanas con estructura de hierro y cubiertas que actualmente (2011-2012) se encuentran 'ornamentadas' con elementos de madera a modo de cajas que asemejan mercancías apiladas en el puerto para ser embarcadas.



4.9.-4.12. Tinglados del Arenal y elementos de juegos infantiles que reproducen temas marítimos (fotografías de 2012).





4.13.-4.15. Pieza escultórica de Jorge Oteiza en uno de los entornos urbanos más significativos entre el puente del Ayuntamiento y el edificio consistorial, al comienzo del histórico paseo ribereño del Campo de Volantín.

4.16. Estructuras de embarque en los muelles del Campo de Volantín (tomas fotográficas realizadas entre 2007 y 2012).



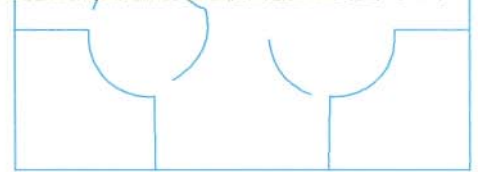
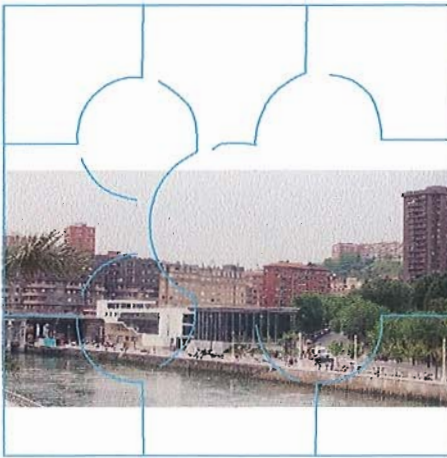


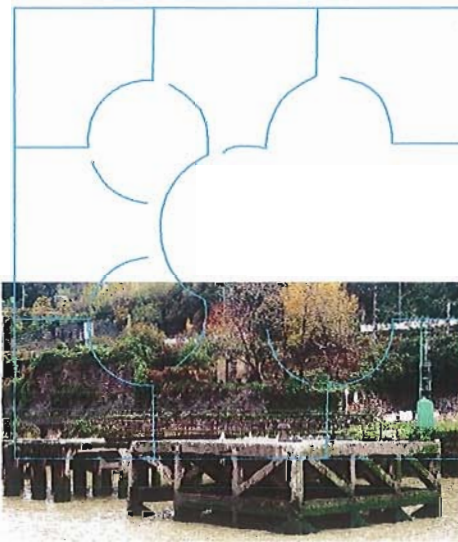
Foto cortesía de Amaia Lekerikabeaskoa



4.17.-4.20. Muelles originarios y muelles restaurados en los frentes de agua del Arenal y del Campo de Volantín (fotografías de 2012).



Fotografía cedida por cortesía de Amaia Lekerikabeaskoa



4.22.-4.23. Muelles de la zona de Deusto y de Abandoibarra, con la inclusión de estructuras efímeras pertenecientes al concurso bianual de "Jardines Ocultos de Bilbao". Foto cortesía de Amaia Lekerikabeaskoa.  
4.23.-4.24. Viejas plataformas abandonadas junto a los muelles (2010).

# 5

## LA CIUDAD FLUVIAL UTÓPICA Y EL ENSANCHE PRAGMÁTICO DEL SIGLO XIX





<i>Índice</i>	<i>p.</i>
I.5. LA CIUDAD FLUVIAL UTÓPICA Y EL ENSANCHE PRAGMÁTICO DEL SIGLO XIX.....	143
I.5.1. LAS CONSTRUCCIONES FLUVIALES TRANSVERSALES (LOS PUENTES) Y SUS VISICITUDES DURANTE LAS CONTIENDAS BÉLICAS.....	144
I.5.2. EL ASENTAMIENTO DE UNA ACTIVIDAD INDUSTRIAL MUY POTENTE EN LAS MÁRGENES DE LA RÍA.....	146

## I.5. LA CIUDAD FLUVIAL UTÓPICA Y EL ENSANCHE PRAGMÁTICO DEL SIGLO XIX

En esos mismos años iniciales del siglo XIX ya han sido numerosos los autores que han estudiado o que han dado constancia del proyecto auspiciado por el que fuera Príncipe de la Paz bajo el reinado de Carlos IV (M. Godoy)<sup>1</sup>, y delineado sobre el plano por el académico de San Fernando Silvestre Pérez en 1807. Este nuevo ensanche no-realizado en Bilbao, de clara ascendencia ilustrada en cuanto la ordenación del territorio y la estética derivada del plano en un ensayo bastante tardío, pretendía resolver desde los postulados de la modernidad problemas omnipresentes como el de la inundabilidad o las debilidades ante las lluvias torrenciales que, en combinación con las mareas atlánticas, limitaban sobremedida las posibilidades del puerto en la Ría de Bilbao. Silvestre Pérez ideó así una ciudad ex-novo en la vega de Abando, aún sin excesivos tinglados portuarios<sup>2</sup> y sin alineaciones callejeras (fuera del 'cinturón líquido' de las curvas de la Ría que la separaban de la villa), con un canal rectilíneo abierto en el meandro de la Ría, del cual surgían otras canalizaciones que introducían en la trama ortogonal cuadrículada y estructurada mediante una preclara jerarquía de calles con espacios públicos alternos, situando el más importante en los terrenos de San Mamés junto a la Ría. Gran plaza de aspecto semicircular por la que partían vías radiales aún barrocas, representaba para I. Galarraga la continuidad histórica de la inexorable vinculación de la villa de Bilbao y de su entorno con la ría del Nervión, significada ahora figurativamente desde el más positivo de los enunciados urbanísticos neoclásicos.

Es así como arquitectos e ingenieros extranjeros y nacionales, a la cabeza de los cuales figuraba el académico madrileño Silvestre Pérez trazaron los planos de una ciudad ambiciosa, marítima y comercial, con grandes arterias y plazas grandiosas y con una importante red de canales para la carga y descarga de las mercancías. Si bien es cierto que el sistema de canales resultaba alicorto, puesto que la posterior utilización del vapor<sup>3</sup> en los barcos y el consiguiente aumento de su tonelaje hubiesen dejado a tales arterias marítimas solo practicables para pequeñas embarcaciones. La planificación incluía riberas para la descarga de mineral y canales susceptibles de diversas ampliaciones, ensenadas con capacidad hasta de medio centenar de fragatas, con unos ramales de canal que se introducen en la población; malecones en la Vega, andenes, almacenes amplísimos y puertas para caminos nuevos que comunicaban con la meseta de Castilla. El sistema de aguas 'domesticadas' entre vaguadas que 'esculpen' canales dominaría la influencia de las crecidas y las mareas, con una adaptación moderna de la naturaleza al futuro de la ciudad que se perfilaba. El urbanismo propiamente dicho se asentaba en la vega fluvial en sendas partes bien diferenciadas; la vertiente norte más variada en su ordenación y en íntima conexión con la Ría mediante los susodichos canales y dársenas, y la vertiente sur compuesta de una retícula ortogonal de grandes manzanas que se unía a la zona más portuaria por medio de una gran calle diagonal rectilínea entre San Francisco y San Mames. Esta consideración ilustrada y hasta cierto punto

<sup>1</sup> Fruto de las rendecillas surgidas entre la villa y el Señorío, y sobre todo por las intenciones de Zamácola que pretendió facultar a todos los pueblos de la margen del río para que pudiesen establecer puertos similares al de Bilbao, conculcando una condición básica y fundamental de privilegio contenida en la Carta Puebla.

<sup>2</sup> Algún equipamiento para la fabricación de escabeches, que al parecer existía, vinculaba también el espacio a las actividades fluviales además de las tierras de cultivos agrarios y pequeños bosquetes de robles entre las demarcaciones de huertas.

<sup>3</sup> Nos encontramos igualmente en los decisivos años del paso de la vela al vapor en la navegación marítima, lo que suscitará a la vez ilusiones y nostalgias, muchas de ellas impresas en diversos textos literarios que no es nuestra tarea escrutar en el presente estudio. No obstante, investigando numerosas perspectivas de tratar el tema, el profesor de la Universidad del País Vasco/EHU. recientemente fallecido en 2011, Fermín Allende Portillo, presentó un evocador trabajo publicado en el número 33 de la revista *Zainak* de Eusko Ikaskuntza/Sociedad de Estudios Vascos (*Cuadernos de Antropología-Etnografía*), Donostia-San Sebastián, 2010, recogido en las páginas 201-220 con el título: "El paso de la vela al vapor en Baroja, Conrad y O'Neill". Sirvan estas escuetas líneas como recuerdo y memoria póstuma del autor citado.

utópica, sin embargo, no tuvo en cuenta aspectos unificadores como la existencia de nuevos puentes o nexos de articulación entre la villa y la nueva ciudad. Lo mismo que sucedería, quizás de forma más acusada y exagerada, con el siguiente intento de ensanchamiento en Abando surgido más de medio siglo después de la mano del ingeniero Amado Lázaro (hacia 1860)<sup>4</sup>. La excesiva magnitud de superficie edificable que se representaba en el plano superó con creces las pretensiones de la burguesía bilbaína, no muy ilusionada por la ocupación de terrenos a favor de amplísimas calles y anchos espacios entre manzanas achaflanadas para cumplir escrupulosamente con todos los requisitos de soleamiento y climatología que se estilaban durante ese período decimonónico. La histórica relación de la villa con la Ría se desdibujaba dentro de una concepción francamente ambigua respecto a los frentes de agua y puntos de conexión.

En el ecuador del siglo XIX muchas familias económicamente solventes ya habían escogido Abando como lugar de descanso y recreo, construyendo casas y palacios que tuvieron que convivir con la industria que Bilbao despejaba hacia ese territorio al otro lado del río: fábricas de harinas, papel y jabón, fundiciones de hierro, serrerías de madera, cordelerías, almacenes y lonjas de comercio, etc.; tal y como veremos después en algunas zonas marítimas de Donostia-San Sebastián. No obstante, la conexión de Abando con Bilbao se demostraría fundamental para cualquiera de los intereses, por lo que dos puentes colgantes de cadenas se establecieron entre el antiguo convento de San Francisco cuyas ruinas góticas se están actualmente recuperando como yacimiento arqueológico de importancia<sup>5</sup> y el muelle de la Naja (puente de los Fueros de estructura de cables metálicos debido a Félix Uhagón, en sustitución del puente de piedra de un solo arco y vida efímera entre 1735-1737, el puente de madera también de un solo arco diseñado por Alejo de Miranda y derribado por las tropas napoleónicas en 1813; así como el puente colgante de Antonio Goikoetxea destruido a causa de la oxidación en 1852. Más adelante se construiría la pasarela de hierro de P. Alzola igualmente desaparecida, con múltiples concesiones ornamentales en las barandillas metálicas, los herrajes y su armonía arquitectónica, lo cual no ha sido una constante en los puentes bilbaínos, a diferencia con los de Donostia-San Sebastián por el modelo de ciudad imperante). Unos años antes, hacia 1845 se había levantado el puente de Isabel II con estructura de arcada en hierro y el tramo central levadizo, provisto de una esbelta figura con cuatro templetos de columnas corintias que decoraban los cuatro templetos y remates de armas elaborados en las fundiciones Santa Ana de Bolueta. En el interior del cascarón de cada templete se disimulaba la maquinaria de la rampa central, para dar paso a embarcaciones que remontaban la Ría hasta los muelles interiores en La Peña y Ollargan. Tal como veremos en otros ejemplos de Donostia-San Sebastián sobre el Urumea, la pretensión de ocultar modernos sistemas de construcción y nuevos materiales bajo una apariencia ecléctica y monumental vuelve a hacerse presente en Bilbao, aunque con menor elocuencia por su imagen proyectada, además de tomar modelos célebres como el puente de las Artes de París<sup>6</sup>. Las cargas de la guerra carlista afectaron sobremedida al puente que fue sustituido en 1878 por otro de piedra y ladrillo.

### *1.5.1. LAS CONSTRUCCIONES FLUVIALES TRANSVERSALES (LOS PUENTES) Y SUS VISICITUDES DURANTE LAS CONTIENDAS BÉLICAS*

Otros puentes fueron bombardeados durante las guerras carlistas, de modo que el arco y los pilares de uno de los puentes colgantes se mantuvo hasta los últimos años del siglo XIX

<sup>4</sup> Además de la nueva ciudad destinada a ser el corazón del territorio histórico vizcaíno, dicho ingeniero proyectaría obras de mejora en la Ría y puerto de Bilbao, así como en Ondarroa, Bermeo, muelles de Sestao, astilleros de Deusto y edificaciones en el ensanche de Portugalete.

<sup>5</sup> Justamente sobre dichas ruinas existía una plaza degradada que se ha recuperado y un centro cívico que obstaculiza la fachada de esa parte de la ciudad en conexión hacia la Ría. En 2012 se ha llevado a cabo la remodelación urbanística de dicha plaza del Corazón de María (equipo de arquitectura "5+1 Arkitektura Taldea") y el equipo "Notonly Arquitectos" junto con Bilbao Ría 2000 planteaba un corte del edificio, creando o dando continuidad a la plaza como mirador en una cota elevada respecto a la Ría, con acceso de rampas y escalinatas que cubrirían también las ruinas para conservarlas tal y como se encuentran en la actualidad con las menores alteraciones posibles.

<sup>6</sup> Las coplas del cancionero popular hablan también de las formas peculiares de engalanar el puente con farolas y cañas, con motivo de la visita de las reinas Isabel y después Cristina, lo cual ya era un hecho consumado en Donostia-San Sebastián. Se dice además que el peaje requerido para su traspaso minimizaba al parecer el tránsito de personas, de manera que hubo que ubicar la plaza de toros de Abando para intentar incrementar el número de usuarios. Coso taurino que antaño se organizaba de modo efímero y provisional en el lado de la Plaza Vieja de San Antón, como espacio ribereño de usos cívicos múltiples, comerciales, religiosos, municipales, industriales y lúdicos.

con su escudo de Abando policromado. Cabe mencionar igualmente el puente giratorio edificado por el ingeniero inglés Hector Brahon en 1892 junto al edificio actual del Ayuntamiento, basado al parecer en el puente de la cale Madison de Chicago. Se hace así presente otras de las típicas bilbaínas en las que se asocia un edificio emblemático junto a un puente sobre la Ría en un espacio urbano singular, aunque en este caso las alusiones míticas de San Antón y el modernismo y eclecticismo más propio del teatro Arriaga y el puente del Arenal se sustituyen por una estética netamente industrial y portuaria que se hace presente tanto en los materiales de construcción como en su funcionalidad austera.

En la guerra civil tampoco se pudo impedir la voladura de casi todos los puentes, estableciendo a menudo un paso provisional mediante barcazas y gabarras, hasta que se levantó el denominado 'puente de la Victoria', desapareciendo la caseta de la antigua estación del ferrocarril de la margen izquierda; estación que quedaría soterrada con una solución constructiva de arquería sobre la Ría que se puede actualmente contemplar en uno de los frentes de agua más emblemáticos de la villa. "Más recientemente, en julio de 1996, incomprensiblemente se eliminó su bella barandilla racionalista por una incongruente reproducción [...]. Asimismo se colocaron unas farolas inadecuadas de estilo clasicista. El paso del tranvía y la colocación de postes para sostener la catenaria han agravado la correcta percepción de este puente"<sup>7</sup>. Y es que para este arquitecto, los puentes son un desafío que implica el cruce de los cauces de agua más o menos importantes, respetando la navegación en aquellas rías de mareas (en nuestro caso, el Nervión de Bilbao, el Urumea de Donostia-San Sebastián y el Adour de Baiona), con su compromiso añadido de salvar las diferencias topográficas y configurar las respectivas tramas urbanas, además de la legendaria función portuaria en las riberas de dichas rías y frentes de agua. Con el tránsito fluvial siempre preferente, en Bilbao: "cada nuevo puente cerrará un tramo a la navegación y abrirá paso a una nueva era urbana. Así sucedió en 1864 al suprimir los mecanismos de elevación en el puente de Isabel II, en El Arenal, reduciendo la actividad del muelle del Teatro y de nuevo en 1997 con el puente de Euskalduna por su reducido gálibo de 10, 60 m. abandonando, aguas arriba, el muelle de Abandoibarra"<sup>8</sup>.

Se encontraba además la pasarela de madera de La Merced (sustituída por un puente de piedra y ladrillo de E. Hoffmeyer que contaba con amplias rampas de acceso desde la Ribera, fue volado en la guerra civil y posteriormente se construyó el actual de vigas rectas de hormigón armado montadas sobre rótulas metálicas), el citado puente del Arenal o Isabel II (donde al parecer existió en un principio una pasarela de madera tal y como ha sido habitual en muchos puertos caracterizados por las rías de mareas como Donostia-San Sebastián o Baiona) y el histórico de San Antón, anclado a la base de la torre parroquial y de traza gótica con dos arcos de altura desigual en un principio, pero en el que se abriría un tercer arco inferior en la orilla de la rentería para evitar las consecuencias de las inundaciones. Sometido a innumerables reconstrucciones y reformas, aunque en 1878 se decretó su demolición no es fácil olvidar la estampa del puente viejo superpuesto al que se estaba construyendo en la parte trasera de San Antón, según proyecto de P. Alzola y E. Hoffmeyer; puente de piedra con dos arcos rebajados y amplia calzada tras descartar la posibilidad de que fuese de hierro (el escudo heráldico de la villa ya había dado sus primeros pasos para la alteración de su imagen emblemática asociada a los elementos marítimos y simbólicos).

Un sentido parejo expresaba también el singular mecanismo que caracterizaba el puente levadizo que Ortiz Artimaño e Ignacio Rotaetxe diseñaron para cruzar la Ría frente al Ayuntamiento. Culminado en 1936, destruido en la contienda bélica y vuelto a levantar, el motor de elevación sería sellado tras la desaparición de la actividad mercantil de los muelles de la Sendeja y el Arenal (muelle sobre el cual se levantaron unos tinglados portuarios modernistas para el mantenimiento de las mercancías, provistos de cubierta y pilares pero abiertos para no obstaculizar la perspectiva unisona del frente construido y el borde de la Ría – fueron 11 piezas en total, proyectadas por Evaristo Churruga en 1894), preludio del retraimiento del puerto de Bilbao hacia el Abra<sup>9</sup>.

<sup>7</sup> URIARTE, Iñaki. "Puente de Isabel II", en: *BILBAO*, nº 223, febrero de 2008; p. 44.

<sup>8</sup> URIARTE, Iñaki. "Los puentes de la Ría, tránsito y navegabilidad", *BILBAO*, nº 200, enero de 2006; p. 35.

<sup>9</sup> Otro tanto sucedería con el casi gemelo puente de Deusto en Abandoibarra, funcionando desde la década de 1970 para celebraciones muy concretas y al que se le ha colocado una barandilla réplica de la original de Bastida como señal identitaria, aunque se le ha cambiado el color verde tradicional ya que, al parecer, combina mejor con el paisaje actual del entorno. Década en la que el ingeniero Batanero se encargaría de la construcción del puente de La Salve, al final

Hacia el lado contrapuesto de la Ría, entre Bolueta y La Peña existió otro puente construido al inicio del siglo XX para el paso del tranvía y afectado gravemente durante las lluvias torrenciales de 1983 (tres años después se construiría el puente de Santa Isabel). Adjudicado a la empresa francesa Hennebique, fue proyectado y construido por el entonces joven ingeniero Gabriel Rebollo. Puente de gran longitud a causa del trazado oblicuo, su estructura la formaban cuatro arcos de directriz recta y otros tantos de curva. Debido a la premura, los trabajos se ejecutaban a medida que el ingeniero entregaba los croquis, en tan solo tres meses. Derribado en 1937, la reconstrucción se llevó a cabo conforme al proyecto primitivo para no alterar su esbelta fisonomía, bajo la dirección de José Juan Aracil. La gran avenida afectó al barrio de La Peña de una manera tan intensa que las obras de canalización llevadas a cabo en 1985 con la Confederación Hidrográfica y la Diputación Foral tuvieron como consecuencia el establecimiento del parque Ibai Eder y la desaparición de la isla de San Cristóbal, desapareciendo también la pequeña pasarela metálica que comunicaba con el anteriormente citado paseo de los Caños, sustituida por la actual pasarela peatonal que da continuidad a dicho paseo fluvial. En dicho enclave marítimo y fluvial existieron antaño tres pasarelas que comunicaban la pequeña isla con las orillas fluviales: una metálica sobre sendas esbeltas pilas de sillería desde el paseo de los Caños, otra apoyada sobre tres tajamares y la tercera con el tablero suspendido de una estructura metálica en forma parabólica. Mucho más reciente sería el puente de Miraflores, que aposenta sus columnas en las abandonadas minas de Miribilla, en un suelo tremendamente horadado por amplias galerías y túneles. De un modo u otro, la presencia de numerosos puentes en un tramo espacial de la Ría bastante reducido da cuenta para entonces de la importancia de la comunicación entre ambas márgenes ribereñas.

### *1.5.2. EL ASENTAMIENTO DE UNA ACTIVIDAD INDUSTRIAL MUY POTENTE EN LAS MÁRGENES DE LA RÍA*

Junto con lo dicho en el párrafo anterior es evidente que en algunos momentos se adopta una 'nueva idea de ciudad', fundación, extensión, ensanche, embellecimiento y transformación. Posteriormente, se desarrollan los tiempos en los que se completa esta idea, hasta conformar una nueva realidad urbana. La imagen sintética de la misma, no puede resultar otra que el plano de la Ciudad. Esto es lo que sucedió cuando al lado de la industria vino el crecimiento urbano definitivo en forma de ciudad ensanchista, algunas décadas después de los paradigmas urbanísticos ensayados por ejemplo en París con el prefecto Haussman o en Barcelona con el ingeniero Ildefonso Cerdà y posteriormente a los proyectos fracasados que hemos mencionado. No obstante, el ensanche definitivo de los ingenieros Alzola y Hoffmeyer junto con el arquitecto Achúcarro planteaba un esquema que alteró profundamente la dialéctica entre el trinomio que veíamos anteriormente: villa, Ría y mar, lugar del puerto y de los puentes, a pesar de que, obviamente, las conexiones con la villa histórica mejoraban a causa de la dosis de realismo que establecieron los planos definitivos, más acordes al gusto de la burguesía capitalista que ya pensaba en reservar las mejores vegas de Abandoibarra para el establecimiento de la industria incipiente.

Evidentemente, la Gran Vía que atravesaba el ensanche tenía una doble función de conexión con la zona de servicios portuarios en Abandoibarra lo suficientemente apartada para que no estorbase a la población, a la vez que la plaza Circular servía de rótula urbana entre el ensanche y el Casco Viejo por el Arenal y el Ayuntamiento y Campo de Volantín, gracias al establecimiento de la terminal de ferrocarril que fue lo que impulsó los dos nuevos ejes urbanos y directrices de la trama urbana, convergentes articuladores con la ciudad histórica a través de sendos puentes sobre la Ría. Olabeaga se convertiría en un foco portuario de primer orden a raíz de las obras emprendidas en la Ría y el proyecto de un vial tanto para el ferrocarril como para el tránsito rodado que se uniría con los muelles de Ripa y Uribitarte. Para unir el barrio fundamentalmente obrero de san Francisco también con la zona del puerto se la alameda San Mames, salvando la estación del Norte que aparecía como una especie de muralla que obstaculizaba el acceso al ensanche pero a su vez segregaba los barrios más degradados. En ello ayudaría el trazado del ferrocarril, creando así una idea embrionaria de zonificación en el diseño de la trama urbana que avanzaba casi cincuenta años la ordenación autárquica del área

---

del Campo de Volantín y junto al 'Arbolar de la Grúa', lugar donde un arroyo descendía de las laderas del monte Artxanda y donde existía una vieja grada y varadero donde se masteaban los navíos.



metropolitana que veremos a continuación. En todo caso, las manzanas en las áreas portuarias de Abandoibarra eran bastante más anchas debido a que no se destinaban a la residencia sino a pabellones, en el lugar donde el anterior plan utópico de A. Lázaro reservaba espacio para una amplia dársena, como significación portuaria inherente a la significación urbana y marítima de la villa<sup>10</sup>. El suelo urbano no obstaculizaba el desarrollo urbano ni bajaba el valor de las inmediatas parcelas de suelo.

En todo caso, Bilbao se ubica ya temporalmente en la frontera del cambio de siglo, cuando la ciudad sueña con reinventarse, a partir de una catarsis de la que perviven sus consecuencias en otro momento finisecular que también está siendo de una catarsis casi tan intensa como la invasión industrial de los bordes de la Ría. En ese contexto el Arenal, cargado de significados de orden urbanístico y simbólico, suponía no ya únicamente un destino lúdico y de entretenimiento o paseo dominical sino un nudo urbano de transcurso obligado, aparte de un bello escenario junto a la Ría, cuyo carácter de espacio público fluvial se revalorizaría aún más con la edificación del citado teatro Arriaga en uno de los solares más privilegiados de la villa, funcionando como gran centro cívico de la ciudad, siguiendo el modelo de teatro parisino que sería adquirido por el arquitecto Joaquín Rucoba.

En la Ría la carga tradicional ya era para entonces los lingotes de hierro, a pesar de que hasta bien poco antes las embarcaciones debían de aprovechar las pleamares para hacerse a la mar a causa de los arenales y la barra, mientras que la Ría entera constituía un semillero de fábricas y un continuo astillero casi desde los muelles de Uribitarte y Ripa hasta la desembocadura (con sus fábricas de anclas, cordelerías, ferreterías navales y los más variopintos establecimientos de suministros navales además de la pujante siderurgia). Los astilleros tendrían, no obstante, una de sus evoluciones más considerables en 1868 con la inauguración de los diques secos de Olabeaga (utilizados por Astilleros Euskalduna<sup>11</sup>).

En esa década surgió también el gran proyecto de habilitar dos enormes rompeolas y una dársena en el Abra exterior, en un temprano intento de trasladar hacia el Abra el puerto de Bilbao con la intención de prescindir de los problemas de la barra, lo que chocaba con los empeños aristocráticos de convertir Portugalete en un enclave turístico y veraniego de baños de mar de proyección internacional, por lo que se repitió también en Bilbao la discusión entre ambos modelos de ciudad y doblamiento que se originaría en Donostia-San Sebastián. Mientras tanto, la Ría sufría una metamorfosis profunda que además de acabar con los oficios y modos de vida tradicionales causaría un impacto paisajístico tremendo, a raíz del establecimiento masivo de los cargaderos de mineral y los puntos de arribada de los tranvías aéreos, antes incluso de los estudios de Churruca para la construcción del espigón de Portugalete, el rompeolas de Santurtzi y el contramuelle de Arriluce, desapareciendo las playas del entorno y trasladándose los balnearios a la margen derecha, a medida que ya surgían las grandes mansiones burguesas de Neguri tal y como veremos a continuación.

En el núcleo de la villa la situación de los muelles del Arenal sería insostenible al inicio del siglo XX, por lo que la Junta de Obras del Puerto de Bilbao habilitó los muelles de Uribitarte junto al depósito Franco que se edificaría entre 1918 y 1931 según proyecto de Gregorio Ibarreche (lugar de reciente remodelación urbanística tal y como veremos). Este edificio tristemente desaparecido junto con la Aduana de Bilbao (proyecto que se atribuye a Eladio Iturria en 1890) y el edificio de la naviera Aznar resumen el carácter portuario que hasta el ecuador del siglo XX tuvo el frente de agua de Uribitarte, que coincide con el período de tiempo donde lo más significativo de la villa sería su actividad portuaria, singular reflejo del Bilbao de antaño dedicado al comercio y al transporte marítimo, ocupando las riberas más significativas de la Ría. En la situación que vivía Bilbao uno de los próximos proyectos sería la idea de abrir un canal en la ribera de Deusto, lo que trataremos ampliamente en el siguiente capítulo, que conectaría Elorrieta con la salida frente a los astilleros de Euskalduna (para lo cual incluso se convocaría un primer concurso de anteproyectos que ganaría el alemán Sttügen), lo cual implicaría la partición de la anteiglesia de Deusto en sendas mitades rodeadas por la Ría. A lo cual se añadiría tiempo después el famoso plan de enlaces de Bastida, con un puente en Olabeaga que sobrevolaría la Ría desde San Mames hasta más allá de la vecina Anteiglesia.

<sup>10</sup> En el Campo de Volantín se proponía unas 'islas edificatorias' para ciudad-jardín.

<sup>11</sup> Lugar más adecuado donde se pudiese homologar a los Lloyd's ingleses, lo que evitaría que los buques se desplazasen hasta Inglaterra para ser reparados.

Las minas comenzarían también a alterar significativamente la fisonomía del territorio más cercano a la villa, con las gabarras transitando por la Ría hasta los cargaderos de mineral de Olabeaga, trenes mineros desplazándose desde Miribilla y el tranvía aéreo que llegaba desde Castrejana hasta Urrazurrutia, además de las carretas de hierro circulando por los muelles de Bilbao. Aunque las minas más importantes se ubicaban en Miribilla, Ollargan en La Peña también disponía cotos dispersos, mientras que la Mina del Morro sería la única explotación rentable de la margen derecha, que a la postre proporcionaría la gran expansión urbana de la zona de Santutxu y Bolueta, uno de los lugares actuales de remodelación urbana en los frentes de agua de la Ría. Estas explotaciones clausuradas trajeron consigo unas formas de población, de urbanización y des-urbanización; construcción y destrucción física de la ciudad además de las formas de relación y manifestaciones culturales de rasgos bien definidos que han proporcionado carácter a muchos de los actuales barrios de Bilbao, con características no muy diferenciadas de la cuenca minera más alejada de la Ría. La construcción del ensanche, que tuvo sus más inspirados defensores y sus acérrimos detractores, produciéndose debates públicos y polémicas tan acaloradas como las controversias suscitadas por los 'alamedistas' y 'antialamedistas' en Donostia-San Sebastián (en ambos casos estaba en juego el modelo de ciudad), precipita un proceso de especialización residencial, segregando y relegando a un segundo término los barrios (arrabales) constituidos históricamente como ejes de la ribera de la Ría entre Atxuri y Bolueta (margen derecha) y Bilbao La Vieja-La Peña (margen izquierda)<sup>12</sup>, llegando incluso a degradarse la consideración social del Casco Viejo (espacio fundacional).

Sin embargo, quizás como contrapartida al aspecto paisajístico de cierto deterioro provocado por las intensas actividades extractivas, desde los diarios de la época se lanzaba la idea de crear un gran paseo que partía del histórico paseo de los Caños y bordeaba las cumbres del entorno para desembocar al final del Campo de Volantín (plaza de La Salve). El paseo de los Caños era un espacio ribereño longitudinal que por la margen derecha enlazaba la villa con las zonas de Abusu y Bolueta, utilizado tanto para el paseo como para la traída de aguas a Bilbao:

"Todos alababan el paseo de Los Caños, salvaje, pintoresco y que por asociación con alguna decoración de ópera de asunto céltico, fue conocido también como paseo de los Druidas. Era por aquel entonces el paseo de Los Caños un gran bosque de diversas clases de árboles, hayas, álamos, robles, avellanos, por entre los cuales se habían abierto multitud de senderos que iban ascendiendo hasta lo que luego sería el depósito de Miraflores"<sup>13</sup>.

La imagen que se deriva de este párrafo puede ser aún más elocuente sabiendo que dicho paseo lo coronaba otro que se llamó el de Los Druidas, asimilado a los bosques que frecuentaban los míticos 'adoradores de la luna' y el 'fuego sacro', muy cercano a ciertas referencias mitológicas más o menos locales. No obstante, en la descripción realizada por Delmas se intuye claramente la función práctica e higiénica que cumplía así como su carácter acusado de ribera fluvial transitable:

"El Paseo de los Caños está formado por un acueducto de más de dos kilómetros de longitud, cubierto todo el de losas iguales, por donde pasa el agua del río, tomada en la hermosa presa del Pontón, a la Alberca o depósito situado en el extremo de la calle de la Ronda; agua que, derramándose por conductos subterráneos, no solamente alimenta las fuentes e la Plaza Nueva, los surtidores del Arenal y otras más, sino para surtir las bocas que, colocadas a distancia en todas las calles de la villa, la vomitan abundantemente ara apagar los incendios"<sup>14</sup>.

Las fuertes indemnizaciones que había que abonar a los propietarios de los terrenos impidieron la acometida de todas las obras, al igual que los proyectos para reconvertir las faldas de los montes Artxanda y Arraiz en sendos paseos de de invierno y verano respectivamente. Entre tanto, fue la época en la que el ímpetu revolucionario en cuanto a la técnica y la producción de hierro posibilitó el inicio del enorme crecimiento de las márgenes

<sup>12</sup> Cuyo crecimiento se intensificó entre 1870 y 1890 por el incremento de la actividad minera moderna, produciendo barrios obreros con rasgos similares a los núcleos establecidos junto a las excavaciones de la margen izquierda en el área metropolitana de Bilbao y zona minera, albergando gran cantidad de población inmigrante. El espacio de Bilbao La Vieja se verá así saturado en paralelo al cauce fluvial de la Ría.

<sup>13</sup> BASURTO FERRO, Nieves. "Bilbao, entre dos siglos", en: *Bilbao entre dos siglos* (exposición del centenario de la Bolsa de Bilbao 1890-1990), Bilbao: Bolsa de Bilbao, 1990; p. 17.

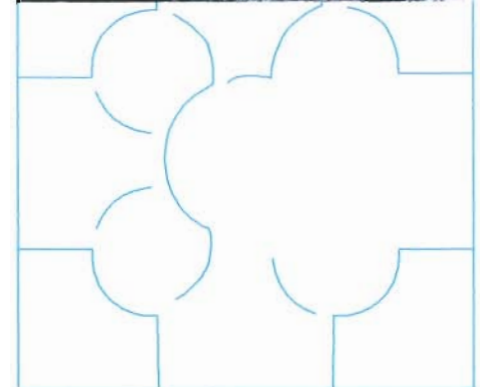
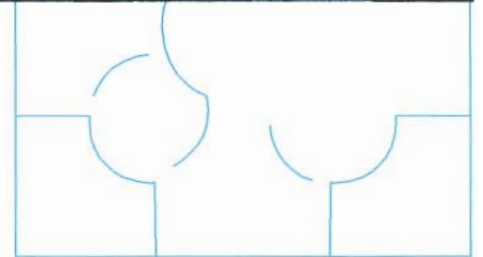
<sup>14</sup> DELMAS, Juan E. "Los Caños", en: *Papeles autógrafos sobre la historia de Bilbao*, Durango y Elorrio, 1878. Citado por: CALLEJA, S. "Viejos paseos renovados", en: *Bilbao*, nº 259, mayo de 2011.

metropolitanas de la, hasta entonces pacífica y seguramente pintoresca<sup>15</sup> Ría de Bilbao, a medida que se exigía la edificación de nuevos núcleos de viviendas y arquitecturas públicas (mercados, paseos y plazas, saneamientos, estaciones de ferrocarril, embarcaderos y puentes, embarcaderos, cargaderos de mineral, depósitos y tinglados, silos y almacenes; con la peculiaridad de que todos ellos se encontraban en los frentes de agua). La infravivienda obrera colmató los espacios de las vegas ribereñas en la margen izquierda, compartidos con las propias fábricas, mientras que la residencia burguesa de alta calidad se concentraba en la paisajísticamente más bella margen derecha tal y como veremos a continuación. La Ría como elemento de identidad urbana trascenderá, de hecho, el núcleo congestionado de la villa incorporando otros territorios colindantes; primero las anteiglesias de Abando, Begoña y Deusto, hasta los centros también abigarrados de Barakaldo y Sestao antes de llegar a Portugalete y Santurtzi, o Erandio y Leioa en la margen derecha y hasta Las Arenas y Algorta (Getxo). Esa prolongación territorial de la ciudad fluvial será el 'espejo' en el que se refleja el paisaje de sus orillas, que del mismo modo que evolucionó desde los meandros, vegas y tierras de cultivo hasta las zonas portuarias e industriales, actualmente vive una evidente transmutación hacia los 'espacios del tercer milenio'.

---

<sup>15</sup> Aún se seguía viendo así en algunas visiones del siglo XIX, debidas a los dibujos de Le Hardy: *'View in the town of Bilbao with the Morro Hill in the distance'* (publicado junto al texto de Francis Bacon: *'Six years in Biscay...'*), o el de Deroy: *'Vue de Bilbao'*, o incluso la litografía de Eustaquio Delmas: Vizcaya-Bilbao; iglesia de San Antonio Abad y Puente Viejo. Dichas obras, entre otras muchas, nos presentan para Aitor Bikandi una estetización poética de la Ría como estampa, con una ciudad en sus márgenes idealizada y de gran armonía monumental, que enfatiza el costumbrismo más pintoresco y que a la postre conformaría también una parte de la iconografía más arquetípica de la villa de Bilbao.

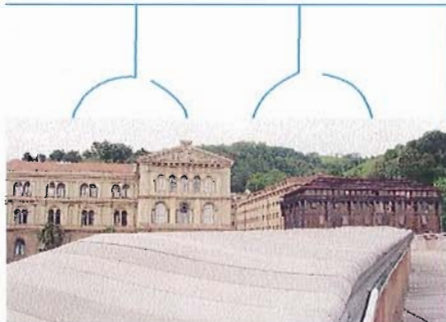




5.1.-5.2. Puentes del barrio de La Peña y Abusu-Bolueta, remontando la Ría de Bilbao (fotos 2012).

5.3.-5.4. Puente de San Antón y mobiliario urbano fluvial de los muelles restaurados en Marzana, así como viejas estructuras de los muelles a su paso por Atxuri (antiguo arrabal de Ibeni).





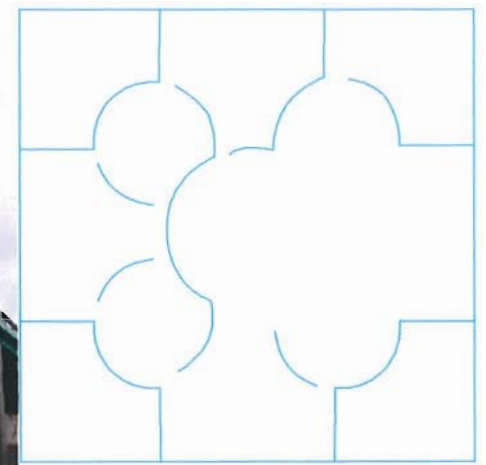
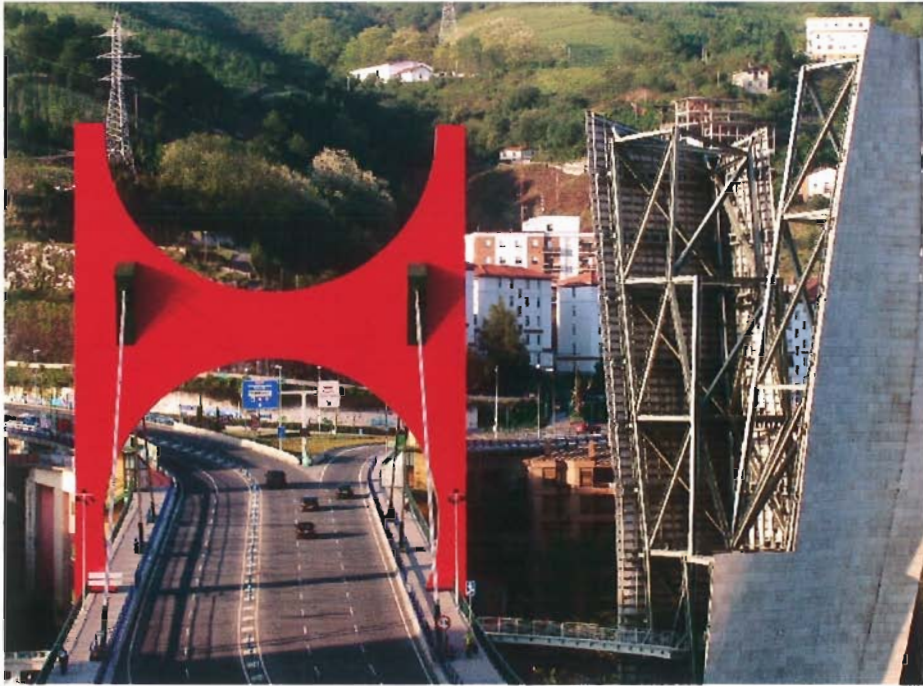
5.14

5.15

5.16

5.17

5.14.-5.15. Pasarela peatonal "Zubi zuri" de Santiago Calatrava en el paseo del Campo de Volantín con el pasaje anexo hacia las torres de Isozaki en Uribitarte (fotografías de 2009-2010).  
5.16.-5.17. Pasarela peatonal "Pedro Arrupe" desde Abandoibarra hacia la Universidad de Deusto, con la manifiesta distorsión y obstaculización de las perspectivas históricas.

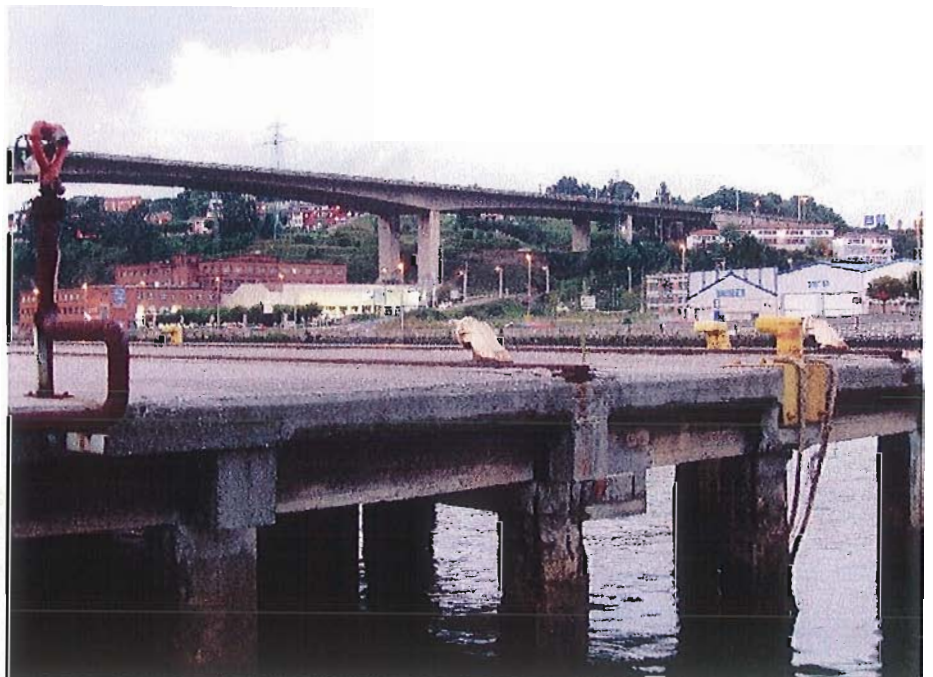
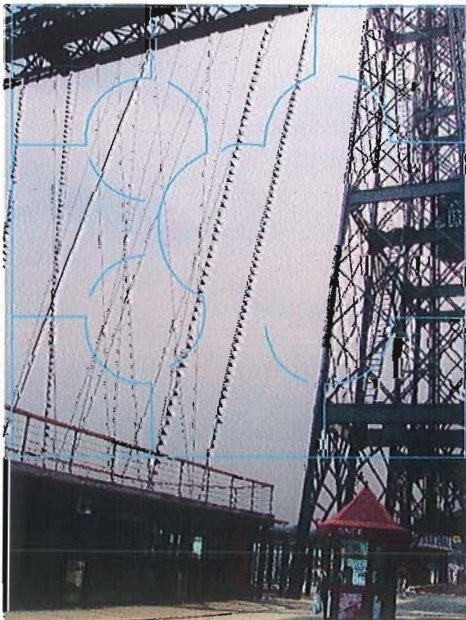


5.18.-5.20. Vistas diurnas y nocturna del puente de La Salve con la intervención del artista Daniel Buren alterando su fisonomía original.





5.21.-5.22. Perspectiva parcial del puente transbordador de Portugalete tras la última remodelación y el color negro aplicado a la superficie (2009).



5.21

5.23

5.22

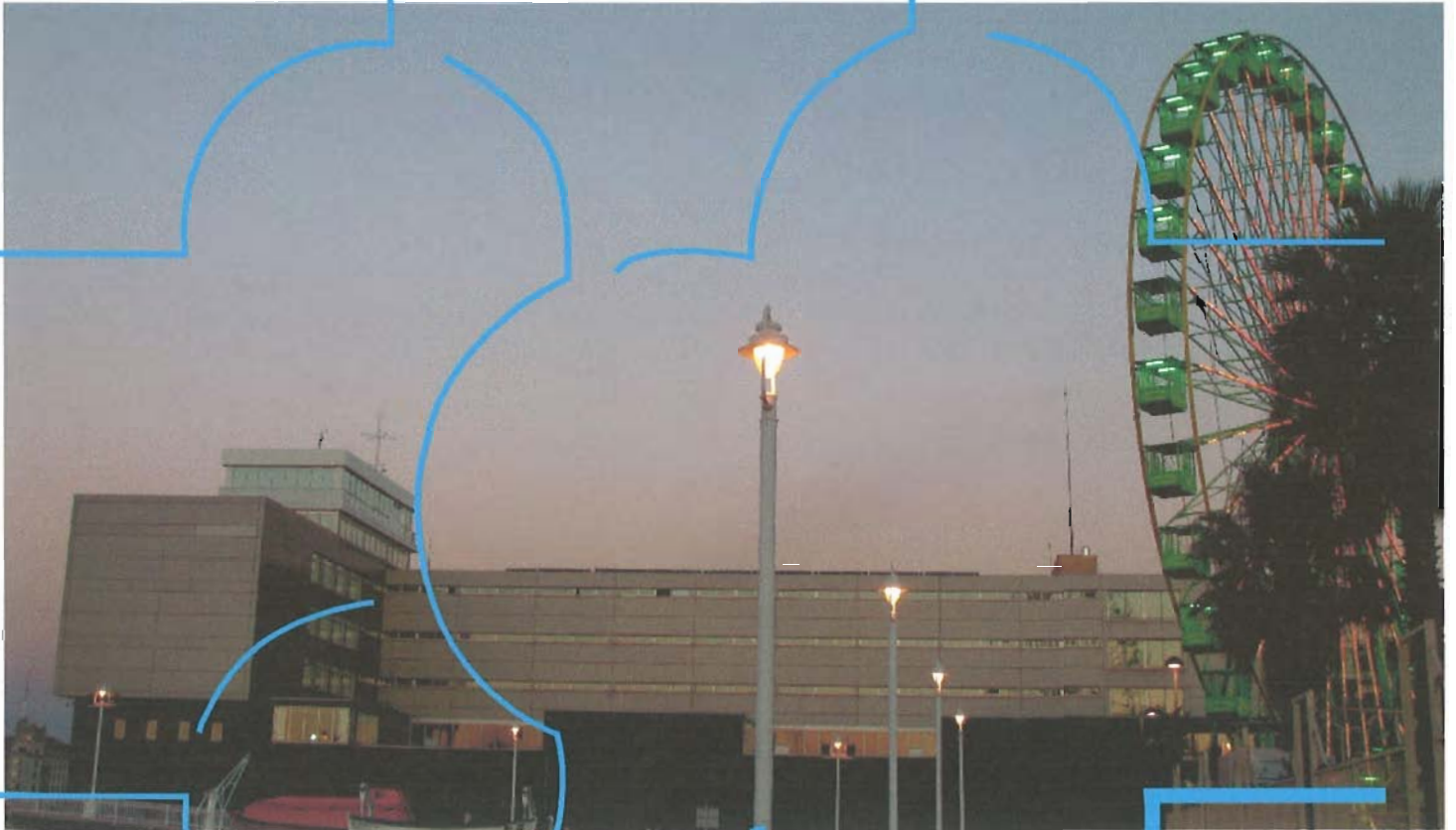
5.24

5.23. Vista superior del puente y palacio de Euskalduna (2012).  
5.24. Puente de Rontegi desde los muelles de la Ría con elementos de mobiliario portuario en estado de abandono (2010).



# 6

## INDUSTRIALIZACIÓN Y MODERNIDAD





<i>Índice</i>	<i>p.</i>
I.6. INDUSTRIALIZACIÓN Y MODERNIDAD; FORMACIÓN Y CONSOLIDACIÓN DEL ÁREA METROPOLITANA EN LA RÍA DE BILBAO.....	159
I.6.1. DESARROLLO INDUSTRIAL Y SUPERPOBLACIÓN.....	161
I.6.1.1. La Ría: una arteria de importancia crucial y simbólica para la conformación de la aglomeración lineal entre Bilbao y el Abra.....	163
I.6.1.2. De la Comarca del Gran Bilbao al Plan Territorial Parcial metropolitano.....	166
I.6.2. CONFLUENCIAS Y DESENCUENTROS ENTRE LA CIUDAD CONSTREÑIDA Y SUS APÉNDICES EXPANSIONISTAS.....	168
I.6.2.1. La construcción imaginaria del paisaje de la Ría: un hecho cultural y estético.....	171
I.6.2.2. Desde la mina hasta el agua: poblaciones y municipios ante la gran industrialización.....	175
I.6.2.2.1. <i>Un sueño perdido: los establecimientos de baños marítimos</i> .....	176
I.6.2.2.2. <i>Los ensanches y ampliaciones que revalorizan el frente de mar</i> .....	179
I.6.2.2.3. <i>Estrategias para la canalización del crecimiento urbano junto a las fábricas y el puerto</i> .....	185
I.6.2.2.4. <i>La intensa ocupación y los suelos de reserva en las márgenes de la Ría</i> .....	192
I.6.2.2.5. <i>Río arriba por el cauce del Ibaizabal-Nerviún: las conurbaciones del interior</i> .....	199
I.6.2.2.6. <i>El papel utópico de las ciudades-satélite en la colmatación del eje de la Ría</i> .....	202
I.6.3. LOS ENCLAVES FABRILES DE LA MARGEN IZQUIERDA: PAISAJES PÓSTUMOS Y REDUCTOS DE MEMORIA EN LA METRÓPOLI BILBAÍNA.....	205
I.6.3.1. La relevancia útil y simbólica de los caminos de hierro paralelos a la senda fluvial.....	209
I.6.3.2. Trazados rectilíneos y arquitecturas transversales; símbolos estéticos de poder y elementos de funcionalidad.....	211

## I.6. INDUSTRIALIZACIÓN Y MODERNIDAD; FORMACIÓN Y CONSOLIDACIÓN DEL ÁREA METROPOLITANA EN LA RÍA DE BILBAO

Las condiciones de navegabilidad a causa de la marea entrante han incidido en que la ubicación del puerto sea sucesivamente desplazada desde las zonas de Ibeni y Atxuri en la villa de Bilbao hasta el Abra por razones de operatividad, concentrando el lugar de actividad portuaria, naval y marítima más moderna en sintonía con el comercio y la industria, con importantes infraestructuras, edificaciones, elementos auxiliares y mecanismos relacionados a operaciones fundamentalmente de carga y descarga. En los grabados renacentistas anteriores a las espadañas barrocas que coronan las iglesias más emblemáticas, ya se divisaba la canalización de la Ría con sus muelles provistos de rampas retranqueadas en la explanada de la Plaza Vieja junto al templo de San Antón, con las primeras hileras de casas porticadas para hacer frente a las frecuentes inundaciones, así como los muretes de la orilla contrapuesta en Bilbao La Vieja, 'allende la puente', con cruces de piedra establecidas rítmicamente en ese borde fluvial a modo de Vía Crucis ribereño, además de los paseos provistos de bancos y árboles que jalonaban los frentes de agua en las inmediaciones de Atxuri (arrabal de Ibeni). Estos arrabales contribuyeron a conformar urbanística e iconográficamente el frente lineal de la Ría, tomando sentido como apéndices urbanos plenos de significación y carácter fluvial en el desarrollo y crecimiento de la villa (constituyendo tanto espacios de trabajo como espacios simbólicos); puesto que en esos bordes se asentaban las primitivas estructuras e infraestructuras que tenían que ver con las formas de vida, labores y representaciones vinculadas al cauce de la Ría como lengua de mar penetrante hasta las proximidades del núcleo de Bilbao, tal y como iremos viendo y escrutando a partir de ahora.

"En San Agustín ya aparece realizado el muro de canalización de la ría y confluye el arrabal con el tramo final de la Sendeja, configurando un frente de río del más alto interés urbanístico. Del otro lado el arrabal que parte de la plazuela de la Encarnación, [...] llega a fundirse con el lugar de Ibeni, de tan hondas significaciones urbanas en la Villa, por su específica cualidad, al constituirse la sede del Hospital, con la importancia que tiene esta instalación urbana en las villas de acentuado carácter portuario"<sup>1</sup>.

Todos "estos elementos con el paso del tiempo, e incluso por su obsolescencia, adquieren un rango de singularidad por su envergadura constructiva, belleza, distracción o escasez, que los

<sup>1</sup> GALARRAGA, I. "Imagen y figuraciones de la vida bilbaína en sus reflejos sobre la Ría...", en: *La vasconia de las ciudades. Bayona, Bilbao, Pamplona, San Sebastián, Vitoria-Gasteiz. Ensayo arquitectónico e iconográfico*, Bilbao: Iñaki Galarraga (ed.), 1996; p. 52.

hacen especialmente notables cuando no atractivos<sup>2</sup>. Todos ellos contribuyen a perfilar los bordes de ribera de la Ría donde más adelante se concentrarán las arquitecturas de patrimonio industrial, naval y marítimo, y actualmente veremos que se instalan los nuevos equipamientos lúdico-culturales; transitando así de unos paisajes pintorescos a otros casi mágicos y apegados a la cualidad categórica de lo sublime, hasta recabar en esos signos de los paisajes post-modernos de esparcimiento, donde aún hallamos las connotaciones estético-iconográficas y las evidencias antropológicas material, patrimonial y etnográficamente relevantes de la maritimidad. Todo ello concentrado en un "espacio laboral suficientemente amortizado, de destino eminentemente social de irrenunciable uso público con unos componentes de indudable carácter cultural"<sup>3</sup> y sus valores antropológico-simbólicos.

La industria pesada se asentaba en las márgenes del la Ría y del río Galindo, básicamente, de modo que el Plan Comarcal de la década de 1940 ubicaba la pequeña y mediana industria en el valle de Asua, en el canal de Deusto<sup>4</sup> y en la zona de Basauri. En todo caso, la industria se interponía entre los núcleos urbanos del área metropolitana, lo que causaría un funcionamiento altamente defectuoso. Las zonas residenciales se ampliaban por adicción de núcleos externos cuya cabeza rectora sería aparentemente el ensanche bilbaíno, en la mayoría de los cuales no regirían sino las simples normativas urbanísticas y durante esos años la Ría carecía también de conexión viaria entre márgenes, apenas enlazándose ambas orillas. La zonificación del Plan Comarcal afrontaría estas necesidades con la propuesta de un nuevo puente sobre la Ría, la expansión de la ciudad en el valle de Asua<sup>5</sup> y posibilidad de asentamientos urbanos en las laderas de los montes del área metropolitana<sup>6</sup>, lo cual nos ha legado la imagen abigarrada que aún se puede contemplar en todo el valle del Bajo-Nerviión. Frente a la Ría, no obstante, se mantenía cierta indeterminación funcional del territorio debido al probable ensanchamiento de las implantaciones industriales.

La disposición de las edificaciones siguiendo los cauces fluviales suponía una constante tanto en Zorroza con la intersección del río Kadagua y sus muelles como inclusive en las poblaciones obreras de la margen derecha como Erandio. Tal y como seguidamente veremos, la vega de Erandio, la zona de las antiguas canteras de Axpe y la colina previa a la desembocadura del Asua acogerían las áreas más densas con sus respectivos espacios urbanos e industriales. Para la década de 1950, en cambio, las tipologías de ensanche y/o de ciudad-jardín serán abandonadas a favor de los bloques de viviendas más acordes con la expansión del denominado 'estilo internacional' vagamente relacionado con algunas de las premisas del movimiento moderno y menos con la vanguardia racionalista. Así "el carácter escultórico de la edificación, en medio de un espacio indiferenciado, sería un principio en la concepción de las propuestas que perduraría durante muchos años"<sup>7</sup>, promocionando 'vacíos urbanos' entre conjuntos de bloques ingobernables, sujetos a especulación urbanística, desatendiendo cualquier atisbo de planificación racionalmente aceptable. "Tienen en común, sin embargo, lo más característico del Movimiento

<sup>2</sup> URIARTE, Iñaki. "Ría de hierro", en: *Zainak 29. Cultura y sociedades marítimas: prácticas específicas, sistemas técnicos, sociales y de representación*, Donostia-San Sebastián: Eusko Ikaskuntza/SEV., 2007; p. 283.

<sup>3</sup> *Idem*, p. 286.

<sup>4</sup> Con la intención de ganar terreno industrial desde Olabeaga hasta la cabecera de Zorroza, aunque el planteamiento de Bidagor veremos que incluía la apertura del canal con la disposición que actualmente tiene la dársena frente a la ribera de Deusto, sin convertir Zorrozaurre en isla sino rellenando el viejo cauce de la Ría para una nueva zona portuaria artificial.

<sup>5</sup> Después de la ciudad ideada por Segurota en 1933, retomada por Careaga y Busquets i Vautravers en 1937 y reelaborada por Bidagor en 1946 como 'ciudad nacional sindicalista', pervertía sobremanera todos los esquemas racionalistas de antaño. El poblado principal se ubicaría junto a la dársena proyectada en el río Asua, en una operación semejante aunque de mayores dimensiones a los poblados satélites surgidos también en Leioa (colina de Lamiako). Lugares en los que aparte del programa constructivo autárquico se utilizaba una versión sui géneris de la ciudad-jardín e incluso el bloque lineal.

<sup>6</sup> Son innumerables los espacios y barriadas casi de auto-construcción surgidas de una manera semi-espontánea en esas fechas. El alto de Kastrexana, entre otros, es un ejemplo reseñable debido a su emplazamiento como mirador panorámico sobre una amplia zona de la Ría de Bilbao y la vega de Deusto.

<sup>7</sup> MARTINEZ CALLEJO, Javier. *Bilbao. Desarrollos urbanos. Ciudad y forma, 1960-2000*, Vitoria-Gasteiz: Gobierno Vasco. Departamento de Medio Ambiente, Planificación Territorial, Agricultura y Pesca, Ayuntamiento de Bilbao, Colegio Oficial de Arquitectos Vasco Navarro, 2009; p. 179.

Moderno: la mirada exclusiva hacia el futuro y, con ella, el afán de innovación y de rechazo de las formas tradicionales”<sup>8</sup>.

### I.6.1. DESARROLLO INDUSTRIAL Y SUPERPOBLACIÓN

Por esos años cuando el gobierno golpista del Estado español se recubre de una pátina de ‘tecnócratas’, y ante la necesidad de respuesta a la agudización del problema de la inmigración (todo ello aceptado como reto impuesto por los tiempos) atraída por la fuerte concentración industrial, casi todos los rincones afectados por la Ría estarían ya superpoblados, teniendo en cuenta que la ampliación del puerto del Abra acrecentaría el concepto del Bilbao metropolitano. Este motivo facilita la expansión industrial por la arteria secundaria del Kadagua, así como hacia los valles de Arratia y el duranguesado, inflando aún más si cabe la concepción metropolitana. Era preciso, por lo tanto, incrementar también las vías de conexión con la ciudad central, apareciendo una primera idea proyectada del futuro puente de Rontegi<sup>9</sup>. Se perfilaban claramente tres clases de municipios; aquellos que tenían su desarrollo constantemente condicionado por la industria (sobre todo la margen izquierda de la Ría y los ejes del Galindo o el Kadagua), las localidades de carácter residencial en las cuales se permitía la existencia o intensificación controlada de la industria (valle de Asua fundamentalmente), y aquellos cuyo desarrollo se encauzaría hacia los poblados dormitorio, así como actividades de esparcimiento y recreo (Getxo y Leioa en la margen derecha de la Ría, donde ya existían zonas urbanas de calidad).

El resultado fue una aglomeración urbana articulada en la dorsal de la Ría entre el Abra y Basauri, que en sus aspectos fundamentales ya aparecía perfilada en la década de 1930. Mosaico urbano de diferentes zonas morfológicas a causa de la segregación de las funciones claramente dispuesta en la zonificación: área industrial intermedia de la Ría, el puerto exterior y la zona minera en términos generales. Por otra parte, Getxo era aún un espacio en formación que garantizaría una exclusividad social en la margen derecha y la cualificación de los frentes de agua de la Ría. La ampliación de la Anteiglesia hacia Algorta y La Galea preveía la consolidación de un refugio para elites sociales y después para clases medias, similar a lo que sucedería con la partición de Leioa en zonas residenciales, industriales portuarias en la orilla de la Ría. En la margen izquierda la residencia obrera marcaba el síntoma de la alta ocupación industrial ribereña, desplazándose las viviendas por las colinas escarpadas. Entre tanto, la villa de Portugalete perdería definitivamente la condición burguesa que la caracterizaba a favor del entorno industrial y obrero a parte del portuario, aunque menos intensamente que Barakaldo o Sestao. Entre medio quedarían los nuevos poblados y barrios satélite separando vagamente zonas industriales y residenciales, de modo que el Plan Comarcal definía ciertas cuñas de espacios verdes o vegetación que servían para separar los elementos de la zonificación, que algunos de ellos se calificaban como permanentes, especiales e interiores de poblados. Se consideraba así la Ría como una gran unidad productiva.

Para un reparto supuestamente equitativo del equilibrio, el Plan Comarcal disponía de una herramienta administrativa que era la Corporación Administrativa del Gran Bilbao, integrada por el Estado, la Junta de Obras del Puerto, los municipios y otras fuerzas económicas, no excesivamente alejado en su integración y gestión de las entidades mucho más actuales que con capital fundamentalmente público y operando a modo de fundaciones, han servido para llevar a cabo las intervenciones de remodelación urbanística que se han realizado y se están realizando tanto en Bilbao como en su área metropolitana a partir de la década de 1990. Curiosamente, uno de los primeros empeños sería comenzar a liberar los muelles ocupados en el centro de la ciudad: Arenal, Ripa y Campo de Volantín, tal como cincuenta años más tarde se propondría tanto en Uribitarte como en Abandoibarra o Zorrozaurre. Los planes parciales desarrollaban áreas limitadas y acotadas en el Plan Comarcal (destacando por ejemplo Deusto, Asua<sup>10</sup>, Erandio y Barakaldo por

<sup>8</sup> *Idem*, p. 233.

<sup>9</sup> Además del omnipresente pero cuenca realizado puente de Olabeaga u otro previsto entre Las Arenas y Portugalete, con entrada en espiral para la subida del tráfico rodado que ya adquiriría una importancia inusitada, inspirado en otros ingenios como los puentes de Cabo Hall (Detroit) o Kure (Japón) según indica Javier Martínez Callejo.

<sup>10</sup> Una discontinua hilera de fábricas aparecerá a lo largo de la carretera y el ferrocarril.

ubicarse en las zonas de ribera más afectadas por las obras del momento), proporcionando la forma de la metrópoli a escala intermedia como lo harán los planes territoriales parciales de la década de 1990 (además de la Ley del Suelo de 1956 que definía una serie de jerarquías a través de los planes nacionales, provinciales, generales y parciales).

Esta visión general desembocaría al final en el Plan General de Ordenación Urbana de Bilbao y su Comarca de 1961. En este marco veremos el nuevo intento de amortizar los terrenos de reserva en el valle de Asua con el Concurso Internacional de Ideas que disponía un amplio territorio entre Erandio y La Ola en Sondika, evitando en todo caso su intersección con el aeropuerto que eliminó definitivamente la posibilidad de creación del polígono residencial dedicado a las clases medias en auge. Conjuntamente con ello, se intensificarían los poblados satélites y la pequeña industria en la margen derecha (Getxo, Leioa, Erandio), así como la intensificación industrial en la margen izquierda (zonas de Cruces y ribera alta de Galindo, Kadagua<sup>11</sup>, Muskiz y la antigua zona minera). El plan definía también unos espacios libres con funciones 'estéticas' y de esparcimiento, sobre todo por razones higiénicas y de descongestión urbana, incluyendo las franjas forestales perimetrales y los parques urbanos. Se recuperaba otra vez la idea del puente de Olabeaga, además de perfilarse el de Rontegi y otro en las Arenas y Portugalete que después recordaremos. El puente de Olabeaga daría acceso al ensanche y sería un vial descongestionador de las márgenes de la Ría, desapareciendo casi por completo el tradicional barrio de Olabeaga, hecho que también se ha repetido, salvando las distancias, en algunas de las propuestas surgidas en tiempos mucho más recientes. Existirían viales porticados reservados a los peatones, las cuales disponían de plazas ajardinadas llamadas vías-parque. Aún así, la situación de muchos municipios de la Ría seguía siendo lastimosa, salvo el caso de Getxo que había seguido su propio desarrollo dando inicio al Plan Parcial reconvertido en Plan de Ordenación Urbana en la década de 1960.

No obstante, desde la perspectiva espacial era evidente que la orilla izquierda seguía su curso de industrialización mientras que en la orilla derecha predominaban las áreas residenciales ya de calidad mucho más discutibles y menos lujosa o acomodada que los ensanches decimonónicos (Neguri, Las Arenas, etc.). La segregación, en cambio, seguía mostrándose clara a los ojos del ciudadano en la estructura orgánica que mantenía la planificación de los municipios de la Ría con su estructura lineal metropolitana y ribereña, fundamentalmente industrial y portuaria. Los suelos que albergaban la gran industria seguirían incrementando su densificación hasta llegar al máximo aprovechamiento. "Conceptos como desarrollo armónico, equilibrio territorial o calidad de vida no serían asumidos como directrices de ordenación territorial hasta bien entrada de los años noventa del pasado siglo"<sup>12</sup>. La Ría en sus dos orillas y el puerto longitudinal continuaban rigiendo la inspiración del Plan General de Ordenación Comarcal, de modo que en la fase de consolidación de área metropolitana la falta de espacio en la Ría proyectará las zonas industriales también hacia el interior a la vez que el puerto se lanza a establecerse sobre un área suburbana 'capturada' ejerciendo su función rectora en el Abra exterior hacia Abanto y Zierbena, localidad que a día de hoy ha terminado considerablemente engullida por las instalaciones portuarias y donde persiste una actividad residual marinera unida a las capturas de marisco y la pesca de bajura, de forma similar aunque quizás más acusado a lo que ocurrirá en el propio puerto de Santurtzi y Portugalete. Volviendo al centro de Bilbao en Abando, se mantenía claramente lo que había sido la estructura urbana regida por el ensanche residencial y los suelos portuarios reservados en Abandoibarra separados por el trazado del ferrocarril, extendiéndose en subáreas entre Uribitarte y Olabeaga. Siguiendo los primitivos planos de la ampliación del ensanche, en el sector portuario de Zorroza se procedía igualmente al alzado de tinglados aún durante la década posterior a la guerra civil<sup>13</sup>.

<sup>11</sup> La densidad edificatoria fabril disminuirá desde la desembocadura en la Ría hacia el interior, debido a los condicionantes topográficos, constituyendo espacios marginales que veremos perduran a las puertas del centro bilbaíno que ofrecerá menores alternativas a la expansión del área metropolitana.

<sup>12</sup> GONZÁLEZ PORTILLA, Manuel (ed.). *La consolidación de la metrópoli de la ría de Bilbao* (vol. II), Madrid: Fundación BBVA, 2009; p. 140.

<sup>13</sup> Salvando las distancias, las Directrices de Ordenación del Territorio de la década de 1990 que proponían planes parciales mantenían el liderazgo urbano de Bilbao como centro de actividad económica del corredor del cantábrico y del eje atlántico conectando Bilbao con París y Burdeos. En las márgenes de la Ría se consolidaba lo ya existente con nuevas plataformas de transportes intermodales en las proximidades del puerto exterior del Abra. El eje de la Ría, acaparaba mientras tanto las denominadas 'áreas de oportunidad'.

El cese de las explotaciones mineras debido al agotamiento de las vetas rentables también propició lugares proclives a la urbanización como los proyectos constatados en el propio núcleo bilbaíno para las áreas de Miraflores (pequeña península en una de las curvas más pronunciadas de la Ría), u otras áreas en la margen izquierda y principalmente en las zonas mineras (lo que ha sido una constante hasta las recientes urbanizaciones de Miribilla cerca de Bilbao la Vieja<sup>14</sup>). En la década de 1960 llegaría con todo ello el último ciclo expansivo de la industria bilbaína, que se vería condicionado diez años después por la crisis de 1973, y justo una década después la suerte de la Ría sería acelerada por las inundaciones de 1983 (catástrofe natural imprevista) que ya hemos destacado en dos ocasiones: “años atrás habían desaparecido los cargaderos de mineral, posteriormente los barcos dejaron de subir hasta los alejados muelles del interior de la ría y los puentes levadizos dejaron de ejercer su función. Las chimeneas de las industrias también dejaron de humear y seguido llegó el desmantelamiento de sus instalaciones”<sup>15</sup>. Todo lo demás puede decirse que ya es historia. Una historia que se palpa en las revisiones de los planes urbanísticos y comarcales durante la década de 1970, introduciendo los primeros criterios de participación a modo de exiguos períodos de sugerencias y alegaciones que podían realizarse por los grupos y/o personas interesadas/afectadas<sup>16</sup>. Ya finalizando la década siguiente de 1980, el Avance del Plan General de Ordenación Urbana de Bilbao (PGOU) incluye la reflexión sobre los espacios del borde de la Ría, comenzando quizás desde la recuperación del paseo de los Caños que antes veíamos con su prolongación hasta Bolueta. La península de Miraflores igualmente citada se incorporaría como zona verde de valor añadido orientada hacia el cauce de la Ría<sup>17</sup>. Los parques urbanos y metropolitanos de grandes dimensiones debían de contrarrestar a partir de entonces los déficits urbanísticos de los barrios surgidos con el abono ‘desarrollista’ de los decenios precedentes. Bilbao estaba llamada a convertirse en capital-cabecera de región europea que se perfilaría entre la costa vasca y francesa, centro de servicios en uno de los puntos privilegiados del eje atlántico<sup>18</sup>.

#### 1.6.1.1. La Ría: una arteria de importancia crucial y simbólica para la conformación de la aglomeración lineal entre Bilbao y el Abra

La transformación urbana sería así fundamental, siendo la Ría tanto la dorsal estructurante como la arteria simbólica con capacidad para trascender el ámbito municipal y englobar la

<sup>14</sup> La zona tuvo ya una reflexión durante 1974 con algunos anteproyectos sin demasiada concreción ni conexiones con la Ría, en el que se recogían polígonos residenciales, áreas de parques, remates con barrios limítrofes, zona de expansión y enclave de servicios urbanos. En alguna de las variantes resultaba paradigmática la recuperación tipológica y la importancia concedida a los ejes configurados en el área equipamental de la explanada sobre la Ría, como mirador hacia el cauce fluvial, delimitando la edificación en un espacio circular no cerrado que prolongaría su eje longitudinal hacia un edificio emblemático que funcionaría como remate visual del conjunto urbano. Un sistema de recorridos peatonales articularía a su vez el parque central y el espacio residencial con el Casco Viejo, creándose una senda de ribera en la orilla de la Ría desde San Antón hasta La Peña. En La Peña, también se promovió un polígono residencial con la definición de un potente viario que comunicaba las márgenes de la Ría, abarcando el Casco Viejo, Santutxu, Begoña, San Francisco, Zabalburu y Basurto hasta la Solución Sur, mediante un viaducto que cruzaría la Ría en el alto de Miraflores. Muchos otros proyectos y alternativas de esta índole, sin embargo, no son de nuestro interés en tanto que, aún estando más o menos cercanos a cauces fluviales, no incorporan su carácter como condicionante indispensable; esto es, no crean verdaderos frentes de agua, por lo que daría igual que el escenario geográfico-territorial y paisajístico-estético fuese la Ría que una autopista. Posteriormente, El Plan de Reforma y Rehabilitación Interior de Bilbao La Vieja compartía intenciones en su diseño y soluciones planteadas con estas áreas como la Mina del Morro, tratando de romper definitivamente la situación de aislamiento con el resto de la ciudad y consolidando el tejido urbano ‘recompuesto’. La remodelación llegaría así hasta los muelles de la Merced, Urrazurrutia y Marzana tal y como explicaremos, pasando por la zona interior del Corazón de María y la plaza de la Cantera.

<sup>15</sup> BILBAO-GOYOAGA, Jesús. *El genio de la ría. Una evocación desde la Ribera de Deusto*, Bilbao: Muelle de Uribitarte, 2005; p. 181.

<sup>16</sup> Hasta entonces, era evidente cómo el resultado de la planificación o carencia de ella había sido una ciudad lineal casi espontánea e ingobernable, con tremendas densidades de ocupación de suelo y mezcla continua de actividades residenciales e industriales.

<sup>17</sup> Con propuestas mucho más cercanas a las ideas de ‘restauración urbana’, vertidas por arquitectos como Federico Arruti y Manuel Salinas o Juan Carlos Alonso.

<sup>18</sup> Salvando las distancia con el actualmente denominado eje o ‘arco atlántico’, las rutas que seguía la exportación del mineral de hierro bilbaíno y vizcaíno ya desde los siglos XIV y XV nos da unas pistas indicativas de la importancia que adquirirían dichas direcciones desde la costa francesa (Baiona, Burdeos, La Rochela, Nantes y La Bretaña) hasta los Países Bajos (Brujas y Amberes), además del Reino Unido desde Southampton, Bristol y Londres hasta Escocia e Irlanda.

conurbación metropolitana; un espacio de alta calidad e imagen del nuevo Bilbao unido al agua. Por ello, la Ría sería también núcleo de actividades punteras de diversa índole, sobre todo cultural, promocional y empresarial. Un factor integrador y a la vez diferenciador que precisaba investirse de iconos urbanos emblemáticos. Iconos que, de haberse afrontado la remodelación cuando aún ciertas industrias funcionaban en la Ría (caso referencial de los Astilleros Euskalduna), jamás se hubiesen situado en esos lugares, puesto que el modelo tan radical de terciarización hubiese resultado sencillamente imposible. Tal y como corresponde a una villa de tradición fluvial y portuaria, el protagonismo del puerto sería muy relevante a partir de entonces, no únicamente liberando céntricas zonas urbanas para impulsar la remodelación de los frentes de agua como factor diferenciador sino como elemento simbólico más o menos ancestral de muchos espacios portuarios que con el tiempo han pasado a incorporarse en la trama urbana como plazas fluviales y láminas de agua, tal como aconteció en el Arenal bilbaíno que antes veíamos.

Desde la propia fundación Bilbao Metròpoli-30 y hacia el ecuador de la década de 1990, cuando ya la mayoría de las intervenciones urbanísticas estaban perfiladas a grandes rasgos para Bilbao, la Ría como elementos articulador gozaba de un fuerte predicamento como factor diferenciador y a la vez integrador de la estructura urbana y atractivo para la metròpoli bilbaína. El éxito en este aspecto sería un factor crucial para la orientación interna y la proyección externa, reconociendo de cierta forma esa deuda del espacio metropolitano con el frente fluvial ribereño como eje vertebrador. Junto a ello, el puerto de Bilbao se vislumbraba como uno de los principales activos y garantía de éxito dada su ubicación y desarrollo histórico en una situación geográfica privilegiada para afrontar la competencia con otros puertos importantes del continente europeo. Durante ese tiempo estaban ya en marcha las obras para ganar terrenos al mar entre Santurtzi y Zierbena, con la construcción de plataformas para enlaces exteriores, diques y contradiques de abrigo en los frentes costeros y la creación de nuevas zonas francas y zonas para actividades logísticas. Y es que, como símbolos identificadores y justificativos de las actitudes colectivas, "la tendencia y facilidad de la ciudadanía de Bilbao por crear símbolos dinamizadores y por emblematicar sus obras y acciones han convertido también el proyecto del puerto exterior en el Abra en una acción trascendente susceptible de pedagogías ciudadanas y de retóricas oficiales"<sup>19</sup>.

Otro de los programas estratégicos marcados por Bilbao Metròpoli-30 se detenía, igualmente, en la recuperación de los márgenes de la Ría como base fundamental para actuaciones futuras en el Bilbao metropolitano. El proceso que ejecutaría a posteriori la operación revitalizadora concentraba su mirada, lógicamente, en la selección de los frentes de agua que requerirían una atención prioritaria como Abandoibarra en el corazón mismo del Bilbao industrial y portuario que había dejado de latir unos años antes. Además, "la intervención de arquitectos de renombre se extrapola a otros proyectos en la ciudad. Cualquier intervención en los principales espacios – fundamentalmente en el borde de la Ría– fue motivo de un proyecto arquitectónico de elevada precisión o tras el que, cuando menos, habría de figurar una firma de prestigio"<sup>20</sup>.

En lo referente a la reconversión industrial, se expulsa a las fábricas del centro de la ciudad y se produce una promoción pública de suelo industrial urbanizado en polígonos de nueva creación (llamados en Euskera 'Industrialdeak') o procedentes de la rehabilitación y recuperación de infraestructuras existentes ('Elkartegiak', viveros o semilleros empresariales que buscan nuevos nichos de actuación). La ocupación del suelo en estos casos corresponde a una distribución ordenada de la masa edificatoria, que rechaza los grandes volúmenes y elevadas alturas o infinitas hileras de pabellones anodinos para apostar por la imagen de un número limitado de manzanas edificadas en un entorno de valores paisajísticos y/o ambientales reconocidos, a menudo con edificaciones disimuladas compuestas de módulos que se ordenan convenientemente entre los viales y espacios libres con usos recreativos y de servicios terciarios. Penetramos así en la era de los parques tecnológicos, que obviamente contienen algunas arquitecturas que se muestran como hitos emblemáticos de las últimas corrientes estilísticas, rodeados de elementos escultóricos y de mobiliario urbano tal que nuevos barrios de una ciudad:

<sup>19</sup> Bilbao Metròpoli-30. "El Bilbao metropolitano en el horizonte del 2000. Los retos del futuro y las respuestas proyectadas", en: *Bilbao. Hiriburuak. Vida, paisajes, simbolos*, Bilbao: Sendoa, 1994; p. 136.

<sup>20</sup> MARTINEZ CALLEJO, J. *Bilbao. Desarrollos urbanos...*, op.cit, p. 348.



"La reestructuración económica constituye aún un objetivo por cumplir, reestructuración además que, en un principio, se hizo recaer en los urbanistas, a quienes no comprometía dicha función, por lo menos en solitario, y para la que no se les preparó en la Escuela. Este objetivo finalmente ha dependido de los intereses políticos. Así se ha manifestado en la orientación residencial-comercial que se ha impuesto en el área central bilbaína, programada inicialmente como centro de negocios difusor de iniciativas y generador de empleo. El mismo uso residencial-comercial se le ha asignado al viejo centro industrial de Barakaldo (IKEA, Megapark, Media Market, etc. [...]) La 'limpieza' ha llegado tan solo al 'water front' de Desierto (Barakaldo) que enlaza con Ansio (BEC-Business Exhibition Center). Por el contrario, Sestao, Ortuella, Valle de Trapaga y Erandio ofrecen aún evientes signos de degradación urbana. Ha imperado, en definitiva, el urbanismo que postula la vuelta al modelo de la 'ciudad bella' [donde] el 'brillo del titanio' ha sido ampliamente rentabilizado por la clase política"<sup>21</sup>.

Echando la vista atrás, con el salto del ensanche a la vega de Abando, primeramente se formaría el núcleo ferroviario que no pudo atravesar la Ría (como sucedería en Baiona), implantándose las estaciones de Abando<sup>22</sup> y Santander, esta última mediante una fachada modernista de gran belleza que ha impreso un fuerte carácter simbólico e iconográfico a este frente de la Ría. Los detractores de la idea ensanchista como antes recordábamos, sabiendo que uno de los más acérrimos sería el escritor Unamuno, pronosticaban una Ría hecha canales y 'presa en pretilos', y una ciudad encerrada entre trazados de líneas férreas, desfigurada por el asfalto que iría comiendo todos los 'alrededores campestres' fruto de una concepción bucólica del territorio que tanto comenzó a estilarse al final del siglo XIX. La afirmación de Engels en cuanto a la división espacial plena de hipocresía que caracterizaba la ciudad industrial victoriana, se estimaba que se haría presente también en el Bilbao post-ensanchista, de modo que un viandante pudiese pasear toda una jornada sin apenas percatarse de las condiciones miserables de la población obrera. Dicha división de espacios requería en Bilbao la instalación de las zonas industriales a lo largo de los bordes de agua, hecho que, a la postre, causaría ese relativo 'volver la espalda a la Ría' que se ha venido denunciando por parte de numerosos autores. También en este sentido, en la propuesta metropolitana de Bastida se intuía un cambio de modelo con soluciones para la descongestión de la villa como el desplazamiento de la actividad industrial hacia el valle de Asua, estableciendo corredores en ambas márgenes de la Ría y la creación de puentes de conexión.

Primeramente, la ampliación del ensanche de Bilbao debía realizarse hacia Basurto y San Mamés y hacia la zona de Amezola, intentando unir sin trauma ambos ensanche aún de corte decimonónico. Para ello el arquitecto y funcionario municipal Enrique Epalza elaboró un proyecto en 1896-1898 con la anexión al ensanche de nuevos terrenos en Indautxu y una línea paralela a la Ría que llegaría hasta Zorroza, donde volvía a aparecer una trama propia de ensanche decimonónico. Arrinconado este intento, en un concurso convocado en los primeros años de la siguiente década se dieron a conocer las soluciones propuestas por Guimón y Bastida así como Federico Ugalde. Entre las propuestas finalistas del concurso, Pedro Guimón y Ricardo Bastida potenciaban los ejes viarios longitudinales de la Ría hacia Basurto y Olabeaga, zona que encauzaría el desarrollo urbano hacia el Abra, a pesar de que los cambios en el Ayuntamiento y las presiones realizadas precipitaron la aprobación de otro de los proyectos finalistas, el de F. Ugalde.

Mientras tanto, la idea de que la ciudad llegara desde Bilbao hasta el Abra ya era un debate público y demanda de grupos de opinión, acrecentada por el hecho de que la Junta de Obras del Puerto ya controlaba todo el territorio canalizable de la ribera fluvial desde San Antón hasta Portugalete, lo que muy pronto se denominaría como el '*hinterland*' marítimo bilbaíno. A ello contribuían las redes ferroviarias de las márgenes de la Ría y la colonización industrial de las riberas. Unos años después, Bastida abogaría por una directriz única que no llegaría a realizarse pero que marcaría un claro precedente. Tras las anexiones de las anteiglesias colindantes se convocó el concurso que ganaría en primera instancia el alemán Joseph Sttügen, con un trazado que tuvo que variarse para incorporar la temprana idea de la apertura del canal en Deusto,

<sup>21</sup> GONZÁLEZ PORTILLA, Manuel (ed.). *La consolidación de la metrópoli de la ría de Bilbao* (vol. II), Madrid: Fundación BBVA, 2009; pp. 542-606.

<sup>22</sup> Por interacción con la Ría y la lámina de agua, hemos de recordar brevemente el gran complejo intermodal que durante los años 50 del siglo XX el promotor Ibarra quiso construir con el beneplácito de los jefes del régimen franquista y sustituyendo la estación de los Ferrocarriles del Norte. La nueva estación de tren, autobuses e inclusive helipuerto incluiría una zona hotelera y comercial en el frente de agua ribereño.

simultáneamente publicado por la propia Junta de Obras del Puerto. La península y las riberas quedaban así para usos industriales, con un modelo de ciudad portuaria apegada a la Ría que impedía zonas de esparcimiento en los frentes de agua para las poblaciones y barrios del entorno. En el mismo concurso se presenta el trabajo de García Mercadal y Otto Bünz, que incorpora las ideas de modernidad y racionalismo constructivo del momento, no muy alejado de lo que propuso Manuel Aizpurua para Donostia-San Sebastián y que analizamos en el próximo capítulo, aportando forma urbana y metropolitana al esquema comarcal de las vialidades previstas por Bastida y con gran importancia del paso viario hacia Deusto, con la conexión entre ambos márgenes de la Ría a través del puente de Olabeaga, que será una iniciativa recurrente. La tipología edificatoria se adaptaba así a los grandes esquemas geométricos viarios del ámbito metropolitano.

Abandonadas estas iniciativas por una evolución más realista que atendía a las múltiples variables territoriales, productivas, políticas, económicas, culturales y estéticas que se han dado cita en el espacio fluvial y litoral de la Ría y puerto de Bilbao a lo largo del siglo XX, hasta hace escasas décadas, el 'contacto de la ciudad con el agua' estaba reservado a la industria, con un imponente paisaje fabril que colmataba el borde fluvial de la metrópoli bilbaína mientras que por las laderas posteriores al terreno llano por donde discurre la Ría se divisaban las áreas urbanas, lo cual deviene un enorme territorio baldío en el que asoman las ruinas y los espacios abandonados, tierras estériles con fragmentos de arquitecturas y objetos abandonados; descampados como lugares intersticiales y liminares<sup>23</sup>, aprovechables en todo caso para evocar miradas estéticas de un pretendido feísmo asociado a esos territorios-paisaje a los cuales les concierne, desde nuestro punto de vista, un valor etnográfico y visual como escenario de vestigios de cultura material susceptible de ser tomada en consideración como patrimonio más o menos efímero de carácter antropológico-signitativo e iconográfico. Alejados de los frentes de agua, perduraba también la imagen de las periferias urbanas cuya centralidad nunca gravitó en torno al agua<sup>24</sup>, constituyendo aún en la década de 1990 las 'traseras' de la ciudad. Aparece así claramente la condición de 'avenida de la industria' que la Ría ha mantenido en la última centuria.

Medio siglo después de la célebre conferencia de Bastida, hacia el último cuarto del siglo XX pocas opciones de crecimiento y expansión presentaba Bilbao por haber hipotecado la posibilidad de extenderse en el Valle de Asua. Sin embargo, un estudio encomendado a la firma Metra Seis llegó a proponer en el ecuador de la década de 1970 una ciudad lineal desde Getxo hasta Larrabetzu a lo largo de dicho valle, validando otra vez la recurrente idea de la ciudad de Asua descarta en los años 30, 40 y 60 del siglo XX respectivamente. El eje de expansión principal consideraba algunas localidades muy cercanas o propias del territorio costero como Leioa, Getxo, Berango, Sopelana y Urduliz. En el seno de este empeño programático de ordenación territorial se tomaron en consideración aquellas servidumbres más específicas que la ciudad central ya comenzaba a 'arrojar' a su entorno periurbano como el aeropuerto, el superpuerto del Abra o todos los asentamientos industriales cuya obsolescencia tímidamente se intuía. En dicho contexto temporal políticamente convulso, con el Consejo General del País Vasco como órgano preautonómico y transitorio, se extinguía jurídica, administrativa y operativamente la Comarca del Gran Bilbao<sup>25</sup>, órgano metropolitano sobre el cual habían recaído muchos de los problemas urbanísticos de ordenación que afectaban al territorio fluvial y ribereño del valle del Bajo-Nerviún. A partir de entonces, los ayuntamientos adquirirían las competencias atribuidas por la Ley del Suelo a las corporaciones municipales, siendo las restantes asumidas por el Gobierno Vasco en 1980 (época también en la que se dieron las des-anexiones de Erandio y el valle de Asua).

### 1.6.1.2. De la Comarca del Gran Bilbao al Plan Territorial Parcial metropolitano

En aquellos años, numerosos urbanistas británicos fueron reclamados para intervenir en foros de debate sobre problemas urbanísticos que concernían a Bilbao y su extensión metropolitana litoral, de modo que incluso algunos de ellos (McKintterick y Manners) plantearon ya la necesidad

<sup>23</sup> Lara Almarcegui, 2008.

<sup>24</sup> Javier Cenicacelaya, 2008.

<sup>25</sup> Luis Bilbao, 2008.

de reconvertir las fuentes productivas industriales en plataformas para el sector terciario, sustituyendo la ciudad industrial por la ciudad de servicios, cuando aún los efluvios dorados del hierro incandescente rechinaban en las acerías de Barakaldo y Sestao, sin que la ciudadanía tuviese una veraz perspectiva de lo que estaba por llegar. La comparación de Bilbao con ciertas ciudades de Gran Bretaña empezó a ser habitual, con mención expresa a casos concretos como los de Glasgow, Cardiff o Aberden, teniendo en cuenta el modelo de reconversión, remodelación y desarrollo seguido por las agencia de revitalización de regiones industriales, portuarias y mineras deprimidas. No obstante, ya con el Plan Estratégico para la Revitalización del Área Metropolitana de Bilbao se fijó también la vista en otras ciudades, británicas pero también estadounidenses, que serían referentes para Bilbao. Baltimore por ejemplo había renovado su área portuaria mientras que Pittsburg se concentraba en el centro de la ciudad, con el área denominada 'Triangulo de Oro' que recordaba al espacio neurálgico post-industrial y fluvial de Abandoibarra en Bilbao que luego trataremos extensamente:

"Gran muestrario zoológico-arquitectónico en pleno desarrollo. Otro parque temático, para oficinas, comercio y viviendas en medio de un fondo verde. Ha sido un caso muy polémico, con gran debate ciudadano, ante el que se ha hecho oídos sordos. [...] Esta 'fiesta' de la especulación urbana con nula participación ciudadana y grandes dosis de propaganda vacua y autocom-placiente es el actual urbanismo de Bilbao. Aunque no solo de Bilbao. No hay ningún proyecto de futuro, sino u afán de competir con otras ciudades para ver quién tiene el mayor zoológico arquitectónico y los más raros especímenes que mostrar"<sup>26</sup>.

El paralelismo de las ciudades mencionadas con Bilbao estaba por lo tanto descrito, mientras que comenzaba a solidificarse el caldo de cultivo para un modelo de futuro basado en la recuperación de suelo industrial de alta calidad, muchas veces en los frentes de agua, que por la crisis económica sería prontamente liberado, dando lugar a la renovación del tejido urbano. La inquietud por la preparación de planes y macro-proyectos urbanísticos no se hacía esperar ya desde un tiempo antes, tal y como sucedió con una propuesta para Berango que dibujaba una Ría futurista repleta de puentes y diversas instalaciones en su desembocadura, que a la postre ganaría un Premio Nacional de Urbanismo como prelude de todos los galardones internaciones que la remodelación urbanística del Bilbao metropolitano está consiguiendo en la actualidad. Todo ello "preconizaba lo que hoy es una realidad. [...] Las bases de la política en urbanismo estaban consolidadas, lo que décadas después supuso una metamorfosis del Bilbao industrial al Bilbao de los servicios"<sup>27</sup>. En todo caso, la tardanza en perfilar el Plan General de Ordenación Urbana de Bilbao cuyo avance no vería la luz hasta 1989, siendo aprobado a finales de 1994, hace todavía más evidente la ausencia en ese plan de una visión metropolitana englobadora de los municipios de la Ría. Supliendo esa laguna en otro nivel del planeamiento, ese mismo año se proponía el Plan Territorial Parcial del Bilbao Metropolitano, cuya finalidad era la recuperación de las áreas que a lo largo de la Ría habían quedado liberadas del uso industrial que mantuvieron. Las propuestas no pasaron de meras formulaciones teóricas, quedando además obsoletas y fuera de lugar, tal que alucinaciones o espejismos de una suerte de 'anti-urbanismo':

"Se impone con absoluta brutalidad sobre el verdadero eje y auténtico rasgo territorial de la metrópoli, que es la ría. Cruza sobre la ría y la desembocadura de los afluyentes, con idéntica brutalidad, ignorando el modo como históricamente se han hecho los saltos sobre las láminas de agua en los contextos urbanos. Es decir, está tratado como una mera infraestructura de conexión de tráfico, disfrazada de avenida por el consiguiente maquillaje de árboles y otros elementos"<sup>28</sup>.

Ejemplo de lo que este arquitecto denomina 'urbanismo de recetario' o de 'pensamiento único', se lamentaba profundamente el desaprovechar esa oportunidad para consolidar un cauce fluvial remodelado en su coherencia territorial y estructural conformado a lo largo de muchos siglos de relaciones entre los seres humanos, constructores de ciudades y de métodos de laboreo productivo, con el medio geográfico.

<sup>26</sup> CENICACELAYA, Javier. "Bilbao y la urgencia de un urbanismo sostenible", en: BORJA, Jordi; MUXI, Zaida (eds.). *Urbanismo en el siglo XXI. Bilbao, Madrid, Valencia, Barcelona*, Barcelona: Ediciones UPC, Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Barcelona, 2004; pp. 27, 29.

<sup>27</sup> BILBAO LARRONDO, Lufs. "La metamorfosis de Bilbao. 1975-1979", en: *Ondare 26. Revisión del Arte Vasco entre 1975-2005*. Donostia-San Sebastián: Eusko Ikaskuntza/SEV., 2008; p. 299.

<sup>28</sup> CENICACELAYA, Javier. "Bilbao y la urgencia de un urbanismo sostenible", *op. cit.*, p. 28.

Por lo tanto vamos a referirnos también especialmente en este capítulo, a partir de ahora, a la conformación de los actuales municipios que componen el área metropolitana de Bilbao, proporcionando las necesarias indicaciones historiográficas que nos sirven para una mejor comprensión tanto del fenómeno metropolitano en sí como de la evolución espacial y temporal del territorio paulatinamente antropizado por la industria y la urbanización. Territorio donde se manifiestan las estrategias de creación de ciudad y de transformación territorial, proporcionando nuevas señas de identidad que en el inicio del siglo XXI vuelven a ponerse en entredicho. Pero, aún así, en todo caso hemos de referenciar el legado magnífico de tipologías industriales, 'arquitecturas del trabajo' y estructuras o 'elementos de mobiliario industrial' y portuario que a duras penas han llegado hasta nuestra época y se encuentran en vías de desaparición tras la desmantelación industrial que *asola los paisajes y borra las memorias tanto individuales como colectivas*. Insistimos, antes de seguir adelante, en lo fundamental de trazar la visión metropolitana para el caso de Bilbao, ya que dicha visión es consustancial a la comprensión de las señas del territorio y de las razones por las cuales se han configurado los frentes fluviales de una determinada manera a lo largo de casi 14 kilómetros río abajo. En este sentido, los signos de maritimidad que inundan el territorio bilbaíno entendemos que llevan intrínseco su apego al curso de la Ría desde el núcleo originario y la posterior villa medieval y moderna hasta el Abra, dando cuenta de que Bilbao, a diferencia del frente de mar abierto en primera línea de playa y puerto que ocupa la ciudad de Donostia-San Sebastián o el mucho más corto recorrido del Adour desde Baiona hasta su desembocadura tal y como veremos después, se encuentra en una peculiar situación geográfica que ha exigido un contacto especial con los bordes de agua y unas pautas de canalización y urbanización también muy especiales que han logrado la mutua colaboración y retroalimentación entre la villa y sus aledaños bañados por la Ría.

### I.6.2. CONFLUENCIAS Y DESENCUENTROS ENTRE LA CIUDAD CONSTREÑIDA Y SUS APÉNDICES EXPANSIONISTAS

En este apartado vamos a comprobar que el área metropolitana de Bilbao constituye un territorio fluvial y marítimo que comprende municipios que se extienden por la margen izquierda y derecha de la Ría hasta su desembocadura en el estuario resguardado por las localidades de Getxo, Santurtzi y la villa de Portugalete. La ribera izquierda se convirtió desde el siglo XIX en un asentamiento industrial y de residencia obrera, debido a la siderurgia y la construcción naval, mientras que la ribera derecha pasó de ser un asentamiento veraniego de la burguesía que tenía su residencia permanente en el ensanche de Bilbao a convertirse en núcleo de alojamiento de dichas clases para todo el año. Las operaciones urbanísticas y legales en esta zona la salvaron de la masificación y el colapso que reinaba en la margen izquierda, con la Ría como muro de contención cruzada únicamente por el famoso Punte Trasmargadero de Bizkaia. Ingenio del moderno progreso técnico y para muchos emparentado con la torre Eiffel, su levantamiento permitió el tráfico naval e industrial del entorno y trajo a Bilbao la arquetípica imagen de la arquitectura del hierro. Su estructura metálica permite colgar una plataforma para personas y vehículos, de modo que paralelamente el paso de la Ría queda controlado y sujeto a tarifas.

Desde que el epicentro de Bilbao se traslada del frente de agua de San Antón hacia el Arenal, después al ensanche de Abando y por último al área post-industrial ribereña revalorizada de Abandoibarra, además de los núcleos secundarios metropolitanos a lo largo de la Ría, varios han sido los medios de transporte que se han generado para la comunicación de todo el territorio fluvial. En este sentido, unos de los más significativos fueron los ferrocarriles de la margen derecha (para el desplazamiento de la burguesía) e izquierda (para el desplazamiento a las fábricas). Incluso el actual metropolitano no es en origen sino una reconversión del tren de la margen derecha (no así el de la izquierda), con estaciones bajo tierra en tramos donde circula en la superficie, con estaciones devenidas iconos arquitectónicos post-modernos a modo de caros simulacros de cosmopolitismo<sup>29</sup>. Un medio de locomoción que en un principio nació para dar una

<sup>29</sup> Andeka Larrea & Garikoitz Gamarra, 2007.

solución extrema a la expansión demográfica y poblacional en la periferia de las ciudades, se transforma en un medio atractivo y casi 'caprichoso' que otorga al área metropolitana una imagen unitaria y logotípica que pretende enaltecer las raíces de una identidad común. Y es que "la metrópoli moderna no es solo el desarrollo urbanístico y demográfico de una ciudad, sino el espacio moderno heredado de la era industrial, capaz de aglutinar las mayores contradicciones. Se ha convertido en el laboratorio sociológico y cultural que más intensamente está viviendo este cambio de mundo. En lo cotidiano, en lo espacial y temporal"<sup>30</sup>, y podríamos decir que en lo estético. Dado que la ciudad registra tendencias culturales donde cabe lo sociológico y lo económico, sobre todo esto último que está cada vez más sujeto a procesos de competitividad y competencia entre ciudades<sup>31</sup>.

Hasta las décadas de 1970 e incluso 1980 Bilbao se encontraba inmerso en lo que se ha denominado concepto de 'escala creciente', con la alteración de las formas de producción, elevada curva de crecimiento poblacional, la multiplicación de los puntos de concentración urbana y los cambios derivados de la asunción de una economía urbana industrial. Así, se transforma la naturaleza de la empresa, alcanzando un importante colectivo de asalariados y se conforman nuevos grupos profesionales y de ámbito directivo. Hacia el final de la década de 1970 dicho modelo entra en lento pero continuo declive con breves repuntes momentáneos, hasta que a partir de 1985 el Gobierno Vasco y el Estado español acuerdan la creación de la denominada Zona de Urgente Reindustrialización del Nervión. Despojando a la urbe y sus aledaños de la tradición industrial de la última centuria, para la fuerte apuesta del sector servicios se prioriza el puerto, con la ampliación y conversión en superpuerto europeo durante esos mismos años<sup>32</sup>. A caballo entre ambas concepciones se reconocía que "todos nuestros estudios han identificado la ría y el puerto como áreas decisivas para el futuro desarrollo metropolitano". Recordando lo que decíamos en la introducción acerca de la mirada cartográfica, los mapas y los planos, "a vista de pájaro, nuestra

<sup>30</sup> *BILBAO METRÓPOLI-30. Bilbao, una metrópoli con alma*, Bilbao: Bilbao Bilbao Metrópoli-30, 1997; p. 18.

<sup>31</sup> Este hecho queda meridianamente claro en la filosofía de Bilbao Metrópoli-30: "la competitividad está en lo mejor y en lo diferente: a ambas cosas, el liderazgo de las nuevas ideas les añade el sentido histórico de profundidad. Cuentan los proyectos e imágenes que dejan huella; os que aportan valores de futuro. En este sentido, una metrópoli llega a ser un proyecto de sociedad". *Idem*, p. 23. Curiosamente, para la defensa de estas ideologías la entidad aludida en más de una ocasión ha utilizado símiles religiosos fundamentados en los 'mandamientos' de la 'nueva urbanidad', las metrópolis con 'alma' o el 'espíritu' de la ciudad que debe de tener su 'biblia' en minúsculas, lo que para ellos significó hacia el final de la década de 1990 adherirse a la idea de 'ciudad de la paz y de la ciencia' recogida al parecer en la 'Carta de Megarides', introduciendo así mismo la noción de 'marketing de ciudades' para 'dibujar el futuro' (Arthur Andersen Consulting). Todo ello quizás también como parte de la 'reacción' a la crisis económica y social de la década anterior (1980), desembocando en el impulso de las tendencias dominantes perfiladoras de un nuevo modo de sociedad que encuentra una de sus plasmaciones físicas y estéticas en los proyectos que realizan 'los centros más avanzados del mundo'. Puesto que las ciudades con futuro son las que 'producen hechos de civilización importantes', la pregunta lanzada era si Bilbao sería capaz de crearlos como lo hizo en el pasado. A este respecto, la 'biblia' dogmática de Bilbao Metrópoli-30 inspirada en lo económico que va perneando todos los demás planos de la ciudad, relaciona sin sonrojo los parámetros medievales cuando supuestamente no existían pasaportes y las elites sobre todo religiosas utilizaban una lengua 'franca' de uso común que era el latín, con la situación post-moderna basada en el espacio único europeo, las transacciones económicas globales y el inglés que sustituiría al latín. En nuestros días cuando incluso la crisis ya va siendo 'otra', toda la sociedad al completo parece que tiene que ser el chivo expiatorio que 'expurgue' hechos como la destrucción del tejido empresarial que ha supuesto una de las fuentes de riqueza y prosperidad de un país. Y es que 'en la nueva edad media' algo se ha de crear. Siguiendo con las proclamas bíblicas, para Bilbao Metrópoli-30 es importantísimo el 'juego de valores' que implique una 'finalidad para nuestras vidas'. Siguiendo la idea de Handy, se pretendía comenzar a construir 'catedrales humanas' que nuestra generación no las verá concluidas. El tiempo de crisis y cambio histórico hace mella en las formas de 'fe' aunque estas sean más o menos seculares, produciendo un deterioro de valores. En nuestro entorno, "el declive industrial ha sido una realidad que debía ser superada por una sociedad que a lo largo de su historia ha demostrado su amor al trabajo, su espíritu aboral y empresarial". *Idem*, p. 69. El cambio de visión, que reclama un esfuerzo emprendedor 'dinámico y complejo' se vislumbraba igualmente en el 'libro rojo': *Perspectivas 2005*, editado por el propio Gobierno Vasco en 1989. El documento coordinado por Jaime del Castillo analizaba los casos de las áreas metropolitanas en declive centrándose en sus causas, así como las similitudes con Bilbao. Logrando la participación de los 30 municipios que configuran el área metropolitana del Bajo-Nervión, e implicando otros organismos público-privados, se puso en marcha el Plan Estratégico en sus fases sucesivas lideradas por Andersen Consulting al inicio de la década de 1990 con el objetivo de que Bilbao pudiera convertirse en la capital de los servicios avanzados financieros y empresariales de ese arco Atlántico en sustitución de la gran industria concentrada en la Ría, en clara competencia con otras ciudades de escala intermedia como Bourdeaux o Pittsburg (similar hasta en la topografía, incluido el funicular) y el tejido industrial basado en la siderurgia, los puertos y las comunidades de tradición mercantil. En Pittsburg se crea la Allegheny Conference Community Development que se hace cargo de la revitalización conocida como 'renaissance'.

<sup>32</sup> Aparte del Instituto Europeo de Software, para cuya atracción hubo una dura pugna internacional y que Bilbao Metrópoli-30 exhibió entonces como una de las operaciones 'estrella' paralelamente al Guggenheim.

área metropolitana está marcada y definida por el recorrido de la ría. También nuestra historia, y el valor estratégico de Bilbao como núcleo industrial y de comunicaciones<sup>33</sup>.

Utilizar la proyección internacional de la metrópoli bilbaína expandiéndola en el territorio y en el tiempo, Bilbao Metrópoli-30 lo entendía como una 'conquista', lo cual tiene mucho que ver con la idea de frontera, de 'conquista de los horizontes' y hoy en día de esas franjas de desarrollo económico que traspasan fronteras. Bilbao podría liderar el desarrollo de la 'franja' litoral del Atlántico, encontrándose en un núcleo privilegiado para el aprovechamiento de sus posibilidades; dado que es la única puerta atlántica europea con acceso directo al sur, situación no muy lejana de la que sucediera en esa edad media utópicamente reclamada como 'carente de fronteras' en la que Bilbao comenzó a tener su razón de ser.

La concepción metropolitana de Bilbao en un ámbito territorial lineal se perfila así con tres hitos importantes: el comercio marítimo practicado desde antiguo, el moderno establecimiento de la industria en toda la margen izquierda de la Ría y parte de la margen derecha como seguidamente veremos más detalladamente, las obras de acondicionamiento del Puerto Exterior en Santurtzi<sup>34</sup> y el desarrollo de las comunicaciones por vía ferrocarril que pretendían conseguir una buena interconexión territorial entre el puerto, la ciudad y las fábricas. Todo ello introduce un alto componente de transformación territorial-paisajística y de usos del suelo que se corresponde con la especialización funcional, con el predominio de una morfología donde lo fabril y lo urbano entremezclado prevalecerá sobre los antecedentes agrícolas, lo que incide además decisivamente en la configuración estética del paisaje con las estructuras industriales y de comunicación; ferrocarriles<sup>35</sup>, tranvías, compañías de botes para el tránsito por la Ría y toda una serie de nuevas infraestructuras para un nuevo Bilbao de la modernidad que, sin embargo, segrega el territorio funcional y socialmente: "Bilbao –residencial, industrial, mercantil, financiero y de servicios–, margen izquierda –fabril y residencia obrera–, y margen derecha –fabril y residencia obrera en su primer tramo (Erandio y Lejona), y turístico y residencia burguesa en Guecho, y, por último, las ciudades mineras"<sup>36</sup>. Este será, no obstante, el esquema territorial que el tiempo y los acontecimientos históricos nos han legado y ha permanecido en nuestra memoria colectiva, produciendo un 'modelado' del territorio que ha perdurado más o menos intacto hasta nuestros días de la des-industrialización y de la post-modernidad:

"...Industrialización y población– alteraron profundamente el paisaje al arraigarse y desarrollarse los nuevos núcleos urbano-industriales, en los que se entremezclaban fábricas, talleres, empresas, minas y una tupida red ferroviaria y de tranvías, con las viviendas y los núcleos urbanos, configurando todo ello una nueva realidad paisajística donde se entremezclaba lo industrial y lo urbano en un continuum"<sup>37</sup>.

La metrópoli de Bilbao zonifica así grandes áreas donde se destaca la zona minera desde Triano hasta Somorrostro con un desarrollo fuerte inicial con la explotación de los cotos y la extracción de hierro en unas fechas tempranas. Esta primera fase tendría su apogeo hacia el

<sup>33</sup> BILBAO METRÓPOLI-30. *Bilbao, una metrópoli...*, op. cit., p. 162.

<sup>34</sup> A partir de 1887, cuando la Junta de Obras del Puerto encarga el encauzamiento de la barra de Portugalete que impedía la navegabilidad al ingeniero Evaristo Churrua, las obras se sucederán con un cúmulo de actuaciones posteriores para la creación de diques, muelles y contramuelles así como el Superpuerto de Zierbana ya en el último tercio del siglo XX y las macro-actuaciones que se están llevando a cabo en la actualidad, que implican toda la zona costera de la margen izquierda del Abra de Bilbao. La ampliación más reciente del Puerto Exterior se inició en 1992 con la creación de una gran dársena con un dique recto que arrancaba del extremo del rompeolas de Santurtzi, además de un muelle perpendicular al contradique que acoge los terminales de contenedores. En los muelles creados entre Zierbana y Punta Lucero se asientan instalaciones industriales molienda de escoria granulada de alto horno, planta de coque, plantas de bioetanol y biodiésel, de sulfato sódico así como molino de semillas y refinadora de aceite. El muelle acogería también tráfico de roll-on y roll-off, aparte de otras infraestructuras que incluyen la Terminal ferroviaria, aparcamientos de camiones, zona de almacenaje, distribución, inspección fronteriza y depósitos aduaneros

<sup>35</sup> El ferrocarril del Norte llegó a Bilbao entre mediados y finales del siglo XIX, estableciendo la estación en los almacenes de Ripa, junto a una de las primeras casas del ensanche levantadas a orillas de la Ría por los fundadores de Santa Ana de Bolueta siguiendo un estilo parisino, cuyos bajos fueron alquilados para la creación y el establecimiento del Club Náutico. En el ecuador de ese siglo se había establecido la línea Bilbao-Tudela, empeño fallido por suspensión de pagos, habilitando una estación en los tinglados con cubierta de tijera a dos aguas que fue conocida como los pabellones de La Concordia.

<sup>36</sup> GONZÁLEZ PORTILLA, Manuel (ed.), *Los orígenes de una metrópoli industrial: la ría de Bilbao. Modernización y mestizaje de la ciudad industrial* (volumen I), Madrid: Fundación BBVA, 2001; p. 65.

<sup>37</sup> *Idem*, p. 67.

ecuador del siglo XIX y algo después, a lo que hay que añadir los intensos flujos migratorios. Flujos que no cesarán en todo el proceso de industrialización cuya evolución posterior se concentra en la 'zona industrial del tramo medio', esos espacios de la Ría caracterizados por la intensa ocupación fabril a partir del último tercio del siglo XIX y casi todo el siglo XX, convirtiéndose en emblema de la moderna industrialización. El Abra sería el tercer foco donde da comienzo la especialización territorial que se extiende, como decíamos, por ambos márgenes de la Ría, con el establecimiento de las redes de comunicación que sobresalen como una cuestión de vital importancia.

### **I.6.2.1. La construcción imaginaria del paisaje de la Ría: un hecho cultural y estético**

Se proponía también el énfasis en la recuperación de los frentes de agua como un indicador incluso sociológico de los pormenores de la remodelación urbanística y los cambios de imagen que afectan a los paisajes vividos y los imaginarios colectivos que pueden tener una plasmación en el campo estético signitivo-antropológico<sup>38</sup>. El área metropolitana de Bilbao, como espacio geográfico continuo perteneciente a circunscripciones administrativas diferentes en las que se forma una gran aglomeración urbana, con fuertes dependencias entre los núcleos que la integran y que ejerce una disposición preponderante de dominio territorial en el sistema de ciudades donde inscribe, presentaba numerosos indicadores de crisis medio-ambiental por la concentración de actividades industriales y portuarias junto a la residencia y escasez de suelo incrementado por la alta colonización del vehículo, la congestión y el alza en los precios. En este sentido, el Informe Europeo de Ciudades Sostenibles por ejemplo, de 1996, ya definía el término: regeneración urbana como un proceso de hacer reversible el declive económico, físico y social de las ciudades que va más allá de la remodelación urbana, englobando aspectos sociales, económicos, culturales y urbanos. No obstante, en múltiples ocasiones dichas operaciones tienen sus primeras plasmaciones más relevantes y evidentes en las intervenciones de remodelación urbanística, de modo que la estética que subyace en los modelos de hacer ciudad se prioriza a la vez que sirve para preparar el terreno a las decisiones de calado y de carácter quizás más ético-político y económico.

En los inicios de esa década de 1990, ya hemos citados que el Plan Estratégico para la Revitalización del Bilbao Metropolitano comienza a gestar unos modos de trabajo tendentes a definir el modelo de ciudad que se desea para el futuro inmediato del área metropolitana. Contexto en el que sobresale el denominado 'city marketing' realizado en ese plano 'ético' entrecamillado mucho más intangible por Bilbao Metròpoli-30, y en un plano ciertamente más urbanístico y 'estético' en cuanto a imagen post-moderna e intercambiable de ciudad por Bilbao Ría-2000. El requisito a desarrollar consiste, claramente, en el intento de recambiar una imagen supuestamente 'degradada' de ciudad post-industrial, particularmente fijándose en los frentes de agua de valores añadidos. Se muestran así una serie de operaciones de 'cirugía del tejido urbano' que potencian el eje de la Ría como dorsal fluvial metropolitana y el acondicionamiento de nuevos espacios residenciales en los márgenes de la Ría, recuperando muchos de los espacios anexos (procedimiento más bien urbanísticos y 'estético'), de cara al desarrollo de la cultura y el turismo como elementos impulsores que responden a esa globalidad teleológica de la regeneración urbana (empeños más bien ideológicos y 'éticos'). Con la impregnación de esta filosofía, las Directrices de Ordenación del Territorio (DOT) de la Comunidad Autónoma del País Vasco (CAPV) se inspiran en la 'cultura' de la ciudad y el territorio (la ciudad expandida al territorio versus la territorialización de la ciudad), con una integración simultánea y direccional de dichas categorías poniendo especial interés en la recualificación urbana con el 're-descubrimiento' del territorio y sus valores para la vida de los ciudadanos (aspectos más bien éticos), conscientes de la complejidad de la recuperación de las áreas en declive y sensibles a la flexibilidad necesaria para acometer inminentes procesos de transformación. Los cuales se plasman para nuestro estudio en la recuperación de espacios portuarios degradados y la reconstrucción o tratamiento de las riberas como espacios urbanos atractivos, además de la reutilización de espacios industriales infrutilizados, obsoletos y ruinosos.

<sup>38</sup> Nos remitimos, en este sentido a Mónica Alonso Martínez, con un estudio sobre la regeneración urbanística de Santurtzi (2002) que mencionaremos después, así como su tesina presentada en 1996 en la Universidad de Deusto: *Regeneración de zonas portuarias en el Bilbao Metropolitano: una Ría para el ciudadano*.

Para la acometida de dichos preceptos, urge la búsqueda de una nueva imagen urbana atractiva como expresión de una nueva etapa de desarrollo de la sociedad vasca. Lo que encierra esta frase, de hecho, reproduce de manera sintética en muy pocas palabras muchas claves que barajamos, lo que a la postre se fundamentará en el aprovechamiento de las áreas de oportunidad y espacios 'vacantes', intersticiales y marginales, próximas a los bordes de la Ría con la intención de constituir un elemento de centralidad metropolitana, emblemático y estructurante de los tejidos urbanos de los municipios integrantes, retomando la idea de adopción de mecanismos de compatibilización de planeamientos urbanos en torno a las infraestructuras de mayor empuje. A este respecto, se cita expresamente el Puerto de Bilbao y su progresiva liberalización de terrenos en los bordes de la Ría para su traslado hacia el Abra, de modo que el puerto fluvial longitudinal y su paisaje industrial en torno a las orillas ribereñas se desplaza como imagen arquetípica del origen y asentamiento de Bilbao dejando paso a los parques de ribera, los hitos arquitectónicos, la residencia y algunas excrescencias industriales monumentalizadas pero descontextualizadas, priorizando un uso terciario, lucrativo y en algún caso deportivo, supuestamente vinculado a la sociedad del ocio del siglo XXI.

Con estos precedentes, el corredor que anteriormente vinculábamos al Plan Territorial Parcial del Bilbao Metropolitano establecía su punto de partida en Olabeaga, cruzando toda la península de Zorrozaurre, Burtzeña y el río Kadagua hasta llegar a enlazar con los equipamientos portuarios en el Abra. Recogiendo las necesidades perfiladas en las DOT, este sistema general equivaldría a otra arteria más o menos paralela a la Ría y los trazados ferroviarios, de modo que, aparentemente, liberaría los pasos obligados y muchas servidumbres de las vegas llanas sujetas a remodelación. El primer volumen del Plan Territorial Parcial (PTP) establecía en 1993 un 'modelo territorial' centrándose en las áreas de la Ría, mientras que un año después el segundo modelo concretaba un 'proyecto estratégico' en el espacio de la Ría. En 1997, el tercer volumen hablaba del eje de la Ría como avenida urbana. La recuperación se realizaba, en todo caso, mediante actividades diferentes a las industriales y portuarias, enlazando las márgenes con la construcción de puentes bajos y paseos verdes para el ciudadano. En esta escala de planificación que sufrirá una intensa modificación hasta su aprobación definitiva en la segunda mitad de la década de 2000, se comienzan a percibir aquellos aspectos mucho más 'estéticos' que se producen en el encuentro de la idea de territorio geográfico con la idea de paisaje, y que serán casi los primeros en materializarse a partir de los planes generales de ordenación urbana o las planificaciones más específicas y concretas.

Hasta ahora hemos visto cómo se considera el 'hinterland' de Bilbao en la zona que engloba el territorio entre Basauri y Galdakao<sup>39</sup> con la denominación de la 'cabecera del estuario', cuyo significativo carácter se percibe en las encrucijadas de caminos y la convergencia de ríos, con una notable presencia de industria en su fase de expansión pero que alcanzará una menor incidencia que en los históricos terrenos y ayuntamientos de la margen izquierda. Nosotros preferimos, no obstante, desarrollar nuestro análisis atendiendo a la territorialidad dual del espacio geográfico entendido como un valle lineal y sinuoso con una gran hendidura longitudinal constituida por la Ría; la principal fuente de transformación histórica de Bilbao junto con las minas de Triano. Transformación natural y artificial –con toda una sucesión de encauzamientos, rectificaciones, trazados y correcciones– que ha regido toda una serie de plasmaciones estéticas e iconográficas derivadas tanto de las actividades económicas como de la construcción y de la organización social de sus habitantes. Es un hecho indudable que esa 'dualidad' territorial se justifica "por evidentes razones técnicas y económicas, pero también ideológicas" que infundan unas consecuencias trascendentales en la jerarquización espacial del entorno metropolitano. Bilbao actuó así como

<sup>39</sup> Salvo en el caso de las citas textuales, los términos toponímicos los utilizamos en la grafía actualizada del Euskera. No obstante, consideramos que tratándose de nombres de lugares son fácilmente comprensibles ya que en la mayoría de los casos únicamente cambian las letras: Baracaldo será Barakaldo, Olaveaga: Olabeaga, Santurce: Santurtzi, Ciérvana: Zierbana, Gecho: Getxo, Galdácano: Galdakao, Echévarri: Etxebarri y así sucesivamente. Otros términos como Lejona: Leioa son también fáciles de reconocer e identificar y en el caso de transformaciones sensibles en la denominación se referenciará el nombre en Castellano (por ejemplo Trapaga: San Salvador del Valle). Los nombres restantes apenas sufren modificaciones: Basauri, Erandio, Sestao, Zorroza, etc. serán idénticos en ambos idiomas.



"polo rector, reservándose la exclusividad del papel de director, y arrojando sobre algunas de las localidades vecinas parte de las funciones más ingratas. [...] Las clases dirigentes bilbaínas ejercieron un férreo control sobre el entorno"<sup>40</sup>.

Insistimos además en la importancia de las vías y ejes de comunicación ya que esos espacios serán frecuentemente utilizados para la construcción, por lo que son significativos en la configuración del entramado urbano que se articula en los alrededores de caminos, carreteras, ríos, vías férreas o linderos entre propiedades, con una absoluta falta de planificación sobre todo en los nuevos municipios de la margen izquierda como veremos en los casos de Sestao o Barakaldo – salvo la zona histórica de Portugalete que era villa medieval y portuaria– y en los ayuntamientos que conformaban la zona minera de influencia periférica en la metrópoli, donde la improvisación de los asentamientos urbanos y la miseria llega hasta tal punto que habrá que esperar hasta entrado el siglo XX para reconocer núcleos urbanos de cierta entidad. Así encontramos el valle de Trapagaran con su núcleo urbano (San Salvador del Valle), que antiguamente fue un concejo perteneciente al valle de Somorrostro. En su historia moderna y contemporánea, aprovechando las buenas comunicaciones para el transporte y el desplazamiento de trabajadores un gran número de industrias se instaló en las inmediaciones de Trapaga, antaño centro principal de la zona minera.

Aquí en este territorio tuvieron cabida actividades preindustriales de diversa índole y cierta intensidad como los molinos y las 'fraguas' o ferrerías 'menores' ('martinetes') cuya dedicación consistía en elaborar utensilios varios transformando las barras de hierro sin modelar que provenían de las ferrerías 'mayores' (amenazadas por la escasez de carbón vegetal desde el siglo XVIII, ya que se utilizaban ingentes cantidades de madera para la combustión de grandes masas de mineral). Entre tanto "no es difícil imaginar [...] el cambio de intereses [...] entre los implicados cuando los montes de Triano pasaron de ser una extensión de pastos, bosques y una rudimentaria explotación minera a zonas densamente pobladas en medio de minas abiertas con un frenético ritmo de extracción"<sup>41</sup>. Será también en las décadas finales del siglo XIX cuando se afronta acometida de las traídas de agua, alcantarillado, presas, canalizaciones y lavaderos de mineral<sup>42</sup>, así como adecentamiento de carreteras y construcción de ferrocarriles mineros de Traino y Galdames. Infraestructuras todas ellas que se extendían hacia la zona minera más castigada del área metropolitana de Bilbao, lo que da una idea de los radicales transformaciones que sufrió el paisaje en unas pocas décadas. La variabilidad y la incertidumbre llegaba incluso a los asentamientos urbanos que se establecían con un carácter poco menos que nómada, hasta el agotamiento de los filones de mineral. La provisionalidad impedía, por lo tanto, que los ayuntamientos considerasen con seriedad la provisión de servicios a sus vecinos.

La perspectiva territorial y urbana dual vuelve a hacerse presente en Trapaga, con barriadas de antiguos barracones reconvertidos en casas alineadas, imagen inequívoca del hábitat de la minería en las zonas altas y, en los terrenos llanos del valle, relativamente nuevos núcleos de

<sup>40</sup> GONZÁLEZ PORTILLA, M. (ed.), *Los orígenes...*, op. cit., pp. 18, 50.

<sup>41</sup> VV AA., *Valle de Trapaga. Apuntes sobre su historia hasta 1900*, Bilbao: Larreta Alpino Club, 2001; p. 317. La propiedad de las minas fue al principio comunal (el monte colectivo por excelencia), lo que se refleja con la denominación vasca de 'amancomun' incluso en documentos oficiales. Un 'pro indiviso' cuyo usufructo se realizaba en un sorteo o reparto de 'suertes' al inicio de las temporadas. Método de uso colectivo que declinaría paulatinamente con el advenimiento de los regímenes liberales burgueses y la explotación capitalista. Los territorios mineros quedaban además bajo la jurisdicción de los 'concejos' (con centro administrativo en la 'anteiglesia', antigua 'parroquia' y entidades menores denominadas 'partidos', 'tercios' o 'cuadrillas'. Procuraban delegados de la 'tierra llana' o 'infanzona' a la Junta General de las Nobles Encartaciones, siendo su paralelo las Juntas de Gernika), con sus correspondientes límites que se fijaban desde el siglo XVIII mediante cruces y señales de cal y canto embutidas en tierra, con la fecha de visita de la inspección. A mediados del s. XIX tras la modificación del Fuero para hacerlo más permisivo sobre todo al interés extranjero (de lo que se aprovecharon intensamente los 'venerables' industriales vascos que defendían políticamente sus pactos económicos) es cuando comienza el deslinde de los montes altos de Triano. A los usuarios no les quedaría otra opción que convertirse en asalariados de las grandes compañías. La explotación masiva requería además nuevos recursos como el empleo de dinamita y la renovación de los sistemas de transporte (travías aéreas, planos inclinados...).

<sup>42</sup> Estructuras casi emblemáticas de inexcusable referencia por su funcionalidad y también su valor simbólico como puntos de reunión ubicados en una especie de red territorial. El esmero con el que se afrontaba su construcción incluso en los ámbitos más pobres se constata en las descripciones proporcionadas: "se construye un lavadero nuevo en La Arboleda. [...] Se realizará con piedra de sillería de Galdames, hormigón hidráulico formado por cuatro partes de piedra, 9 de arena, 2 de cal hidráulica...". *Idem*, p. 263.

población alrededor de las agrupaciones rurales. En la parte alta un elemento técnicamente avanzado como el funicular<sup>43</sup> acortaba el tiempo de ascensión y las penurias del costoso camino. Hacia la parte baja e la ribera del Galindo, en la última década del siglo XIX es cuando comienza a plantearse el desarrollo industrial consolidado años después, constituyendo uno de los primeros pasos la desecación de las marismas en 1892 con el fin de ampliar las instalaciones fabriles de La Iberia. Es obvio que el aprovechamiento actual y la recuperación de estos paisajes de alto valor cultural y naturalístico ha de realizarse con arreglo a regulaciones específicas para favorecer su desarrollo pero sin menoscabar sus características históricas. El "potencial lúdico y didáctico, junto con otras actividades, podría ayudar a revitalizar un lugar que ha sido prácticamente olvidado tras el cierre de las minas, [...] clave para el desarrollo de Bizkaia y que hoy en día constituye el verdadero 'pulmón verde' de la margen izquierda"<sup>44</sup>.

En un territorio más costero, la influencia de la minería confluye con las actividades portuarias como es el caso de Abanto-Zierbana. Incluso la denominación toponímica hace referencia a las zonas diferenciadas: Zierbana como núcleo portuario que se extiende por la costa del Abra exterior y Abanto que integra lo que históricamente se conoce con el nombre propio de 'zona minera' entre Gallarta y montes de Triano. Este municipio ha sido hasta la actualidad un municipio de actividad industrial en el que primaba la minería, relegando así a un segundo término el sector primario focalizado en la explotación de recursos marinos. Sobre su puerto se emplazaron además, en Punta Lucero, las baterías defensivas a las que antes hacíamos alusión. La explotación anárquica de los recursos de la minería durante el antiguo régimen<sup>45</sup> dio paso, a lo largo del siglo XIX, a la concepción moderna y capitalista, teóricamente más organizada en atención a los mayores beneficios, pero que en ningún caso pudo aplacar la conflictividad social y la degradación del modo de vida de los trabajadores, testigo de lo cual es el paisaje cargado de memorias y las construcciones que han perdurado hasta nuestro tiempo<sup>46</sup>. Fue entonces cuando un clima de permisividad y los 'filones' a explotar produjeron la más intensa ocupación del territorio en montes de Triano, entre 1860 y 1868, en escasos ocho años. Compañías extranjeras como la Orconera Iron Ore y la Franco-Belga explotaban minas que habían recaído en manos de propietarios locales, en contraste con las concesiones posteriores alejadas del núcleo de la cuenca minera, que iban adquiriendo las firmas extranjeras, aprovechando las leyes que suprimían los impuestos por la exportación al exterior. Tras la última Guerra Carlista, se impone definitivamente la demanda foránea, sobre todo por parte de la siderurgia inglesa.

Si los beneficios de la explotación minera tuvieron durante algunos años un signo ascendente, lo contrario sucedía con las ferrerías hidráulicas que existían por la zona de montes de Triano, las cuales fueron sustituyendo a las antiguas ferrerías e aire –'haizeolak'<sup>47</sup>– a partir de fechas temprana como el siglo XIV. De aquel tiempo y de aquellas construcciones que simbolizaban una economía preindustrial, no nos queda más que el recuerdo y algunos testimonios históricos documentados en forma de investigación etnográfica, junto con alguna reproducción 'sobre el terreno' como la recuperada ferrería de Bengolea que abre sus puertas reconvertido en museo etnográfico y centro temático interactivo, con nuevos operarios que muestran al público antiguas labores u oficios un tanto idealizados. Los restos en el paisaje –cuando los bosques ocultaron la tala incontrolada con nuevas especies madereras–, tímidamente se observan en contraposición

<sup>43</sup> Plataforma horizontal mediante sistema de grúas, desmontable para transportar vehículos, hoy día pieza única en el Estado español.

<sup>44</sup> PÉREZ GOIKOETXEA, Eneko. "Configuración territorial del municipio de Trapagaran. Relaciones entre los habitantes de las zonas alta y baja", en: *500 años de minería y 75 del funicular de Trápaga*, Bilbao: Ayuntamiento de Trapagaran. Área de Cultura, 2001; p. 256.

<sup>45</sup> Los siglos precedentes estuvieron además significados por las controversias administrativas entre las Juntas de Gernika y las Juntas de Avellaneda.

<sup>46</sup> La liberación asumió el sistema capitalista y eliminaba las restricciones que impedían la concentración de un mismo propietario. Este sistema supuso que los anteriores 'tratantes de venas' se convirtiesen pronto en propietarios de las mismas con las leyes de liberalismo económico, lo que fue un claro revés para la clase trabajadora, la explotación tradicional y los antiguos moradores.

<sup>47</sup> Ferrerías de aire que se complementaban con las 'Agorrolak' (procedimientos 'en seco') y las ferrerías hidráulicas –'Zeharrolak'– a partir del siglo XVIII. No obstante, sistemas primitivos de explotación similares a las culturas de la edad del hierro, desarrolladas desde el primer milenio antes de Cristo, perdurarían en Euskal Herria como métodos de explotación y transformación válidos hasta entrado el siglo XV.

con la minería, lo que ya sí se reconocen como *paisajes de la Primera Revolución Industrial*, con unas señas de identidad y una estética peculiar dada su influencia en el territorio y la transformación de dichos paisajes:

"La explotación del mineral se realizaba a cielo abierto, por lo que su huella en el paisaje quedará marcada de manera clara, ya que más que minas eran canteras. De esta forma, son visibles los profundos socavones y las enormes paredes verticales de estas canteras, sobre todo en la zona que se extiende entre La Reineta y La Arboleda. También son frecuentes las canteras de caliza, que en Ortuella todavía siguen en funcionamiento, produciendo enormes agujeros que confieren al paisaje un aire de lo más pintoresco<sup>48</sup>".

La transformación paisajística adquiere así su valor más pintoresco en los lagos artificiales, surgidos por las hendiduras en la capa freática, lo cual significa en la actualidad una huella imborrable e indeleble de la actividad minera en los nuevos suelos que se han regenerado con los parques de La Arboleda –terrenos adquiridos por la administración pública a partir de 1989–, lo que volveremos a recordar en los siguientes capítulos, ya que constituye un territorio peculiar y 'extraño' para las latitudes donde nos encontramos. También en la zona baja de los municipios, en lugares donde perduraban antiguos restos de concesiones mineras, en la década de 1990 ya se estaban promoviendo actividades de recuperación orientadas a parques o áreas deportivas, con el acondicionamiento de las balsas de mineral y los terrenos aledaños.

### I.6.2.2. Desde la mina hasta el agua: poblaciones y municipios ante la gran industrialización

Desde el punto de vista urbanístico, nos encontramos con que los municipios de la zona minera se desarrollarán con resultados diversos en consonancia con la minería y la necesidad de mano de obra, de modo que los núcleos de vivienda irán apareciendo cerca de los propios yacimientos, para evitar los penosos desplazamientos en unos entornos donde las comunicaciones eran sumamente dificultosas. Las humildes construcciones se asentaban en terrenos totalmente inestables, puesto que tenían que desaparecer a medida que se expandía la explotación y los trabajos extractivos. Situación degradante a la que contribuían las compañías con el establecimiento de barracones corridos aún más inmundos, para la pernoctación de los trabajadores. Este carácter de temporalidad impedía además que los servicios administrativos llegasen tan siquiera a las zonas más afectadas, a lo que tampoco ayudaban las indeterminaciones jurisdiccionales. Si en las zonas altas de la montaña la situación era bochornosa, no era mucho mejor en la costa o en la ribera fluvial de la Ría, donde llegaban los cargamentos de mineral a los puntos de embarque, en lugares como Ortuella<sup>49</sup> tras la des-anexión de Santurtzi hacia 1883 o Gallarta<sup>50</sup>, donde la intensificación residencial era considerable, si bien la situación vivencial no resultase tan grave sobre todo por el entorno más amable para la habitabilidad y la facilidad de comunicaciones. Más arriba, en los montes de hierro la situación empeoraba drásticamente con la construcción de chabolas e incluso el acondicionamiento de cuevas para vivienda, o bien los barracones o 'cuarteles' donde los obreros, como decíamos, estaban obligados a convivir en condiciones de hacinamiento.

Paisajes mineros como las barriadas de La Reineta, La Arboleda, Matamoros o El Pedernal son así el testimonio de estas penurias que con el tiempo fueron consolidándose en poblaciones fuera de toda planificación urbanística y mínimas condiciones higiénicas, por lo que eran frecuentes las epidemias de tifus o cólera y los índices de mortalidad totalmente espectaculares. Estas situaciones se intentaron paliar con la implantación de hospitales mineros –Asociación para los Hospitales Mineros y Sociedad Anónima de los Hospitales de Triano–, cuyo vestigio en forma de ruina lo encontramos en La Arboleda. A pesar del nivel aceptable de asistencia sanitaria que

<sup>48</sup> PÉREZ, E. *Valle de Trapaga y Ortuella*, Bilbao: Diputación Foral de Bizkaia ('Monografías de Pueblos de Bizkaia'), 1995; p. 337.

<sup>49</sup> Una realidad contrastada por el propio E. Pérez es el hecho de que las grandes compañías mineras conseguían imponer sus criterios a las corporaciones municipales, colocando empleados suyos en los ayuntamientos.

<sup>50</sup> E. Pérez da cuenta de que a mediados de la década de 1990 aún existían explotaciones mineras residuales en este municipio, en activo aunque con menor fuerza, muchas de ellas reconvertidas en canteras de caliza. El mineral extraído por Agrumisa alimentaba los últimos suspiros de Altos Hornos en su particular pesadilla antes del cierre definitivo y la desmantelación.

existía en ellos hacia la década de 1930 dejaron de prestar servicios médicos, a medida que decaía la importancia –y los beneficios económicos– extraídos de la minería. "Teniendo en cuenta todos estos condicionantes descritos hasta aquí, no es extraño que la zona minera se convirtiera en el centro de las primeras reivindicaciones de la clase trabajadora y en consecuencia en los primeros pasos del todavía incipiente movimiento obrero, representado en la zona por el socialismo"<sup>51</sup> y las agrupaciones obreras de índole socialista que se desarrollaron lentamente, ya que las compañías utilizaban los ayuntamientos para favorecer las cuestiones empresariales, y por ende, no existía ni tan siquiera un clima institucional medianamente favorable.

Sin embargo, con la caída de la minería serán las agrupaciones de trabajadores en torno a la siderurgia y la minería los que recogerán el testigo de la lucha obrera y sindical que ha perdurado casi hasta nuestros días. El sector fabril que hasta entonces había estado casi supeditado a la minería, adquirirá en todos los sentidos una supremacía que ya no decaerá hasta el tiempo de la desmantelación al finalizar el siglo XX. Incluso desde el punto de vista ocupacional la dedicación de los habitantes de la zona minera se trasladará de la minería a la industria a lo largo del siglo XX, lo que sucederá sin tregua en municipios como Trapaga u Ortuella. Y es que en comparación con la inmundicia de la zona minera los núcleos industriales eran casi envidiables en cuanto a las condiciones de habitabilidad. No digamos ya nada del área del puerto que contrariamente a otras ciudades en Bilbao constituía una zona próspera, con "los palacios de Las Arenas y Neguri, que se divisaban junto al mar desde los escarpes del Monte Triano, un paraíso construido por quienes se habían enriquecido a costa de las miserias de los obreros de las minas"<sup>52</sup>. La intensidad de la lucha de clases se percibe aquí con mayor intensidad, 'impregnada en el paisaje' de forma evidente, asumiendo que cualquier transformación del paisaje supondría o equivaldría a su vez una transformación estética del territorio. En todo el valle de Trapaga es además destacable la influencia que ejercen las localidades densamente industrializadas como Barakaldo o Sestao, por su necesidad de liberar población e incluso la atracción de Bilbao en todo el área metropolitana<sup>53</sup>.

#### **1.6.2.2.1. Un sueño perdido: los establecimientos de baños marítimos**

Muy distinta era la situación en los municipios ribereños del Abra como Portugalete<sup>54</sup>, que en un tiempo concentró a la burguesía bilbaína por el beneficio de los baños de mar antes del desarrollo urbano de la margen derecha y el encauzamiento de la barra de arena en la confluencia de la Ría con las aguas marinas. Los orígenes se remontan a la segunda mitad del siglo XIX, tal y como sucedió en otros poblamientos y ciudades de la costa en esa época, y pervivió hasta las postrimerías del siglo XX también en el Abra de Bilbao, siguiendo la moda de los baños de mar que se popularizó en casi todo el litoral cantábrico. Todo ello aconteció a raíz del descubrimiento de las miradas científicas higienistas que trataremos también en la parte posterior referente a la ciudad de Donostia-San Sebastián, sin olvidar que con anterioridad el mar era incluso rechazado como 'símbolo de desorden' sobre todo moral, 'líquida madriguera de monstruos' o 'abisal de los restos del diluvio'. Dicho paradigma gira 360 grados a partir de la segunda mitad del siglo XIX, de modo

<sup>51</sup> PÉREZ, E. *Valle de Trapaga... op. cit.*, p. 248. "Como respuesta al creciente auge del movimiento obrero de signo socialista, surgirá otro tipo de sindicalización, cuyo fin primordial será la oposición a las ideas marxistas. No obstante, y a pesar de su éxito inicial, debido a las ventajas que ofrecían (subvenciones diarias en caso de enfermedad o accidente, servicios médicos y farmacéuticos gratuitos, los patronos concedían prioridad a los obreros afiliados a estas asociaciones, etc.), su arraigo será mínimo". *Idem*, p. 249.

<sup>52</sup> GARCÍA MERINO, Luis Vicente. *La formación de una ciudad industrial. El despegue urbano de Bilbao*, Bilbao: Instituto Vasco de Administración Pública (IVAP), 1987; p. 729.

<sup>53</sup> "Debido a la estructura económico-industrial de estos dos municipios, la crisis de los años setenta [1970] golpeó con fuerza en esta zona, manteniéndose todavía [en la década de 1990] sus efectos. Muchas empresas presentaron suspensión de pagos. Algunas han sido cerradas, otras se han transformado en cooperativas, han sido adquiridas por otros grupos empresariales o bien se han sumado a los planes de reconversión reduciendo ostensiblemente sus plantillas. [...] Actualmente se está llevando a cabo una recuperación industrial en toda la zona en base a facilitar el asentamiento de pequeños talleres, gracias a las inversiones en la mejora de la infraestructura". PÉREZ, E., *op. cit.*, p. 267.

<sup>54</sup> Nace como villa frente a la desembocadura de la Ría de Bilbao en 1322, mediante fuero otorgado por la Señora de Vizcaya Doña María Díaz de Haro. Ejemplo de su vinculación marinera y pesquera, en 1651 se estableció su Cofradía de Navegantes y Pescadores bajo la advocación de San Nicolás y San Telmo. El primitivo escudo presentaría como imagen representativa una carabela, que aparece coronando una de las fuentes históricas más emblemáticas de la villa.

que las clases pudientes pasan sus veranos de baños de ola en villas y poblaciones costeras de diferentes zonas europeas como Brighton, Biarritz o Santander. En el País Vasco, la Real Sociedad Vascongada de Amigos del País captó multitud de seguidores seducidos igualmente por la estética marina de los paisajes pintorescos que se exponían en la pintura, además del concepto hedonista del ocio y sus efectos pretendidamente terapéuticos.

La nueva sociedad del ocio asume las prácticas balnearias de los lugares marítimos diseñando incluso modelos de urbanización característica: la ciudad-balneario, en aquellas estaciones marítimas que ofrecen la posibilidad del disfrute en comunión con el agua del mar, lejos (o cerca pero aparte) de las contaminadas urbes industriales en cuyo deterioro contribuyeron esas mismas clases acomodadas. El Arenal bilbaíno fue candidato en 1862 para acoger un establecimiento de esa índole, rechazado en última instancia por la suciedad del cauce cada vez más industrializado de la Ría. Por lo que se decidió trasladar dicho establecimiento a otro lugar 'verdaderamente marítimo', aprovechando para ello los medios de transporte de masas como el tren y el tranvía. La construcción del Establecimiento de Baños de Mar bilbaíno en Las Arenas se retrasó a causa de la II guerra carlista, idea que se ampliaría con un nuevo programa de promoción a partir de 1876. Como la playa de Las Arenas peligraba por la acción del mar, con lo que las construcciones de primera línea marítima también se veían amenazadas, se aceleró la ejecución del contramuelle de Bilbao que arranca desde Punta de Begoña así como los muelles de Churruca y Arriluce. A partir de ese hecho producido en un lugar emblemático para la burguesía, la playa de Ereaga adquiriría un nuevo espíritu veraniego (con sus chalet y villas) que compartía en la época decimonónica con la vega de Lamiako, que fue un importante centro de sociabilidad donde se organizaban eventos deportivos, y existía un hipódromo además de varios campos de fútbol o un aeródromo instalado a principios del siglo XX.

En 1912 el joven arquitecto deudor de las modernas tendencias europeas Antonio Araluce edificaría la casa de baños y casino de Igeretxe, quizás la obra que marcaría su trayectoria profesional. Mientras el cuerpo central y más simbólico presenta un aspecto neovasco a la moda, el arquitecto sabedor de las nuevas técnicas constructivas del hormigón armado y de los parámetros estéticos de la arquitectura vanguardista ensaya unas piezas simétricas laterales sin decoración y más propias del racionalismo constructivo que adereza con miradores poligonales y muros cortina con acristalamiento. De un modo similar, el ímpetu de la nueva medicina y los hábitos fijados por la comprensión del tiempo libre contribuyeron a la construcción del Sanatorio Marino Heliotrópico de Gorniz en la mismas fechas, que no entra en los límites de nuestro estudio<sup>55</sup>. Ambos ejemplos parten de una misma concepción de la sociabilidad acorde con los patrones imperantes en la sociedad occidental desarrollada y sus experimentos curativos, utilizando "el mar como receptor y difusor que devuelve –generoso– salud, diversión e higiene [y] se integra con este limitado patrimonio superviviente". Es así como "la costa vizcaína –hoy por hoy– ha conseguido mantener en activo ambos edificios, aunque hayan perdido parte del carácter que tuvieron en sus orígenes. El mar entabló así un diálogo, del que no siempre salió bien parado... y sobre el que, la cultura medio-ambiental y la historia ecológica del entorno tienen, todavía, mucho que decir en nuestro tiempo"<sup>56</sup>. En primavera de 2012 conocíamos que el emblemático hotel (edificio propiedad de la Autoridad Portuaria de Bilbao) abrirá sus puertas una vez de afrontar una reforma que resalta su estética más vanguardista casi un siglo después de su construcción, de modo que las fachadas y elementos arquitectónicos más sensibles han sido respetados, ocultando su remodelación interior más radical en cuanto a concepción y diseño.

En una vuelta más de tuerca a favor del puerto comercial y en contra de otros usos tradicionales, productivos y lúdicos, como sucedió hace cien años con movimientos contrarios

<sup>55</sup> "Quienes se acerquen a la playa de Gorniz se darán de bruceos co la estatua de Moisés de Huerta dedicada al Dr. Areilza, situada de espaldas al mar y orientada hacia el edificio del sanatorio. La contemplación de este Sanatorio marino evoca una etapa en la historia de la medicina que enalteció el valor terapéutico de lo marítimo. [...] Un modelo que diversificó conductas sociales, durante la etapa de construcción cultural ligada al bienestar y a la modernización económica". CAVA MESA, María Jesús. "Balnearios y baños de ola en Bizkaia", en: *Itsas memoria. Itsas ondarea/Patrimonio marítimo (Revista de estudios Marítimos del País Vasco)*, Donostia-San Sebastián: Untzi Museoa/Museo Naval, Diputación Foral de Gipuzkoa, 2009; p. 379.

<sup>56</sup> *Ibidem*.

entre la ciudad de Donostia-San Sebastián (de la idea comercial hacia el ocio veraniego) y la villa de Bilbao (de los baños de mar a la gran industrialización), aún sin concluir la primera década del siglo XXI, en 2009 se comenzó con la fase inicial del dragado de la playa de La Arena para el superpuerto exterior del Abra. Dicho proyecto trae, según muchos ecologistas y estudiosos, serias consecuencias con el riesgo de la desaparición de las dunas y la alteración de los ecosistemas litorales ya de por sí muy dañados, además de dificultar la pesca que aún perdura e incrementar la contaminación de los fondos marinos con una acumulación de sedimentos de hace más de un siglo. A pesar de que la mayoría de las agrupaciones municipales de las localidades afectadas han sido contrarias a la operación, en 2011 la batalla se daba por perdida, reclamando para el futuro un mayor respeto hacia las opiniones de los expertos y de los ciudadanos-usuarios. El impacto ambiental ha sido considerado como irreversible por la plataforma *Abra Bizirik*. Mientras tanto, con el objetivo de obtener una rentabilidad social las autoridades políticas venden como hecho loable la desaparición de las chimeneas emblemáticas de la central térmica de Santurtzi que despeja unos solares privilegiados en el frente marítimo del Abra. En el verano de 2012 se ha conocido la intención de Iberdrola de demoler las chimeneas<sup>57</sup> que han condicionado el paisaje del Abra durante cuatro décadas, junto a las laderas del monte Serantes. Este tipo de construcciones industriales que podemos contemplar también en el puerto de Pasaia (área metropolitana de Donostia-San Sebastián tal y como veremos después), han constituido una de las imágenes del desarrollo energético unido a la explotación de los recursos marítimos en los frentes marítimos. Aún teniendo en cuenta su alto impacto visual, entendemos que el coste de su demolición es demasiado alto en cuanto a la pérdida de referentes imaginarios, patrimoniales e identitarios, aunque los responsables políticos califiquen de 'excelente' la noticia de su desaparición, primer paso para continuar con las vías férreas y los pabellones portuarios, al parecer 'demandas históricas' del pueblo de Santurtzi.

En la orilla de la margen izquierda de la Ría antes de su intensa industrialización, para la década de 1850 la villa de Portugalete ya gozaba de una excelente reputación como villa veraniega, consecuencia más que nada de los bilbaínos que allí llegaban con ese objetivo, tras un trayecto por la Ría en lanchones o vaporcitos ('Carrozas') que podía durar varias horas a falta de carreteras que recorriesen las márgenes. Aunque en ese tiempo no había aún casetas en la playa pronto serían instaladas hacia la década de 1860, adquiriendo dichos paisajes unos signos de identidad no muy alejados de la Concha de Donostia-San Sebastián, Zarautz, Zumaia o Biarritz que comentaremos más adelante. Del mismo modo, la peculiar estructura que fue la Casa de Baños de Portugalete fue inaugurada en 1877 a modo de balneario playero, lo mismo que ocurría en el término municipal de Las Arenas (Getxo). Ambas márgenes quedaban así unidas en su funcionalidad, siendo en buena medida los propietarios de las infraestructuras de baños quienes impulsarían la construcción del Puente Trasmargadero de Bizkaia que citamos en estas páginas, como elementos de cohesión del turismo veraniego entre ambas márgenes de la Ría. Antes bien, magistralmente emplazado en uno de los accesos fluviales más importantes desde el punto de vista histórico, geográfico y paisajístico, esta arquitectura singular preludia la entrada a una arteria de aguas ferronas, tal que arco triunfal de la modernidad conformado por un monumental dintel de hierro que adquiere significación de portada emblemática, casi tan característica como la imagen heráldica del puente de San Antón junto al templo que vemos en las páginas precedentes. Evidentemente, "tras introducir el hierro, el hormigón o el vidrio en la construcción, citar aquel ingenio técnico tiene el doble efecto de ocultar la novedad de la actual tecnología y producir una falsificación de la historia"<sup>58</sup>.

Mientras todo ello sucedía en el Abra de Bilbao ya existía una intensa explotación minera en los montes de hierro de la margen izquierda, si bien la gran industria siderometalúrgica aún no había invadido las riberas de las cuencas del Nervión. Veremos en el caso de Donostia-San Sebastián que la idea de ciudad comercial, mercantil y hasta cierto punto también industrial que

<sup>57</sup> La operación implica además un elevado coste económico por las circunstancias del lugar que, lejos de permitir una demolición controlada, precisan de un mecanismo teledirigido que las desmonte por el interior (el tubo de ladrillo refractario y la estructura exterior de cemento), desde arriba hacia abajo; esto es, desde la boca hasta la base.

<sup>58</sup> LARREA, Andeka; GAMARRA, Garikoitz. *Bilbao y su doble. ¿Regeneración urbana o destrucción de la vida pública?*, Bilbao: Gatazka Gunea, 2007; p. 69.

barajaban ciertos burgueses potentados, a lo que en buena medida se adaptaría el ensanche decimonónico, chocaría con la realidad más palpable de la ciudad veraniega y turística, a partir de cuya explotación se vio que se extraerían mayores recursos económicos. En el área metropolitana de Bilbao la operación fue justamente a la inversa, ya que los lugares de veraneo en Getxo y sobre todo Portugalete, llamada la Perla de la desembocadura del Nervión similar a como para Donostia-San Sebastián se usó el término de la Perla del Océano, donde el turismo era algo plenamente institucionalizado aún en los primeros años del siglo XX, cedieron a la gran industrialización de la que se extrajeron pingües beneficios productivos y económicos. De esta forma, al cambiar los usos del territorio a raíz de las relaciones de las comunidades humanas con el medio, se transmutan también los símbolos paisajísticos y su impronta más emblemática, permaneciendo únicamente algunas reliquias históricas del pasado.

#### ***1.6.2.2.2. Los ensanches y ampliaciones que revalorizan el frente de mar***

Posteriormente, la intensa ocupación del suelo por los sucesivos ensanches urbanos ha formado en Portugalete un paisaje totalmente humanizado e integrado en el continuum urbano-industrial del área metropolitana de Bilbao, a pesar de que la presencia industrial en el municipio haya sido siempre residual, constituyendo más que nada una zona de residencia. Su crecimiento demográfico ha tenido por lo tanto estrecha relación con la actividad minera y con la gran industria siderúrgica del entorno –limitando con Barakaldo y con Sestao, y relativamente próximo a la zona minera–, conjuntamente con la tradición comercial de su casco antiguo, por lo que se ha desarrollado un sector terciario y de servicios importante. Las sucesivas ampliaciones del casco urbano –sobre todo a partir del siglo XX– se han realizado siguiendo las direcciones principales de las rutas y vías de comunicación por la costa y hacia el interior, conservando ambas zonas diferenciadas tanto temporalmente como en la fisonomía de la edificación, típica de la ciudad ensanchista y los nuevos bloques de viviendas. Nos parece importante detenernos en el hecho de que Portugalete es el único municipio con rango de villa en el área metropolitana aparte de Bilbao<sup>59</sup>. Este carácter de villa medieval le confiere a Portugalete un carácter específico de ciudad que raramente se encuentra en otros municipios del área metropolitana y mucho menos en margen izquierda, lo que denota una señas de identidad peculiares tanto en el plano originario como en la ordenación de los espacios públicos urbanos, en su arquitectura y en su imagen visual de componente estético. Al inicio, Portugalete fue eminentemente puerto pesquero sometido a los intereses bilbaínos, como 'antepuerto' de Bilbao y "sirviéndole de centinela, defensa y guía"<sup>60</sup>.

A partir de la segunda mitad del siglo XIX, desde 1852 hasta 1904, se suceden varios proyectos de ensanche de la villa en Portugalete, de los cuales algunos son completamente desconocidos y otros no ejecutados, siendo los planes de 1869-1872 y 1904-1919 los que finalmente se ejecutan. Sobre todo se destaca la creación del paseo marítimo como fachada de la villa a la Ría, establecido sobre los muelles de hierro y participando de un carácter netamente decimonónico. La configuración peculiar del entorno urbano se ha desequilibrado, sin embargo, a lo largo del siglo XX con la construcción de edificios en altura que desentonan con la arquitectura del muelle. El primer tramo del ensanche (1869-1872) diseñado por Luciano Urigüen y Luciano Urizar suponía la ejecución de obras públicas de cierta envergadura para la creación de espacios públicos urbanos como la plaza Solar y la ampliación de los muelles. "El ensanche supone el primer paso del despegue urbano de la villa con el consiguiente cambio de la imagen defensiva por la de ciudad contemporánea"<sup>61</sup>, lo cual se prolongará en los siguientes años (1876) con el proyecto de Severino Achúcarro para añadir sendas manzanas al ensanche.

No obstante, en ese año estamos ya en la fecha del proyecto del ensanche de Bilbao que al final realizaron P. Alzola, E. Hoffmeyer y el propio S. Achúcarro. La construcción de parques urbanos tampoco quedaba al margen en la imagen urbana que pretendía ofrecer la villa, mucho

<sup>59</sup> Título de villazgo otorgado por María Díaz de Haro en 1322 bajo el fuero de Logroño, casi al mismo tiempo que Bilibao.

<sup>60</sup> "Portugalete", *Enciclopedia Histórico-Geográfica de Vizcaya* (tomo 3), Aranburu, Vitoria 1981, p. 247.

<sup>61</sup> PÉREZ DE LA PEÑA, Gorka. *Portugalete (1852-1960), historia de su arquitectura y expansión urbana*, Bilbao: Diputación Foral de Bizkaia. Departamento de Cultura, 1993; p. 51.

más 'noble' y 'acogedora' que sus vecinas localidades industriales, por lo que hacia 1912 la alta burguesía de Portugalete solicitaba un parque para el paseo ciudadano y contribuir al 'embellecimiento' de la villa, que así destacaría aún más del abigarramiento de las localidades contiguas en la margen izquierda de la Ría, además de constituir, en nuestra opinión, cierta 'competencia' a la 'ciudad burguesa' que ya se perfilaba en la margen derecha. El parque lo proyecta Emiliano Pagazaurtundúa, con una plaza y un paseo que 'promocionando' las infraestructuras del muelle define un 'jardín pintoresco' plantado de especies arbóreas exóticas, muy en consonancia con el gusto ecléctico y modernista de la época.

En la última fecha señalada (1912), se construye el quiosco ecléctico de decoración metálica que sustituye al antiguo, típico escenario de la plaza abierta a la desembocadura de la ría y al puerto, como espacio urbano fluvial consolidado y remate a la imagen tradicional de la villa que articula en dichas explanadas ribereñas un entorno de edificios y de complementos urbanos que muestra el recorrido por la historia de la población y los acontecimientos más relevantes asociados a esa parte del litoral. La plaza en la que el elemento escultórico más importante es el monumento en homenaje a Víctor Chavarri (obra de Miguel Blas, el conjunto financiado mediante suscripción popular en 1903 consta de un busto del homenajeado y la imagen de sendos obreros en granito gris e su base, tal que ángeles vasallos del potentado prócer industrial endiosado en su pedestal), se extiende por el muelle viejo hacia el sur donde actualmente se encuentra el museo Rialia<sup>62</sup> y algunos objetos de tradición marítima monumentalizados (anclas, etc.), mientras que hacia el norte se encontraría con el puente trasbordador y el muelle de Churruca.

Con motivo de unas obras de acondicionamiento urbano que se estaban planteando hacia la década de 1970, surgió una importante controversia que ya daba cuenta del cambio de sensibilidad de la ciudadanía y de muchos profesionales respecto al urbanismo de tintes 'desarrollistas' que se había venido practicando desde hacía veinte años. La transformación de la plaza de la villa en el frente de agua encubría una operación urbanística para la construcción e aparcamientos subterráneos, un gran hotel y otros elementos e carácter especulativo y destructor del paisaje histórico del entorno. La toma de conciencia ciudadana se fijaba en uno de los cascos históricos más interesantes del País Vasco con presencias arquitectónicas de casi todos los siglos desde su fundación y articulado tanto con los muelles ribereños como con la más moderna estación del ferrocarril. Se criticaba la falta de protección institucional y el abandono, reclamando intervenciones conjuntas que no tratasen los elementos aisladamente ni de manera anónima. Para el caso de la estación se promovía su conversión en biblioteca municipal, casa de música o equipamiento cultural, reclamando un concurso abierto que implique toda la dimensión y complejidad urbana existente, máxime cuando el proyecto conocido implicaba la destrucción de la plaza, el quiosco y la zona arbolada y la cesión del espacio público urbano a favor del tráfico rodado, lo cual era una constante de la época a pesar de que infringía la normativa urbanística del municipio y de la Corporación del Gran Bilbao que hemos mencionado antes. El problema mayor se vislumbraba en la destrucción de la estructura espacial del casco viejo convirtiéndose en una 'caricatura e sí mismo', ante las moles mastodónticas la circundarían<sup>63</sup>. También se desplazaría o se desprotegería gravemente la ciudad decimonónica construida por la burguesía del siglo XIX, quedando como anécdotas del pasado tanto la plaza como el edificio consistorial, el propio puente trasbordador y las mansiones situadas sobre los muelles.

Ante lo cual, el Colegio de Arquitectos Vasco Navarro vio la necesidad de incoar oportuno expediente en base a proteger el patrimonio erigido del casco antiguo de Portugalete, ya que el

<sup>62</sup> Su programa expositivo abarca tres elementos fundamentales relacionados con el medio y el ser humano: hombre, hierro y Ría, pretendiendo proporcionar a la arteria fluvial milenaria el reconocimiento que merece como fundamental de desarrollo de la comarca.

<sup>63</sup> "De todos es también sabido, que el casco histórico, el casco viejo de Portugalete junto con la zona del muelle viejo era un conjunto urbano dignísimo y que en la actualidad corre peligro de caer en un grave proceso de degradación. Pero todo esto se refleja muy poco en el proyecto que nos ocupa, cuya mayor pega es que se presenta como una intervención urbanística aislada, sin ningún contacto con el resto de la problemática urbana de la villa y sin englobarse dentro de una directriz ordenadora que debiera constituir el inexistente Plan de ordenación Urbana del Municipio". "Informe especial El Abra. Urbanismo. Comentarios a un proyecto" (Alberto López arquitecto), en: *Boletín Informativo de la Asociación de Familias de Portugalete*, Bilbao, julio de 1974; p. 1.



Plan Comarcal del Gran Bilbao no lo distinguía de manera especial por la presión especulativa del suelo. En el informe respectivo, firmado el 14 de marzo de 1975 por el arquitecto Javier Marquet Artola<sup>64</sup> se aclaran cuestiones sumamente importantes en lo que se refiere a nuestro objeto y contexto de estudio, en lo concerniente a los entresijos de la estructura de los espacios urbanos tradicionales acondicionados históricamente en el frente litoral. Acotados espacialmente en la franja costera vasca y temporalmente en una historia urbana que se consolidaría en la edad media. La estructura primitiva de Portugalete, por ejemplo, corresponde a un poblado de pescadores con un puerto. La herencia de dicha estructura se puede divisar en la línea que forman los edificios en el muelle viejo, donde se encontraba el recodo para el puerto natural, posteriormente rellenado para posibilitar el acceso del trazado ribereño del ferrocarril. Es una estructura común en los puertos pesqueros que los edificios se orienten en el sentido de las curvas de nivel, adosados al monte, con estrechos cantones que suben de una manera empinada pero rápida hacia el resto del complejo urbano donde dominaría la iglesia parroquial y la torre banderiza<sup>65</sup>. El problema principal del crecimiento urbano de Portugalete sería, en este sentido, la situación en ladera con fuerte pendiente y brusca caída hacia la Ría, lugar donde se ubicaban el puerto, los arenales y parte del casco urbano. La disputa entre el Consistorio y el Estado estaría a menudo significada por la utilización de los arenales como espacios de crecimiento y ubicación de ensanches, lo que condicionaría sobremanera la ejecución de los mismos a partir del meridiano del siglo XIX.

Siendo este tipo de puertos de mar normalmente poblaciones fundamentalmente pesqueras, de escasas dimensiones en el sentido comercial, las estructuras urbanas responden a este tipo de función, con los espacios portuarios situados en la parte habitualmente de cota inferior. Los edificios se suelen pegar contra la ladera o la montaña encrespada, apilándose unos encima de otros. Al incrementarse el sentido comercial del espacio urbano, la villa de Portugalete solamente en la zona del puerto presentaba ya una estructura parecida a la descrita. Las calles importantes se trazaron en el sentido de la pendiente y los cantones en el de las curvas de nivel, inversamente al sistema más común y tradicional, seguramente para unir mejor a través de sus calles el puerto con las vías de comunicación que se dirigían al interior. La diferencia es sustancial, por lo tanto, en la parcelación y en la tipología de las viviendas. El casco histórico de Bilbao, sin embargo, sí responde básicamente a una característica de puerto netamente comercial, planteándose morfológicamente desde su fundación de una manera bien distinta como consecuencia también de su asentamiento geográfico y territorial-fluvial perfectamente llano en la vega del río de mareas. El sentido comercial del puerto, influye, en consecuencia, en que la villa sea lugar de paso entre el mar y la tierra llana, una entrada y una salida en ambos sentidos del trayecto<sup>66</sup>.

Volviendo a Portugalete, la planta del casco corresponde a un trazado elíptico de las villas medievales vascas de la tierra llana en la zona en que se une al territorio, con una calle central recta y otras curvas con cantón central. Pero lógicamente, la planta de la villa se abre al puerto, espacio más próximo al típico asentamiento costero de pescadores, fusionándose ambas vertientes conceptuales para generar la estructura urbana de villa comercial y marinera. El primer ensanche del casco no llegaría realmente hasta épocas muy tardías, entre los siglos XVIII y XIX, de modo que las clases más elevadas pronto ocuparon las zonas del muelle nuevo en el siglo XIX. Con la llegada del ferrocarril se rellena el puerto viejo, por lo que Portugalete deja paso a Bilbao en su hegemonía comercial de la Ría. La villa se convierte en área residencial, creándose la plaza de agua y el muelle nuevo aprovechado por las mansiones. A partir de ahí se precipita la formación del Abra de Bilbao tal y como hoy día se conoce, solventando el problema de la barra con la canalización y encauzamiento de la Ría en su desembocadura (muelle de hierro), apareciendo el paseo ribereño de la prolongación del muelle con una tipología de vivienda burguesa con jardín posterior, similar a los proyectos que se plantearon para la primera línea de mar en Donostia-San

<sup>64</sup> Que tuvo una resolución parcialmente favorable dictada por el Ministerio de Cultura y publicada en el Boletín Oficial del Estado correspondiente al 17 de abril de 1978 por parte de la Dirección General del Patrimonio Artístico, Archivos y Museos.

<sup>65</sup> Torre de Salazar, cuya construcción se concluyó en el siglo XV, pertenecía a una de las familias más poderosas y desde su ubicación se controlaba todo el trasiego de mercaderías.

<sup>66</sup> Pese a que, en el Casco Viejo de Bilbao, su Plan de Rehabilitación y Reforma Interior no se aprobaría hasta 1998, el esfuerzo para la preservación de sus valores patrimoniales tiene un precedente en 1969, con el informe favorable a la declaración de Conjunto Histórico-Artístico que se materializaría en la declaración de 1972.

Sebastián. La diferencia es que la estructura lineal se asomaba longitudinalmente al borde la Ría y acababa en la playa antes existente y la prolongación del muelle, mientras que en el sentido inverso llegaba hasta la plaza del Ayuntamiento y la estación del tren, sirviendo dicha plaza como extraordinario elemento articulador de la estructura fluvial que hacía frontera con el cauce de agua en su linealidad horizontal, abarcando el ya escaso espacio del puerto pesquero y una moderna infraestructura como la vía férrea recién inaugurada. Todo lo apuntado justificaba seguramente el rechazo que supuso el Plan General de Ordenación Urbana de Portugalete del inicio de la década de 1970, reclamando desde los boletines informativos de la época un protagonismo ciudadano que apostara por la participación social y la palabra del pueblo, y efectuando alegaciones contra la planificación oficial a la vez que se sugería la inclusión de zonas verdes, espacios recreativos y equipamientos culturales.

En el último tercio del siglo XX es cuando en el muelle de piedra y almacén de hierro – construido entre 1881 y 1887 con una longitud de 800 metros– sobre el que se llevan a cabo, como vemos, numerosas iniciativas de mejoramiento urbano. El muelle proporciona además el cambio del "perfil costero de la villa, que pasa de ser abrupto y natural a ser rectilíneo y 'artificial'. [...] Corona el muro un petril albardillado con losas reaprovechadas, sobre el que emergía una baranda antigua de forja (asimismo reaprovechada). Configura un espacio preparado para diversos usos, alineando el tramo más abrupto del Muelle de forma suave"<sup>67</sup>, aspecto 'estético' que confirmaría también la importancia de los elementos de mobiliario urbano. En este sentido el autor de referencia cita la peculiaridad de los elementos que denominamos de 'micro-arquitectura', como la construcción de lavaderos a finales del siglo XIX en las zonas obreras o el elemento significativo del quiosco de música que citábamos en un párrafo anterior<sup>68</sup>:

"Entre otros aspectos resulta interesante por ser uno de los últimos testigos de templetos de música de inicios de la centuria en el País Vasco. En Bizkaia la mayoría han ido desapareciendo por estar emplazados en plazas públicas que han sufrido numerosas transformaciones o bien han sido drásticamente renovadas [como el ejemplo del quiosco del Arenal en Bilbao, restaurado por Pedro Ispizua]. El de Portugalete es un ejemplo destacado de la arquitectura del hierro que muestra la influencia de diversos estilos, aunque el dominante es el eclecticismo clasicista"<sup>69</sup>.

La propia arquitectura del hierro más depurada –aunque con "resonancias de estilos vernáculos en los arcos neogóticos de la base de las torres y los arcos peraltados de medio punto en la unión de las torres"<sup>70</sup>, lo cual se aleja en parte del 'principio de justa economía' y el desecho de los 'elementos inútiles' como el propio Palacio anunciaba<sup>71</sup> anticipando varias décadas aquellos conceptos vanguardistas más puramente miesianos– está presente en Portugalete, quizás en uno de los elementos más emblemáticos del patrimonio 'industrial' construido en Bizkaia, como es el puente transbordador ideado, como decimos, por Alberto de Palacios y construido en 1893<sup>72</sup>. Lo

<sup>67</sup> *Idem*, p. 67.

<sup>68</sup> Elementos que, no obstante, se encuentran debidamente catalogados e inventariados con referencias técnicas, históricas y sobre el estado de conservación, en los *Apéndices* de la publicación que mencionamos del historiador Gorra Pérez de la Peña.

<sup>69</sup> PÉREZ DE LA PEÑA, G. *Portugalete (1852-1950)...*, op. cit., p. 119. "Elemento arquitectónico que se edifica en 1912, según proyecto del arquitecto municipal Emiliano Pagazaurtundúa. Sustituye a otro anterior que proyectó el maestro de obras Francisco Berriozabal a fines del siglo XIX. Según Pedro Heredia debió ser Ruperto Medina [...], quien promovió su construcción tomando como modelo el existente en Palencia capital. [...] Emerge sobre planta ortogonal, diferenciándose dos tramos: el basamento sobre zócalo de sillería, se ejecuta en mampostería recubierta de ladrillo [...], sillería de piedra caliza y la superestructura en hierro fundido, formada por columnas, pilastras [...] colgantes y barandillas tanto del templete como de la escalera". *Ibidem*. Aparte del hierro, el hormigón armado o la arquitectura racionalista también están presentes en Portugalete, siendo ejemplo de ello el mercado de abastos proyectado por Santos Zunzunegui en 1938. La derivación del racionalismo 'ortodoxo' se percibe en los muros de ladrillo revocado, los remates de rotonda o la apertura del pórtico hacia la calle, de manera que se logra una correcta implantación en el tejido urbano. "Manifiesta todos los caracteres propios del racionalismo, la alternancia de zonas de paño visto con otras de ladrillo, la bicromía del blanco y el rojo, el elemento torreado en el chaflán y las ventanas a modo de vano horizontal. Los elementos ornamentales, pináculos y bolas que aparecen en los chaflanes [...] son una permanencia de la corriente barroca del arquitecto". *Idem*, p. 121. La arquitectura encaminada a la construcción de residencia obrera también se hizo presente en el municipio sobre todo en el primer tercio del siglo XX, con barriadas creadas por cooperativas, grupos o 'poblados' asociados a las industrias.

<sup>70</sup> *Idem*, p. 176.

<sup>71</sup> Antes de sus connotaciones más fastuosas con los estilos plenamente monumentales del gran Boullée, revestido de ideales políticos y religiosos igualmente exaltados.

<sup>72</sup> El primero de su tipología y único que continua su utilidad funcional, 113 años después de su construcción ha sido nombrado elemento industrial patrimonio de la humanidad por la UNESCO, el día 12 de julio de 2006. Único elemento de

que tenemos que contextualizar en el nuevo escenario para los transportes generado en el final del siglo XIX, sobre todo por el efecto de la 'industrialización' y el incremento de la navegación marítima, ya que la altura del puente permitía el paso de grandes buques, lo que en Bilbao por ejemplo se conseguía con el sistema de puentes levadizos<sup>73</sup>.

Valor histórico, funcional, cargas simbólicas, reclamo publicitario y recursos estéticos se coaligan en este monumento reconvertido en 'asiento de memoria' de la Ría y 'lujo metalúrgico' reminiscente de una época 'revolucionaria e industrial'. Un 'anti-totem' de hierro "que en vez de relacionar a los ciudadanos con el resto del universo material, vegetales y animales, les ha servido de complemento mobiliario para sus aventuras humanas"<sup>74</sup>. He ahí la imagen definitoria de un 'arco triunfal' para Bilbao, cuyas 'conquistas' se deben al florecimiento de la poderosa industria y la institucionalización de la 'fe liberal' instaurada en el progreso técnico-productivo de índole protocapitalista primero y capitalista avanzado después. El ideal 'maquinista' ilimitado y fructífero relanza una nueva imagen de la ciudad hacia el futuro, repleta de fábricas y de elementos emblemáticos al amparo de una riqueza que utiliza la propia estética fabril para sus infraestructuras de ocio y esparcimiento. En este sentido, no es un hecho casual que en la idea originaria del puente trasbordador de Bizkaia apareciesen una serie de elementos como cafeterías, terrazas, miradores o zonas de esparcimiento, un tablero abierto al público por donde se podía cruzar a pie de orilla a orilla de la Ría.

Sin embargo, el repertorio de mobiliario urbano a escala de detalle dispone de un elemento verdaderamente emblemático en Portugalete: el Maremetre que anteriormente citábamos, sobre una base que sustenta una columna de hierro<sup>75</sup> que, independientemente de su utilidad funcional o simbólica en la confluencia de los muelles, nos vuelve a evocar referencias estéticas de estilos artísticos en vigor cuando este tipo de elementos urbanos aparecían asociados a las condiciones del urbanismo moderno y ensanchista de las ciudades decimonónicas. Opinamos que la perdurabilidad de la memoria asociada a los lugares se plasma en estos objetos 'estéticos' y 'mobiliarios' de modo que a su vez, producen una imagen 'desubicada' en el plano histórico-temporal e incluso conceptual, como si un tiempo pasado volviese a cristalizar 'estéticamente' en el presente, que es lo que sucede también con algunos elementos industriales.

Con todo, la sucesión de ensanches propuestos para canalizar de forma racional el crecimiento urbano que en la villa se hacía notar por la proximidad de los núcleos industriales y mineros, requería una visión integradora y 'conciliadora' de la imagen urbana. Tal es así que arquitectos como E. Pagazaurtundúa entendían los presupuestos de ciudad ensanchista como símbolo de la modernidad; incluso por la previsión de servicios urbanos públicos como las redes de alumbrado o alcantarillado, y ante todo la necesaria 'claridad de espacios'. El urbanismo ha de ser integrado, con una visión global de la ciudad que deriva de una ordenación normativa del espacio,

---

carácter industrial que adquiere ese rango en el Estado español, lo que no deja de resultar altamente curioso con toda la riqueza industrial existente en algunas regiones. En el lado de Las Arenas existe un busto de Alberto de Palacios realizado por el escultor Ricardo Iñurria y colocado en 1956.

<sup>73</sup> El servicio de botes de la Ría funcionaba desde el siglo XVIII, con un horario ininterrumpido desde el alba hasta el anochecer.

<sup>74</sup> YANKE, Germán. "El comodín de hierro", en: *Cien años del Puente de Bizkaia*, Bilbao: Diputación Foral de Bizkaia. Departamento de Cultura, Gobierno Vasco. Departamento de Transportes y Obras Públicas, 1993; p. 47.

<sup>75</sup> "Artístico elemento del Muelle de Churruca que se organiza en dos cuerpos: base y maremetre. Fue instalado en 1883 (?) por la Junta de Obras del Puerto [reto técnico novedoso en su época, constituyó toda una 'obra de autor' construida en armazón de hierro sobre pilotes de roca apoyados en basamento de hormigón, consiguiendo una óptima prolongación del muelle de Portugalete hacia el Abra].

- Base: Se trata de un podium circular, de piedra, en el que sobresalen las molduras decorativas de sus tramos inferior y superior que sirven para romper la monotonía que producen las aristas vivas.

- Maremetre: La caja circular del maremetre se apoya sobre híbrida columna de hierro, cuya base se remarca con toro y escocia y cuatro anclajes a base de doble tuerca que ostenta en su parte alta una molduración circular de inconfundible revivalismo oriental

El fuste lo delimita un doble collarino, siendo el desarrollo de sección cilíndrica descendiente en altura. El talante historicista híbrido se patentiza en el capitel, con el típico friso toscano y la flor de loto egipcia. Sobre esta columna, apea un soporte en aspa, con volutas jónicas en sus cuatro brazos y cuatro flores pentapétalas en su interior.

Llegando por fin "maremetre", caja circular de doble cara, provista de una esfera de mármol de 800 mm., y en una de sus caras aparece la siguiente inscripción: "Maremetre/Borrel Wagner/Paris". *Idem.*, p. 174.

sin consentir la intervención parcial y disgregada de promotores particulares, creando espacios acotados, tal como sucedía en los municipios de la margen derecha.

Las pautas de los ensanches decimonónicos están así presentes, morfológicamente, formalmente, espacialmente y funcionalmente, premiando las calles de comunicación urbana paralelas entre sí, descongestionando el tráfico urbano mediante calles de comunicación interurbana y enlaces a carreteras, para lograr una 'línea urbana continuada' en un 'todo continuo' urbanizado, siendo la plaza el nudo principal de comunicaciones del ensanche y poniendo especial empeño en el establecimiento de aceras y patios de edificación parcialmente abiertos. Entre 1924 y 1930, priman los proyectos del arquitecto Zunzunegui creando un conjunto de ensanche monumental de notable relevancia compositiva mediante torreones y chaflanes de edificios que visualizan un afán de calidad urbana (si bien hacia 1921 comienzan a desarrollarse las leyes de Casas Baratas para la afluencia de la inmigración, siguiendo los tipismos constructivos neo-regionalistas). Se constata que la prolongación temporal de estas propuestas de ensanche se encuentra con el inicio de la Guerra Civil y quedan en suspenso 'indefinido', por lo que, ya en la fecha de 1954 nuevos trazados sobre planos de ensanches anteriores pervierten el entorno urbano, ya que configuran nuevas 'zonas' densificadas con alzados desiguales y fuera de la escala tradicional que correspondía a la ciudad histórica<sup>76</sup>. Es el tiempo del desarrollismo que se intensifica en la década siguiente. Años oscuros para toda iniciativa planificadora, cuando los especuladores urbanísticos promovían la destrucción del patrimonio arquitectónico y cogían la mayor recompensa sin ningún rigor en el "análisis histórico de la formación de las tramas urbanas y en consecuencia una capacidad sensible para comprender determinados valores históricos de estas tramas"<sup>77</sup>.

La situación fue ya insostenible cuando un proyecto municipal de la década de 1970 – siguiendo los presupuestos 'típicos' del 'estilo internacional' debidos a una apropiación idearia mal entendida de la Carta de Atenas–, para la remodelación de la anteriormente plaza del Solar, permitía el derribo de hitos singulares y emblemáticos en la ciudad como el mercado, el quiosco e incluso el edificio consistorial, según el proyecto diseñado y elaborado por los arquitectos Celestino y José M<sup>a</sup> Martínez. "Esto suponía un cambio de fisonomía histórica de Portugalete de cara a la ría, al reordenarse la Plaza con la construcción de garajes de doble piso y al derribarse los edificios señalados para ser sustituidos por [otros] muy americanos dominados por la indefinición estilística, la frialdad y la pérdida de la memoria histórica". Lógicamente, la reacción ciudadana y vecinal no se hizo esperar, lo que para el autor mencionado supuso el principio de cierta concienciación en Portugalete para la salvaguarda del patrimonio construido, tras el desvarío desarrollista. Años más tarde a la paralización definitiva del 'macroproyecto', en 1978 el Ministerio de Cultura declaró Conjunto Histórico-Artístico la zona comprendida entre el muelle viejo y el nuevo, lo que se completa con el inventario promovido en 1984 por la Diputación vizcaína y Deikez. En la década de 1980 el casco antiguo de la villa se declaró igualmente protegida mediante la figura de Área de Rehabilitación Integral (ARI) por el Gobierno Vasco, creándose el organismo SURPOSA para la gestión de las políticas de rehabilitación. No han cesado las polémicas, ya que el autor reconoce que se ha continuado incluso con la demolición de edificios catalogados de especial protección, con la modificación de los condicionantes de construcción y edificaciones en altura totalmente ajenas a la idiosincrasia del espacio urbano histórico.

Hemos traído a colación la cuestión de los ensanches así como los elementos estéticos y patrimoniales que revalorizan sus frentes de agua mediante arquitecturas fluviales, micro-arquitecturas lúdicas y mobiliario portuario, extendiendonos sensiblemente en el caso de Portugalete ya que, como antes decíamos, nos ha parecido importante reflejar las estrategias de

<sup>76</sup> G. Pérez de la Peña, 1993.

<sup>77</sup> FERNÁNDEZ ALBA, A. "La destrucción de la ciudad. A. U. Española; el modelo centrista", *Común*, nº 3, 1979, pp. 27-31. Citado en: G. Pérez de la Peña: *Portugalete... op. cit.*, 276 p. "Los mecanismos para la ordenación... descansaban en unos planes parciales cuya redacción se confiaba a la iniciativa privada, sin establecer otra limitación ni criterio de ordenación que el contexto genérico de la Ley del Suelo [legislación de 1956] y las precisiones ambiguas contenidas en el Plan comarcal respectivo [P. Bidagor, 1943-1964]. El resultado ha sido una imagen caótica que ha dominado en gran medida las áreas de reciente edificación". Elías Mas, "Política de planificación territorial y urbanismo", *II Jornadas Vizcaya ante el siglo XXI*, Bilbao 1984, pp. 31-61. Citado por G. Pérez de la Peña en: *Portugalete... op. cit.*, p. 275.

evolución y desarrollo que han imperado en uno de los núcleos urbanos más tradicionales y paradigmáticos del área metropolitana de Bilbao<sup>78</sup>. El hecho de haber constituido históricamente una villa subsidiaria de Bilbao, cuya importancia trasciende a la implantación industrial de la margen izquierda, hace relevante ese espacio urbano con trazado de ciudad en el que además, mal que bien, perdura un casco antiguo medieval con unas señas identitarias notables de imagen urbana asociada al puerto y ubicada en el límite entre la ribera fluvial de la Ría y la apertura hacia el mar. El devenir del tiempo ha ido así transformando esa 'puerta de entrada' a Bilbao primero con la desaparición de los arenales, con la construcción del muelle y con después con las embestidas del urbanismo arrollador, peor o mejor 'esquivados'. Términos como 'rehabilitación' y 'recuperación' son sustituidos por 'renovación' radical y 'nueva construcción' en lugares como Portugalete que posee una elevada 'densidad monumental' "por lo que es junto con Bilbao, Getxo y Barakaldo y algún otro punto, paisaje obligado de referencia [metropolitana] para comprender la arquitectura contemporánea del País Vasco"<sup>79</sup>.

### **1.6.2.2.3. Estrategias para la canalización del crecimiento urbano junto a las fábricas y el puerto**

En la zona de apertura de la Ría hacia el Abra, uno de los avatares reseñables en el desarrollo del municipio de Santurtzi unido a Portugalete es su desanexión de Ortuella en 1901<sup>80</sup>, área interior colindante con la integrante de la zona minera. Santurtzi presenta la imagen de continuidad metropolitana con Portugalete y acoge una gran cantidad de población que trabaja en la industria, aunque el peso específico de la industria no sea importante en el municipio<sup>81</sup>. El sector servicios se combina con la importante actividad portuaria (aduanas, comercio, transporte, etc.). Como continuidad y colofón del entramado residencial desde Portugalete, Santurtzi presenta una imagen urbana de litoral edificado de menor calidad que su vecina Portugalete pero mucho más compacta que lo que podemos divisar en las zonas industriales como Sestao o Barakaldo, aunque el sistema portuario se caracteriza por dotaciones de servicio y almacenamiento que también proporcionan unas señas de identidad exclusivas al paisaje. En este sentido, destaca en sus muelles portuarios el edificio de la cofradía de pescadores de la localidad, ejemplo del eclecticismo de la época de la mano del arquitecto Emiliano Pagazaurtundua, que desde las primeras décadas del siglo XX se asienta caracterizando el paisaje fluvial del dique del Molino (contrasta fuertemente con las construcciones anexas de escaso valor arquitectónico construidas ya avanzado el siglo). La instalación del ferrocarril de Bilbao a Santurtzi y el paso de ser un puerto pesquero a convertirse en una gran zona portuaria con intenso tráfico mercantil es lo que más ha influenciado incluso estéticamente en el cambio y la elaboración de la nueva imagen urbana del municipio. Hacia el interior, la trama urbana se encuentra totalmente compuesta por residencia de bloque en altura, constituyendo construcción en ladera hacia las zonas elevadas de Cabieces; parque ciertamente alejado de la franja litoral donde se ha colocado una embarcación pesquera tradicional como testimonio quizás descontextualizado de los usos, oficios y costumbres de las gentes de mar<sup>82</sup>.

El Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) de Santurtzi, aprobado definitivamente en 1998 se fija, en caso de nuestro estudio específico, en la generación de suelo industrial compatible con la obtención de espacios libres y dotaciones públicas, como por ejemplo la ampliación del

<sup>78</sup> "Dado su emplazamiento, disfruta de unos valores paisajísticos y naturales que, aunque mermados por el fuerte proceso de expansión industrial y urbana vivido a lo largo del siglo XX, le imprimen un carácter especial respecto a las vecinas localidades de la margen izquierda de la ría, reforzado por su tradición histórica y las específicas funciones urbanas que asumió desde mediados del pasado siglo". GONZÁLEZ PORTILLA, M. *Los orígenes de una metrópoli...*, op. cit., p. 503.

<sup>79</sup> *Idem*, p. 284.

<sup>80</sup> La antigüedad del pueblo de Santurtzi se constata en las diferentes denominaciones toponímicas –Sant Yurdie, San Jorge, Santuye...– y en el origen de la iglesia parroquial, San Jorge, antiguo monasterio cuya existencia se documenta desde el siglo XI.

<sup>81</sup> La Escuela de Náutica actualmente integrada en la Universidad del País Vasco fue un hito importante, en el barrio de Peñota entre Portugalete y Santurtzi. También se encuentra allí el Centro Asociado de Bizkaia de la Universidad Nacional de Educación a Distancia (UNED).

<sup>82</sup> También se conserva otra embarcación más pequeña en una situación de conservación bastante lamentable, así como el barco pesquero varado en seco que se ha instalado recientemente cerca del muelle de la Escuela de Náutica en Portugalete, operación que comentaremos más adelante de forma seguramente más valorativa.

parque histórico hasta el puerto pesquero que se mantiene. En la memoria del PGOU se contemplaba el propósito de desplazar la ampliación del Puerto del Abra hacia los terrenos ganados al mar, donde se ubicarían las terminales de contenedores zonas de reparación, los aparcamientos de camiones y otras actividades portuarias que monopolizan de manera exagerada la utilización del suelo industrial urbanizable. La pérdida de esa extensa franja costera justificaba, además, la recuperación urgente de las conexiones entre el casco urbano de Santurtzi con el medio marítimo, conscientes de que el municipio ha ido paulatinamente perdiendo su acceso al mar salvo en el espacio histórico comprendido entre el muelle y la cofradía de pescadores.

La recuperación de los espacios libres del municipio se ha ido enfocando con el factor 'vistas al Abra', lo cual añade elementos de calidad urbana nada desperdiciables como el mirador a la desembocadura del Abra desde el parque Oriol o el paseo lineal habilitado en las cercanías del trazado ferroviario, contemplándose vistas tanto al puerto pesquero y comercial con el frente de Algorta y las mansiones de Negurigane. Esta se convierte así en una de las intervenciones prioritarias en una localidad ubicada en la desembocadura de la Ría, que cuenta con múltiples servidumbres territoriales y visuales (accesos, trazados ferroviarios, centro intermodal de intercambio, zona de actividades logísticas, estación de clasificación de mercancías, etc. Que han hipotecado el desarrollo urbanístico encorsetando las perspectivas paisajísticas y aprisionando las márgenes de la Ría), a causa de las instalaciones del Puerto de Bilbao y Puerto Exterior del Abra. En el acercamiento de la ciudad al mar se ha conseguido ganar ciertos terrenos al mar en las proximidades del puerto pesquero, además de la ordenación de amarres para el puerto deportivo en conexión con la ejecución del paseo marítimo que decimos conectando el puerto histórico con los muelles de Portugalete. El traslado de la estación de RENFE unos cuantos metros en dirección Portugalete ha sido también un elemento fundamental dentro de las actuaciones realizadas de cara a la ampliación del paseo ribereño repleto de esculturas alusivas a la industria en la parte más paralela a la carretera del borde litoral.

La ampliación del parque central que hemos mencionado así como el paseo de ribera, han constituido el acercamiento de la ciudad al mar, eliminando algunas barreras urbanísticas que impedían su unión con la Ría. El paseo marítimo, en concreto, se trata de un elemento identificador del proceso de regeneración del municipio en tanto que se recupera el frente de agua más valioso como lugar de esparcimiento e interacción social. Junto a ello, se insiste en la colocación de elementos de cultura material de tradición marinera como la embarcación que decíamos en el parque de Ranzari (Cabieces), en una onda similar a la estatua de la sardinera en el paseo del mismo nombre con vistas al superpuerto u otros muchos elementos escultóricos y de 'microarquitectura' que 'dulcifican el entorno' y que también son símbolos del proceso de remodelación urbana. No obstante, siendo así que "la característica más relevante para entender la realidad socio-urbanística actual y futura de Santurtzi es la vinculación física y productiva con la actividad portuaria". En este sentido:

"El pasado urbanístico territorial de esta área concretamente de Santurtzi ha estado caracterizado por la falta de planeamiento y modelo de ordenación territorial, dando como resultado una ciudad mal ordenada urbanísticamente, por la colonización de las márgenes de la Ría por actividades industriales-portuarias produciendo como resultado el distanciamiento entre la ciudad y el frente de agua habiéndose convertido la Ría en una cloaca. [Consecuentemente] Santurtzi como parte del Bilbao Metropolitano se construye en piedra angular que facilita la regeneración integral del territorio, adquiriendo el papel de municipio receptor de las grandes instalaciones infraestructurales proyectadas en el nuevo modelo territorial, que permiten liberar de usos ferroviarios y portuarios espacios céntricos de Bilbao y de las márgenes de la Ría, destinándose a usos residenciales y ocio"<sup>83</sup>.

En la margen derecha del Abra desde la costa hacia el interior el municipio de Getxo abarca un amplio territorio difuso con una diversificación funcional ciertamente significativa<sup>84</sup>, donde se

<sup>83</sup> ALONSO MARTÍNEZ, Mónica. "La regeneración urbanística de Santurtzi: una nueva ciudad", en: *Estudios sobre urbanismo y ordenación del territorio III*, Bilbao: Instituto Vasco de Administración Pública (IVAP), Gobierno Vasco, 2002; pp. 136, 182, 185.

<sup>84</sup> "Reúne dentro de su jurisdicción, desde la aldea plácida y laboriosa, regada de caseríos típicos, a la ciudad moderna de Las Arenas, con sus calles perfectamente trazadas, sus comodidades y su higiene, pasando por esa maravillosa cinta de Neguri, cuajada de chalets soberbios, de jardines de ensueño...". SASIA, José Ángel. *EL ABRA*, 1928. Recogido en: *Portugalete años veinte. La revista El Abra*, Bilbao: Fundación El Abra, 1999; p. 274.

combina la residencia suburbana de índole 'ciudad dormitorio' con cierta presencia de la industria, aunque es bien sabido que la residencia burguesa rige la mayor parte del espacio que aparece así caracterizado con unos signos de identidad inequívocos. La Anteiglesia de Getxo proviene también de antiguo, formándose e torno al monasterio de Santa María edificado en el siglo XII, con el patronato de la casa solariega de Jáuregui, señores de Getxo. Los primeros pobladores fueron agricultores en la zona alta y pescadores en el barrio de Algorta.

Como hitos importantes demarcadores el territorio fluvial de frente marítimo en el Abra de Bilbao destacan la propia iglesia de origen medieval alrededor de la que surgió el primer núcleo poblacional, identificada después con los modelos barrocos vizcainos en el siglo XVIII o la Casa de Náufragos ya en el inicio del siglo XX, construida por el arquitecto Ignacio Smith en un estilo neovasco con una torre sobre unas arcadas que surgen del mar; prisma sobre el que se alza el faro de sección circular y dos cuerpos cilíndricos de menor diámetro el superior. Además de ello, el repertorio arquitectónico-iconográfico desplegado en el frente marítimo se compone de mansiones palaciegas de los siglos XIX y XX, partícipes de múltiples estilos eclécticos, modernistas y revivalistas (con todas sus variantes barroquizantes, montañesas, nórdicas, francesas, inglesas, vascas, neogóticas, neorrománicas e incluso de remotas épocas históricas), en un área de costa desde Las Arenas hasta Neguri y el puerto viejo de Algorta, que ha obtenido la declaración de Conjunto Monumental en la categoría de Bien Calificado. El mar ha ido modulando varios kilómetros de franja litoral y estableciendo así los límites del municipio, donde destaca igualmente un patrimonio natural de cierta importancia sobre todo por la buena conservación del arroyo y humedal de Bolue debido a la escasez de construcción en los terrenos que lo protegen. Su papel es altamente significativo y testimonial en la evolución histórica de la Bizkaia marítima en el Abra.

La batería o fortín de la Galea<sup>85</sup>, hasta ahora en un lamentable estado de abandono, era una de las pocas construcciones que daban apertura a ese espacio geográfico en dirección Noroeste. Constituye una típica fortificación para resguardar el tráfico comercial bilbaíno, construido en el siglo XVIII por Jayme Sycre. Toda la margen constituía un hábitat muy disperso casi hasta la mitad del siglo XIX, con zonas de arenales y marismas donde se sucedían históricamente las obras de los muelles llevadas a cabo por el Consulado de Bilbao, hasta que la construcción del contramuelle de Algorta para el Puerto Exterior a partir de 1888 rompió todo el equilibrio ambiental y estético del paisaje<sup>86</sup>. Durante la segunda mitad del siglo XIX y en lo que se refiere a la actividad industrial, numerosas fábricas de concepción diversa aparecen en el territorio y se instalan en el espacio Getxo; talleres de madera o carpintería en hierro, cemento hidráulico, harineras o fábricas de aceite. Todas estas industrias quedan, sin embargo, desplazadas de la evolución urbana, por lo que algunas de ellas irán desapareciendo más pronto que tarde, ya que aquí no sucede como en la margen izquierda donde, las grandes industrias se apropian de los mejores terrenos fluviales formando paisajes totalmente mecanizados de estructuras arquitectónicas<sup>87</sup>.

Aparte de la industria de escasa intensidad que incide tímidamente en la variable poblacional, un elemento importante para el futuro de Getxo sería, en caso de haber prosperado, el proyecto del puerto de la Anteiglesia promovido por G. de Santamaría, que quedaría bajo la influencia del espigón de Algorta. El fracaso de esta iniciativa creó, no obstante, ciertos problemas de movimiento de arenales y de terrenos que no fueron debidamente solventados hasta la construcción del contramuelle del Puerto Exterior de Bilbao en Punta de Begoña –Las Arenas– con su faro de Arriluze, uno de los hitos más relevantes del paisaje marítimo de la Ría en su desembocadura en el Abra. No obstante, como reliquia más o menos pintorescamente conservada del pasado preindustrial ha permanecido el puerto viejo de Algorta, lugar de residencia de navegantes, prácticos, lemanes y pequeñas comunidades dedicadas a la pesca que en la actualidad constituye un núcleo urbano conservado con su aspecto residencial tradicional en la

<sup>85</sup> Castillo defensivo construido por el peligro constante debido a los intentos de invasión por parte de las naciones del norte de Europa para vengar y represaliar los estragos causados en sus navíos en aguas antillanas por la Armada Real.

<sup>86</sup> Un barrio de pescadores aparece replegado en las laderas de una 'muna' algortea hacia el siglo XVI, con casas abigarradas de reducido espacio que constituyen un paisaje peculiar habitado antes por humildes pescadores, marinos retirados, pilotos, lemanes y capitanes mercantes. 'Aldea' de pocos labriegos, tal y como describiera Humboldt.

<sup>87</sup> José M<sup>a</sup> Beascochea, 1990, 1992.

ladera que sube desde el frente de agua, altamente frecuentado por la ciudadanía en días festivos y con una actividad mayormente centrada en la gastronomía y los servicios más o menos turísticos. Y es que la dominación de la entrada del Abra con las atalayas de contemplación y una orografía de particulares condiciones dio lugar a que sus moradores encauzasen sus actividades económicas y modos de vida hacia las actividades del control de la navegación marítima, puesto que el comercio directo por ejemplo estaba excluido a favor de Bilbao y la villa de Portugalete.

Allí nació durante el siglo XVII la Cofradía de Mareantes de San Nicolás de Algorta, que mantiene su edificación porticada con la efigie del santo patrono y un banco corrido que servía para la supervisión de la barra del abra y para el aviso oportuno cuando se producían naufragios, puesto que también se realizaba tareas de salvamento marítimo. El edificio asomado al mar se construyó, no obstante, en el siglo XVIII para la celebración de reuniones y asambleas de la Cofradía, y junto al soportal existe el pretil de 'Erriberaume' en uno de los descansillos de las escaleras de bajada hacia el puerto, donde se montaba guardia y se oteaba el horizonte. Actualmente se han colocado dos escultura figurativas que rinden homenaje a personajes como la sardinera (del escultor Luis Iñiguez) y el pescador o 'arrantzale' (obra del artista José Luís Butrón), como símbolos 'kitsch' más destacados de una memoria y unos imaginarios que se pretenden redescubrir, recrear o reinventar para la nueva economía basada en el turismo y las visitas gastronómicas, de modo que el redescubrimiento de los planos simbólicos guía las actividades económicas subyacentes. Aquí se produce una dualidad curiosa ya que estas figuras son culturalmente relevantes, aunque en modo alguno desde una crítica artística medianamente contundente. El espacio urbano compuesto por una maraña de callejuelas entre los edificios de población típicamente marítima, es simbolizado por medio de elementos ornamentales de carácter escultórico o de mobiliario portuario que funcionan más como objetos decorativos y pseudomonumentales cuya presencia genera evocaciones del imaginario arquetípico asociado a esas formas de vida y de relación con el mundo marino.

En dicho contexto y al final del paseo del muelle de Ereaga junto al puerto viejo, perdura un descampado con magníficas vistas hacia la entrada del puerto del Abra, terreno donde se emplazaba el antiguo Club Náutico de Algorta con piscinas y campos deportivos, hasta su demolición en la década de 1980. Posteriormente el Ayuntamiento propuso varios proyectos para el lugar, desde un balneario para recordar quizás la importancia de los baños de mar al final del siglo XIX –actualmente concurridos centros de talasoterapia– hasta un auditorio, teatro o centro de convecciones; todo ello rechazado por las dificultades de acceso. Mientras que la discusión pervivía en la década de 2000 entre los que defendían su utilidad pública y los que pretendían recalificar los terrenos para utilización privada y sobre todo hostelera, se divisaba dicho descampado como un terreno baldío en uno de los frentes de agua susceptible de revalorización. Sitio abandonado y reconvertido en un 'no-lugar' fluvial deshabitado, como categoría cercana al significado que otorgaba a dichos espacios el artista Robert Smithson. Recordando el sentido signífico-antropológico y estético de algunos de estos enclaves diseminados por las vegas fluviales del área metropolitana de Bilbao, la artista Lara Almárcegui recopiló su pasado industrial, su presente de tierra dejada de 'cultivar' y su futuro más o menos incierto, aderezado de referencias visuales y sensibles, en una guía que recogía la aportación teórica para la exposición fotográfica realizada en la sala Rekalde (Bilbao) en primavera de 2008. En ese documento que se trae a colación por el interés en cuanto al binomio territorio labrado y paisaje cultural-etnográfico, hacía especial alusión a esos espacios ya sin ninguna protección que además de transformarse pueden desaparecer o renovarse, y que en definitiva serán absorbidos; literalmente engullidos por esa ciudad post-moderna que renueva no solo su imagen sino su imaginario (fluvial, portuario, industrial, etc.) y su razón de ser. Es así como:

"Un descampado es un terreno sin construir que no responde a un área natural definida, ni a un parque o jardín. A menudo, los descampados son lugares inútiles que han quedado olvidados entre nuevas comunicaciones o son el resultado del cierre y la retirada de instalaciones industriales que han dado lugar a amplias brechas vacías. Su principal interés reside en que son algunos de los pocos lugares de la ciudad que no corresponden a la realización de un diseño, [...] y su existencia se relaciona con planes de urbanismo del futuro o del pasado que, por diversas razones, están detenidos. Los descampados son lugares donde casi todo es posible, porque en ellos no hay nada. A menudo, en los descampados la naturaleza es muy salvaje. Algunos descampados de la Ría de Bilbao son paraísos de pájaros y se pueden utilizar para la observación de animales y plantas. Como los descampados carecen de



mantenimiento, en ellos se pueden ver procesos naturales de decadencia, mezcla y entropía que afectan a todos los lugares y edificios pero que en el resto de la ciudad se esconden. [...] Hay descampados en los que, extrañamente, el tiempo parece haberse detenido, que parecen ser independientes al ritmo de crecimiento de la ciudad y son un paraíso de libertad para la vegetación y los usuarios<sup>88</sup>.

Otro de estos espacios ribereños que aún aparecían abandonados en los frentes de agua de la Ría de Bilbao eran las antiguas marismas de Lamiako en la dársena del mismo nombre junto a la desembocadura del río Gobelas. La marisma fue desecada con la intención de construir allí un campo de aviación, así como el campo de fútbol llamado el Campo de los Ingleses. Con el Plan Integral de Saneamiento se decidió la instalación de una depurada, aunque no existía más que una estación de bombeo en una explanada donde la falta de actividad ha generado un ecosistema de humedal. También en la margen derecha, la dársena de Axpe fue también un equipamiento portuario construido básicamente para el atraque de los barcos de servicio del propio puerto como gabarras y remolcadores, junto al que se establecieron los astilleros que construían parte de dicha flota. La dársena se ubicó tras la rectificación de la curva de la Ría, descongestionándola de los buques que esperaban la carga de mineral.

El desarrollo de Getxo se centraría, sin embargo, en la actividad terciaria y el cuidadoso planeamiento urbano propiciado en parte por el proceso de desamortizaciones. Núcleos de hábitat disperso y concentrado correspondían a inercias de establecimiento de la residencia burguesa –o segunda residencia 'veraniega'– y la propia atracción turística, lo que va perfilando las bases espaciales y territoriales de la Anteiglesia a partir del último tercio del siglo XIX. Tal inercia se trastoca inevitablemente con el cambio y desaparición de arenales tras la construcción del Puertos Exterior, primándose así el comercio y la industria ante la residencia y el turismo, que se trasladarán hacia la zona de Neguri<sup>89</sup>, pero con un agravante urbanístico que sería la necesidad de construcción en ladera ya que, a diferencia de Las Arenas o Algorta, aquí escaseaban los terrenos llanos a la vega de la Ría. Esta peculiaridad orográfica unida a la ideología propicia el modelo de urbanización en 'ciudad-jardín' junto a las vías de comunicación, con una tipología unifamiliar<sup>90</sup>:

"El desarrollo de los medios de comunicación, públicos y particulares, permite mantener la residencia alejada del centro de trabajo de Bilbao, en un espacio nuevo, que se carga de valores estético-morales y se manifiesta como signo económico y social donde se pueda concretar un paisaje 'ideal', de acuerdo a sus intereses y prejuicios. [...] Todas las iniciativas que se suceden desde 1900 dan lugar a un nuevo patrón de doblamiento, la ciudad periférica o suburbio burgués, en una huida de los problemas de centro urbano coetáneo al de otras ciudades industriales de Europa. [...] Se configura un modo de vida selecta y deportiva, institucionalizada para las áreas de segunda residencia de tradición británica<sup>91</sup>.

A partir de ahí, durante el siglo XX se inician paralelamente sendos procesos: por una parte las tradicionales residencias burguesas se restauran exteriormente mientras que en el interior se adecuan como casas para el arrendamiento, y por otro lado en Algorta y otros barrios de Getxo se produce una densificación del espacio construido, donde el esquema de la tipología de bloque abierto de estilo funcionalista internacional convive con las fachadas de la arquitectura decimonónica –eclectico, modernista o revivalista neovasco, neinglés y/o montañés que procuran una 'escenografía urbana' reconocible y meritoria de 'calidad'–, debido a la masificación poblacional que demanda un tipo de residencia y entorno lujoso en el espacio metropolitano de Bilbao, aprovechando igualmente las ventajas de comunicación supramunicipal. En el Getxo

<sup>88</sup> ALMÁRCEGUI, Lara. *Guía de descampados de la Ría de Bilbao*, proyecto realizado para la exposición producida por la Sala Rekalde, impreso en Amsterdam, abril de 2008; s/p.

<sup>89</sup> Característico nombre para este nuevo barrio creado en Getxo, imaginado por el clérigo y académico vasco Resurrección María de Azkue con la conjunción euskérica 'Negu-Uri', 'ciudad del invierno' o 'ciudad para el invierno', ya que las casas de la burguesía ya estaban siendo ocupadas como residencia permanente de alto 'standing' y con todas las comodidades en las inmediaciones de Bilbao, hecho a lo que contribuía el afianzamiento de los medios de comunicación como el ferrocarril.

<sup>90</sup> "Con la construcción de estas y aquellas otras grandes fincas iniciaba el estrato social más acomodado de Bilbao la costumbre de instalar en la afueras de la ciudad, en los lugares más agradables, chalets o palacios con amplios jardines y un atractivo entorno, donde escapaban a las condiciones cada vez más opresivas de una ciudad que degradaban ellos mismos con sus negocios". GARCÍA MERINO, L. V. *La formación de una ciudad... op. cit.*, p. 443.

<sup>91</sup> BEASCOECHEA, José M<sup>a</sup>. "La Ría, el puerto, sus riberas: dos orillas unidas por un puente", en: *Cien años del Puente de Bizkaia*, Bilbao: Diputación Foral de Bizkaia. Departamento de Cultura, Gobierno Vasco. Departamento de Transportes y Obras Públicas, 1993; pp. 81, 89.

moderno el sector industrial no tiene demasiada importancia mientras que el sector servicios aglutina casi toda la actividad, sobre todo en ciertos sectores de calidad como el comercio especializado. Las buenas comunicaciones con el entorno más inmediato y con Bilbao es lo que indudablemente ha hecho de Getxo un centro de servicios y de lujosa residencia en barrios como Neguri o Areeta ('Las Arenas').

En este enclave, los proyectos de urbanización tuvieron una relación conceptual muy acusada tanto con el ensanche irrealizado de Lazaro para Bilbao en 1863 como el definitivo ensanche de 1876. Ezequibel, que se ocupó del caso de Las Arenas, requirió incluso la colaboración de los ingenieros Alzola y Hoffmeyer que habían trabajado en Bilbao. La malla urbana define ejes estructurantes que interconecta núcleos más o menos históricos y proporcionan fluidez circulatoria a la trama. La red peatonal genera espacios de equipamientos<sup>92</sup> que conforman la espina dorsal de los barrios que atraviesa. Después, en 1923, el entonces arquitecto municipal de Getxo, Smith, presentó el Proyecto de Urbanización y Ensanche de la Anteiglesia donde se proponía una especie de gran zona verde pública como espacio central en Neguri, donde confluirían muchas de las calles importantes (modelo de 'boulevard burgués' siguiendo la idea de urbanización que anticipa la construcción arquitectónica). La especulación y los procesos de privatización frustraron este plan ciertamente ambicioso. Fue mucho más tarde, en 1962, cuando el Ayuntamiento afrontó la reforma del Plan General de ordenación Urbana para reconvertir áreas de edificación extensiva con casas de vecindad agrupadas en manzanas. Con lo cual, se apuesta una vez más por el carácter residencial de la zona incrementando la densidad como síntoma claro e inequívoco del desarrollismo de la época. La urbanización de cierta calidad ha ido expandiéndose posteriormente hacia Romo junto al ferrocarril y las vías de tránsito suburbano. Entre los arenales y las vegas llanas se construyó la línea longitudinal de vías férreas junto a las que se asientan industrias de relativa importancia. En las zonas que limitan con Leioa aparecieron algunos barrios obreros y perduraron unos pocos entornos rurales.

Precisamente el municipio de Leioa se encuentra básicamente en el límite territorial que dibuja una frontera visual en la imagen urbana, con el cambio radical del paisaje industrial de la margen derecha de la metrópoli desde Erandio y Astrabudua hasta Lamiako<sup>93</sup>, antes de llegar a las zonas residenciales de la burguesía en Getxo. El intenso crecimiento de población y la abundancia de espacios libres ha configurado núcleos urbanos y asentamientos dispersos en la que predominan grupos de obreros cualificados y clases medias, acogiendo también una gran cantidad de servicios descentralizados de Bilbao, como los numerosos centros de enseñanza y el campus universitario de la UPV/EHU. en Bizkaia junto al edificio abandonado del infructuoso proyecto para hospital hacia la década de 1970, lo que ha supuesto una importante antropización del paisaje. La elevada ocupación espacial de la industria en la vega del río es importante en los barrios bajos de Leioa como es el caso de Lamiako, con empresas de la rama del metal y la química fundamentalmente, junto a la línea del ferrocarril de la margen derecha y actualmente el Metro Bilbao, otro elemento de sutura metropolitana que es quizás mucho más evidente a su paso por los barrios ribereños de Erandio, localidad industrial de la margen derecha.

Como municipio fabril de ese entorno, la Anteiglesia de Erandio debe parte de su protagonismo industrial al río Asua que era navegable en una parte de su trayecto, con lo que se establece el Puerto Real en el siglo XV: "a lo largo de sus orillas se distribuían diversos cargaderos, repartidos entre las jurisdicciones de Erandio y Sondica, en donde se desembarcaba fundamentalmente la vena que abastecía a las ferrerías de las merindades de Durango, Zornoza y

<sup>92</sup> El mobiliario urbano como puede ser la iluminación de aceite y gas da paso muy pronto a la electrificación con la "Sociedad Eléctrica de Guecho" (1994). Existían lámparas denominadas de 'media noche' y 'noche entera' según el horario de encendido.

<sup>93</sup> Al finalizar el siglo XIX con la urbanización de la zona de Las Arenas, se desecaron las marismas construyéndose un cauce artificial en los arenales de la desembocadura del río Gobelas, dando origen así a la zona de Lamiako, antesala del futuro municipio de Leioa. De este modo, en su devenir histórico se observa que en la edad media fue un barrio independiente de la 'república' de Erandio hasta 1526, cuando, escindiéndose de su matriz principal constituyó parroquia propia independiente con la categoría de Anteiglesia en las Juntas de Gernika. Ya en el siglo XIX, otro hito importante fue la construcción de la carretera de la R1a y el ferrocarril con estación en Lamiako, dado el vertiginoso aumento poblacional.

Uribe<sup>94</sup>. En la edad media ya se aplicaba esta forma de transporte, por lo que el denominado 'puerto de Asúa'<sup>95</sup> sigue un camino paralelo a la actividad ferrona cuya mayor expansión acontece probablemente en el siglo XVIII. Esta vía fluvial constituida nada menos que el centro distribuidor más importante de la vena consumida por las ferrerías de Bizkaia. No obstante, es obvio que, tal y como venimos diciendo, "la actividad del puerto de Asúa languidecerá progresivamente a lo largo del siglo XIX al tiempo que disminuya la actividad ferrona, hasta que casi queda inactivo con el advenimiento de la industrialización"<sup>96</sup>, pero para entonces Erandio ya se había consolidado como territorio eminentemente industrial con los requerimientos específicos a nivel de espacio, ubicación y comunicación para acoger la nueva industria tanto de fundición, como eléctrica –fluido eléctrico y alumbrado, energía para el tranvía eléctrico de Bilbao–, la calderería y la forja, los astilleros para la reparación y construcción de buques o la construcción de ladrillo refractario destinado a la implantación de Altos Hornos. Las canteras de Axpe<sup>97</sup> –con una presencia constante desde hace varios siglos– aún siguen en funcionamiento por la 'euforia constructiva' mientras que hacen su aparición la transformación siderúrgica y la cerámica y porcelana industrial.

La 'invasión industrial' del entorno observamos que se va articulando como un gran engranaje territorial con las diversas jerarquías en la implantación industrial pero asumiendo que a pesar de que las industrias subsidiarias dependen de las tractoras para su pervivencia, tampoco las mayores industrias punteras podrían sobrevivir sin los productos proporcionados por las menores. Todo ello conforma un entramado urbano-industrial en un territorio construido sin solución de continuidad donde, de forma ajena a toda ortodoxia urbanística, la residencia se adosa a la industria y los talleres a las viviendas en unos espacios a menudo marcados por la escasa salubridad. Los efectos negativos sobre la población se agravan además durante las épocas de cierre y reducción de plantillas tras la crisis de 1921, lo que afectó a muchas empresas –sobre todo el sector metalúrgico y los astilleros– aunque la gran mayoría no llegaron a cerrar, produciéndose una lenta recuperación posterior hacia la década de 1930, tendencia al alza que se mantendrá tras el lapsus de la Guerra Civil. La influencia de la crisis desata cierta diversificación en la industria con la aparición de nuevas empresas cerámicas y de cementos, así como la potenciación de la actividad gabarrera y de remolque en la Ría. En todo caso, Erandio queda caracterizado por la canalización de las márgenes de la Ría desde la época del ingeniero Crane en 1753-1758 hasta Churruca entre 1878 con la apertura de la dársena de Axpe para un mayor calado. El urbanismo de las calles denota así mismo cierta influencia inglesa de ciudades como Liverpool o Manchester. Otros elementos de personalidad más acusadamente local como el quiosko de la plaza del ayuntamiento se construyen en 1903 y un hito importante será el denominado Paseo de Churruca en 1888, urbanización peculiar del borde del agua con la colocación de arbolado, bancos y alumbrado público entre 1901 y 1927. Este espacio quedaría totalmente suprimido a mediados de la década de 1940 y después por la masiva implantación industrial.

No obstante, hacia el año 2007 se conocía la noticia de que los vecinos del barrio de Altzaga entregaban al Ayuntamiento un documento para recuperar el antiguo paseo delimitado entre el pabellón de La Naval y la dársena de Axpe por toda la ribera de la Ría, instando así mismo la recuperación patrimonial del la planchada de la antigua grúa de La Franco ubicada en el paseo (elemento emblemático identificador del territorio y del paisaje fluvial que aparece en viejas

<sup>94</sup> ITURBE, Ander. *Erandio*, Bilbao: Diputación Foral de Bizkaia ('Monografías de pueblos de Bizkaia'), 1993; p. 53. En las inmediaciones de este paisaje ribereño existe actualmente un espacio abandonado con una enorme ruina industrial formada por naves de ladrillo propiedad de la empresa Aceros de Deusto. Se conocía desde mediados de la década de 2000 la intención de construir un polígono industrial en el lugar, uno de cuyos mayores inversores sería Cadenas Vicinay de la península de Zorrozaurre.

<sup>95</sup> Sobre el cual en el momento de escribir estas líneas se estaba realizando un trabajo histórico de revisión de archivos y redescubrimiento geográfico-cultural de su importancia fluvial y marítima, por parte de un equipo de investigadores al amparo de una beca de colaboración de Eusko Ikaskuntza/SEV.

<sup>96</sup> *Idem*, 54 p. También hay muestras de la actividad de canteras y su aprovechamiento en la edificación, ya que: "todavía hacia 1830, mientras se construía la plaza nueva de Bilbao, la piedra allí utilizada provenía de las canteras de Lujua y era transportada a través de la ría de Asúa", *Ibidem*.

<sup>97</sup> De origen volcánico, a raíz de unas erupciones submarinas hace más de 75 millones de años. Aparecieron restos de traquitas, roca inusual en el País Vasco, lo cual confirma el alto valor geológico del lugar. Para el aprovechamiento de las canteras se instaló una de las empresas más importantes del municipio, Metalquímica del Nervión, que funcionó desde 1957 a 1991.

fotografías e imágenes de la localidad); monumento histórico dedicado al intenso trabajo que se realizaba en dichos muelles mediante dicho artificio. Todo ello se pretendía enmarcar en las obras del paseo de la Ribera de Erandio paralelo a la carretera de la Ría, con carril cicloturista y varios miradores entre las instalaciones de la empresa ARN y el actual embarcadero, separado de la carretera mediante un parterre elevado y plantado con arbolado para mitigar el impacto visual y sonoro del tráfico. La actuación principal consistía en la creación de una grada con diferentes alturas, rampas de acceso y pavimentación que se integraría en el entorno. La instalación de mobiliario urbano auxiliar contribuye también a la transformación de uno de los enclaves fluviales más populares de Erandio. En la segunda fase se preveía la habilitación de una pasarela peatonal para la unión del área peatonal con el embarcadero del 'gasolino' o bote de pasaje aún en funcionamiento entre Erandio y Barakaldo (remodelando el edificio de la taquilla y la zona de espera de pasajeros, pudiendo acoger algún establecimiento hostelero con terraza orientada a la Ría). Los vecinos argumentaban, precisamente, que Erandio siempre ha sido un municipio que ha vivido de cara al frente de agua de la Ría.

#### **1.6.2.2.4. La intensa ocupación y los suelos de reserva en las márgenes de la Ría**

Después de la década de 1950 la 'invasión industrial' acoge toda la margen fluvial de la Ría hasta Leioa, limitándose la posibilidad de crecimiento urbanístico solamente hacia el interior de las poblaciones, produciéndose así durante la siguiente década de 1960 la ocupación del valle del Txorierrri –Asua–, en el 'contexto de crecimiento general' de índole desarrollista, aunque aún en los primeros años de 1970 la industria en Asua sigue siendo minoritaria, con nuevas industrias de electrolitos y maquinaria, lo que no suplanta, sin embargo, la importancia de la transformación del metal. El capital extranjero y las fuertes inversiones vuelven a reafirmar la hegemonía industrial de la ribera de la Ría con nuevas empresas químicas –"Dow-Unquinesa", "Metalquímica"...– como 'signo' de una 'nueva etapa'. Sabemos que unos años después, en la siguiente década de 1980 comienza a percibirse la gran crisis que arranca con la incorporación a la Comunidad Económica Europea y concluye en la desmantelación pero, aunque es obvio que la masiva industrialización del área metropolitana de Bilbao se produce en la margen izquierda, en los años finales de la década (1980) hay en la margen derecha, desde Erandio hasta Lamiako en Leioa, una concentración industrial nada despreciable que incluye industrias cerámicas, cementos y derivados, empresas químicas, industrias de madera, estructuras de construcción, transformación y edificación, instalación, montajes de cubiertas y acabados... además de la metalurgia que sigue siendo el sector más importante y el que más temprano acusa los efectos de la desindustrialización<sup>98</sup>.

Los efectos sobre el plano urbano que decíamos, se hacen notar por la intensificación del poblamiento urbano en la orilla de la Ría que contrasta con el poblamiento rural disperso en las zonas altas del interior, lo que proporciona una dualidad en el poblamiento de Erandio, y quizás también Leioa aunque con menor intensidad. Estos núcleos, sin embargo, quedan al margen de cualquier tipo de planificación urbanística y su "modelo de poblamiento responderá a criterios espontáneos", si bien el problema se intensifica por la llegada de la inmigración y el chabolismo como fenómeno que se extiende al territorio metropolitano y experimenta "fuertes alteraciones a causa de la desordenada acumulación de pobladores"<sup>99</sup>, lo cual es evidente en zonas como Astrabudua que han seguido una tradición urbana sedentaria casi desde la edad media. Sea como fuere, la contraposición del mundo industrial y el mundo rural más homogéneo que practica la

<sup>98</sup> Sobre estas cuestiones véase: ITURBE, A. *Erandio, op. cit.*, p. 97. (tablas).

<sup>99</sup> *Idem*, 113 p. Pobladores foráneos que en su mayor parte forman familias de estructura nuclear mucho más reducidas que las extensas familias de los nativos en la zona rural. "Esta familia industrial más pequeña es característica de un primer momento de la inmigración especialmente duro, en el que la propia supervivencia descarta la posibilidad de alojar a miembros improductivos en las familias. Por ello, el hogar obrero constaba fundamentalmente de los padres y dos o tres hijos, que nada tiene que ver con la estructura más compleja de la familia rural". En este sentido el autor afirma rotundamente que "no existe una crisis del mundo rural", sino que "su evolución es mucho más pausada, manteniéndose un ritmo sostenido de contribuyentes rústicos, con un ritmo de crecimiento que no tiene nada que ver con la contribución urbana, pero que no por eso deja de existir. Una característica importante de la contribución urbana de Erandio es la desigualdad en su reparto geográfico. Existen zonas en las que un número reducido de contribuyentes concentran altos porcentajes de riqueza, mientras que en otras zonas ocurre exactamente lo contrario". *Idem*, pp. 114-115.

agricultura de subsistencia, "no deja de ser la manifestación de una dualidad más profunda en la que se enfrentan estructuras y modelos de vida opuestos, pero al mismo tiempo complementarios. Lo interesante en nuestro caso es la coexistencia de esos modelos en el tiempo y en el espacio, hasta constituirse en lo que probablemente sea una de las características definitorias"<sup>100</sup> del espacio metropolitano de Bilbao.

No obstante, la industria prefirió asentarse y ocupar progresivamente los mejores suelos de las vegas a orillas de la Ría que se extendían por los terrenos llanos de la margen izquierda desde Lutzana hasta Sestao, ese espacio intersticial que además disponía de cauces fluviales cuya situación estratégica 'intermedia' posibilitaba el embarque y transporte del mineral desde la bocamina hasta el mar. "En dicha franja de terrenos, interrumpida por el monte Rontegui y el río Galindo, fueron disponiéndose los distintos usos industriales y residenciales, de tipología obrera éstos, intercalándose redes de ferrocarril y viarias, áreas de servicio industriales y portuarias, cargaderos de mineral y demás artilugios"<sup>101</sup>, esas estructuras arquitectónicas e ingenieriles que en algunos casos denominaremos 'mobiliario industrial' y que proporcionan una visión estética del paisaje, ocupado también intensamente por la urbanización más o menos descontrolada sobre todo en Barakaldo, Sestao y los barrios periféricos. Los consiguientes 'desajustes' "derivados de la interrelación entre la industria y el territorio son perceptibles desde el análisis de la localización geográfica, la utilización del suelo y la organización del espacio urbano"<sup>102</sup>, cuyo factor de crecimiento decisivo es la industrialización:

"Este uso extensivo que del suelo hizo la gran siderurgia vino impuesto por la propia naturaleza e dichos trabajos de fundición, de gran envergadura en sus distintas fases productivas (hornos, trenes de laminación, trenes de chapa, equipos de transformación, etc.), [...] de infraestructuras de transporte y abastecimiento y de áreas de servicios complementarios (oficinas, laboratorio, almacenes, depósitos, etc.). Ello sumado a las redes de aprovisionamiento, distribución y comercialización que entretejieron en su entorno (ferrocarriles, cargaderos de mineral, muelles, etc.). No fueron menores las necesidades de suelo [...] puesto que debía dar cabida a sus instalaciones de gradas de construcción, diques, grúas y demás talleres que habían de levantar los modernos buques que se imponían, de hierro y acero y mayores dimensiones (armadores, ebanistería y modelos, balandros, forja, herrería, etc.)"<sup>103</sup>.

Todo ello infunde al territorio un valor de 'paisaje urbano heterogéneo' de difícil lectura sobre todo en el núcleo de la margen izquierda, con el río Galindo y una topografía adversa, con bruscos cambios de altitud que interrumpieron en cierto modo este poblamiento lineal que tenía su continuidad en el barrio baracaldés de Desierto y su prolongación en Burceña<sup>104</sup>, interrupción que aún hoy se divisa desde Barakaldo tal y como luego veremos. Y es que el monte Rontegui y el río Galindo como hitos geográficos importantes de estructuración territorial junto con la Ría, "impusieron también sus limitaciones, y quebraron en cierto modo el *continuum* urbano que se extendía hasta Burceña"<sup>105</sup>.

Es así que la situación privilegiada de Sestao en la ribera del río y en las cercanías de los yacimientos mineros de Triano contribuye a la completa urbanización del municipio y la implantación de la industria siderúrgica, acompañado del creciente movimiento migratorio durante el siglo XX, que se intensifica a partir del ecuador del siglo. Un corresponsal de la revista *El Abra* de 1928 ya decía que "el escudo de Sestao tiene como emblema un barco y al fondo unas fábricas: ello da una idea de los que en la vida social representa este municipio, creado por y para la producción"<sup>106</sup>. El núcleo antiguo<sup>107</sup>, similar a Barakaldo en la ladera de una colina, queda enteramente absorbido por la industria y la nueva urbanización progresiva. En la vega de la Ría, en torno a Desierto, se instalan las industrias ocupando las antiguas marismas las comunicaciones como el ferrocarril y la carretera de la margen izquierda.

<sup>100</sup> *Idem*, pp. 114-115.

<sup>101</sup> GONZÁLEZ PORTILLA, M. *Los orígenes de la metrópoli...*, op. cit., p. 449. (el subrayado de la palabra 'artilugio' es nuestro).

<sup>102</sup> *Idem*, p. 475.

<sup>103</sup> *Idem*, p. 476.

<sup>104</sup> *Ibidem*.

<sup>105</sup> *Idem*, p. 526. (el subrayado pertenece a los autores).

<sup>106</sup> Citado en: *Portugalete, años veinte...*, op. cit., p. 276.

<sup>107</sup> Se desanexiona de Santurtzi y Trapaga en la fecha temprana de 1805, formando Ayuntamiento propio.

Anteriormente, Sestao había pertenecido hasta finales del siglo XVIII a la mancomunidad de los Tres Concejos del valle de Somorrostro, junto a Trapaga y Santurtzi pero de menor peso económico, al tratarse de un concejo rural y bastante pobre. Una vez que la Ría fuera canalizada los terrenos de marismas que bordean el núcleo de Sestao adquirieron un valor inusitado como lugar ribereño estratégico y privilegiado para el asentamiento de la industria. Los espacios fluviales existentes entre las tierras llanas de labranza y las marismas, cubiertos de juncales, así como el monte bajo con abundante vegetación se transformaron en fábricas y astilleros de ribera, en mitad del novedoso entramado de vías férreas con una red ingente de transportes por ferrocarril, por carretera y por la Ría. Además de la transformación del territorio humanizado visualizado en los símbolos cambiantes del paisaje litoral tal y como hemos reseñado en Portugalete y otros espacios del área metropolitana de la Ría de Bilbao, todo ello ha sido, por todos sus avatares de la historia moderna, un crisol de culturas e identidades, de inmigración y de globalización; laboratorio de sociología y de historiografía contemporánea, lo cual también se deduce de ese rostro estético que nos han legado los paisajes etnográficos repletos de elementos alusivos a la industria y a la maritimidad que intentamos poner de manifiesto en este estudio antropológico-sigñico.

Siguiendo con los antecedentes y evolución de Sestao, es reseñable un hecho importante para comprender el desarrollo aparentemente homogéneo pero subsidiariamente desigual de los núcleos poblacionales de la margen izquierda del área metropolitana de Bilbao, después anteiglesias y municipios. Esto es así puesto que a pesar del Fuero de Bizkaia de 1526 que reservaba la explotación de los montes –inclusive o sobre todo los recursos mineros– a 'todos los vizcainos', en la práctica tales explotaciones y recursos quedaban a expensas de los pueblos o anteiglesias a cuya jurisdicción pertenecían. "De esta forma, sus vecinos podían explotarlos dentro de un régimen en el que no se establecían títulos de propiedad sobre las explotaciones"<sup>108</sup>. No obstante, a lo largo del siglo XVIII desde la Diputación se ejercen presiones para que estos derechos de explotación se extiendan a todos los territorios de Bizkaia. Hecho que se complica por los intereses de los distintos estamentos dedicados a la extracción minera y posteriormente en el siglo XIX con la aparición de la figura de 'tratantes de venas' de mineral férreo. Unido a ello, la gran industria hace su aparición en la margen izquierda y específicamente en Sestao, preluendo esos paisajes semiocultos en las fábricas que esconden arquitecturas y estructuras con texturas y colores de belleza plástica e inspiración romántica:

"Dos factores geográficos resultan determinantes en la localización de la industria siderúrgica vizcaína en el concejo de Sestao, a finales del siglo XIX: la proximidad a los yacimientos mineros, de los que se puede transportar cómodamente el mineral de hierro por ferrocarril, y la Ría de Bilbao, importante arteria fluvial que será el eje neurálgico del desarrollo industrial de su margen izquierda. Estos dos factores serán, pues, decisivos para que el capitalismo vizcaíno fije sus ojos en las marismas de Sestao a la hora de construir sus plantas siderúrgicas"<sup>109</sup>.

Respecto a las cuestiones de índole urbanística y ordenación de espacios públicos urbanos, si analizamos la estructura del municipio y a diferencia de las localidades contiguas polinucleares, Sestao presenta una estructura mononuclear que se mantiene hasta el siglo XIX, de modo que el asentamiento 'centrífugo' se hará notar a partir de las primeras décadas del siglo XX con la expansión urbana en torno a las fábricas y la morfología urbana que se realiza en forma estrellada, tomando como eje el casco antiguo de la Anteiglesia.

<sup>108</sup> RAMOS, Cipriano. *Sestao*, Bilbao: Diputación Foral de Bizkaia ('Monografías de Pueblos de Bizkaia'), 1997; p. 102.

<sup>109</sup> *Idem*, p. 223. Este mismo autor nos proporciona las siguientes indicaciones sobre el símbolo heráldico de Sestao y su simbología que consideramos relevante, ya que conecta con las imágenes de la iconografía industria, la navegación marítima y la idea de ciudad fluvial a la ribera de la Ría: "el Ayuntamiento de Sestao acuerda elaborar un sello con los símbolos más característicos de su actividad económica: La Corporación, atendiendo a este Concejo no tiene armas propias para usar en su escudo, ha acordado desde esta fecha se adopte para el mismo y para sello del Ayuntamiento, el emblema de los Altos Hornos con sus chimeneas y edificios de sus fábricas y máquinas soplantes, con un crucero, un ancla, un remo y un picachón, como los atributos de un pueblo en que se desarrolla tal industria y que se comunique este acuerdo...". *Ibidem*.

Otro tanto sucedía en Barakaldo, que a comienzos del siglo XX formaba un reducido núcleo de caserío ubicado sobre una colina junto a la estación del ferrocarril<sup>110</sup>, anteriormente había sido orilla fluvial de numerosas ferrerías y 'vega de fundiciones', de donde al parece provendría el topónimo<sup>111</sup>. En la desembocadura del río Galindo en las aguas del Nervión ya formaba una pequeña ensenada muy aprovechable como refugio (territorio donde a la postre se habilitaría la dársena de Portu que veremos después como uno de los lugares de más intensa industrialización y posteriormente sujeta a remodelación y rehabilitación urbanística como elemento fluvial simbólico de dilatada historia y memoria portuaria), en la época en que la Ría resultaba ser un brazo de mar peligroso que comunicaba con la vega de Bilbao aguas arriba.

Es presumible que los Reyes Católicos iniciasen ya la ejecución de trabajos para el mejoramiento del cauce de la Ría, eliminando obstáculos naturales que impedían el paso de las embarcaciones. Uno de los primeros muelles del área metropolitana se materializaría en la época del reinado de Carlos V a partir de Portugalete, momento a partir del cual comenzaría a funcionar el Consulado de Bilbao con múltiples obras de canalización y encauzamiento a lo largo de los siguientes siglos, además de los fuertes de las orillas; construcciones arquitectónicas militares para la defensa del puerto interior contra ataques piratas e incursiones corsarias, lo cual connotaría simbólicamente las trazas de un paisaje aguerrido que iría configurándose desde Bilbao hasta el Abra. Con el siglo XVIII llegan los frailes del convento del Desierto y otros ingenieros reales, civiles y militares para estudiar pormenorizadamente la Ría y sus circunstancias naturales con el objetivo de mejorar los fondeaderos y continuar los encauzamientos desde Portugalete hasta Sestao. En esa época el consulado instaló argollones de hierro (aros sujetos a losaros de los muelles) para amarrar los buques en lugar de hacerlo en los árboles como hasta entonces, lo cual supuso la asunción de uno de los elementos de mobiliario urbano portuario más significantes que han perdurado casi hasta nuestros días. Muchos de los muros de contención fueron construidos con la idea de que las crecidas no abnegaran las vegas ribereñas, a lo cual ayudaban los tupidos núcleos de tamarises que bordeaban gran parte de las orillas del Galindo desde Ugarte hasta La Punta. La superficie de agua de los ríos era mucho mayor que en la actualidad, hasta que las vegas fueron todas ellas paulatinamente ensanchadas y las múltiples marismas desecadas, lo cual es una constante en el ceso de los tres espacios urbanos fluviales que citamos en el presente trabajo.

Desde el enclave de Galindo se divisaba el paisaje con el mar al fondo, en el estuario del Abra, las montañas piramidales del perímetro e incluso Somorrostro con sus montes de hierro como describían los esporádicos viajeros por las tierras de la Ría. Algunas gentes se dedicaban a la captura de mariscos que abundaban en los arenales, en las márgenes del río ya encauzado en las dos riberas desde Sestao hasta Portugalete. El ondulante y poco profundo cauce del Nervión aparecía bordeado de marismas a la altura de la isla de San Nicolás de Ugarte, y las tierras recubiertas de frondoso arbolado en el paraje después denominado Urbinaga, campa de alta concentración industrial. Otros elementos vitales de supervivencia eran los asociados a la agricultura y los viñedos, el las vegas donde comenzaría a formarse el caso urbano de Sestao con

<sup>110</sup> Como Anteiglesia de la Merindad de Uribe –como la Villa de Bilbao–, aparece por primera vez en documentos históricos hacia el siglo XI, bajo el señorío de López Velázquez ('Barakaldo' denota para el historiador y escritor del siglo XVIII Juan Ramón de Iturriza y Zavala 'lugar de huertas', de donde se surtía a Bilbao verduras, frutas y hortalizas). La Anteiglesia fue fundada en la edad media, hacia el año 1340 –poco después que Bilbao–, desmembrándose de su matriz Erandio. En este sentido, la precisión de sus límites jurisdiccionales vino marcado por la fundación de las villas contiguas como Bilbao y Portugalete, lo que conllevó para Maite Ibañez una redefinición de los espacios, añadiéndose diferenciaciones económicas con el nacimiento de las pequeñas urbes medievales. Bajo el régimen foral en el antiguo régimen se gobernaba por un fiel sin asiento ni voto en las Juntas Generales de Gernika, ya que se separó de su matriz Arrigorriaga, sin consentimiento del Señorío de Bizkaia. A finales del siglo XIX se produce también la anexión a Barakaldo del núcleo interior de Alonsotegi, zona que ha conservado su carácter rural, por lo que el mundo rural tampoco es totalmente ajeno de estos municipios de la margen izquierda, aunque más residual que en la margen derecha.

<sup>111</sup> Supuestamente haría referencia en Euskera a un territorio ribereño ('Ibarra'), a lo que se le añadiría el término 'kaldu' o 'kalda' proveniente del mundo de la fundición, en la época en que en los territorios encartados aún se hablaba la lengua vasca. Insistimos que para nosotros estas asociaciones siempre son dudosas y, en todo caso, anecdóticas, traídas a colación únicamente como nota curiosa muy colateral a nuestro estudio y en este ejemplo concreto, como asociación temprana del frente fluvial de la Ría con la industria del hierro.

su iglesia<sup>112</sup> y escaso caserío de lenta evolución demográfica hasta el siglo XIX y la industrialización galopante.

Los canales formados por la Ría a causa de la isla de San Nicolás obstaculizarían sobremanera la navegación, además de la peña del Fraile situada en medio del canal imposible de demoler, sobre la que relatan que colocaron una baliza de madera con aros de hierro a modo de señal marítima. Aparte de la barra de Portugalete, en esa zona del interior de la Ría también se producía otro banco de arenas que, atravesando el río, impedía muchas veces la navegación ni los virajes, dándose el caso frecuente de hallarse muchos navíos allí varados sin poder hacerse a la mar. Como hitos arquitectónicos relevantes anteriores a la época de la industrialización, que por consiguiente se erigían a la manera de símbolos emblemáticos de la Ría existían el fortín del alto de Mendieta que dominaba la Ría desde las playas de Sestao hasta las marismas de La Punta, y la torre del propio concejo que desapareció en la década de 1930, siglos después de haber sido desmochada por los Reyes Católicos tras las luchas de los banderizos en Vasconia<sup>113</sup>. Dicho paisaje acuñado por siglos de relaciones humanas y de las personas con el medio, se trastocará radicalmente cuando la Ría comience a ser utilizada para transportar mineral, para acarrear carbón e instalar la industria, dando así lugar a las nuevas sendas y caminos que se coaligan todos ellos en la era del monocultivo del hierro. El viejo concejo comienza a poblarse e intensificarse desde Burtzeña hasta Urbinaga y Portugalete, ocupando primeramente toda la ribera de la Ría. Los árboles, las viñas y las huertas como anterior sustento de la población dejan paso a las calles, los pabellones y los altos hornos<sup>114</sup> así como la construcción naval moderna (Sociedad Española de Construcción Naval), aprovechando las estructuras de unos astilleros ya existentes (Astilleros del Nervión). Con ello, desaparecen las playas ricas en pescado y marisco sustituidas por naves industriales, a medida que los muelles de piedra son también sustituidos por los muelles de hormigón que las fábricas precisaban.

Anteriormente, durante la revolución de la industria ferrona, las ferrerías comenzaron a instalarse a las orillas de los ríos no a excesiva distancia de los propios yacimientos mineros, para servirse de un doble aprovechamiento del agua de los cauces como medio de transporte y como fuerza motriz de barquines, fuelles y después martinetes, ya a finales del siglo XV y comienzos del XVI. Suponemos que aquel cambio estructural en los modos de relación del ser humano con el medio geográfico a causa de los métodos de laboreo y producción, debió de suponer una transformación paisajística tan significativa de las riberas fluviales como lo fue, más o menos en la misma época, la aparición de los caseríos en los valles interiores y en las laderas montañosas, cumpliendo el rol de unidades de producción familiar que presentaban una nueva imagen arquitectónica que ha perdurado como símbolo de identidad territorial.

El lugar del Desierto de Barakaldo, uno de los frentes de agua de mayor industrialización que debe su nombre al antiguo convento de la orden monástica de los Carmelitas Descalzos del Desierto, sería un terreno de marismas desecadas por la primitiva industria ferrera junto a un aplacado promontorio donde existiría una ermita dedicada a San Nicolás de Bari por marinos extranjeros, cerca también de los terrenos de Urbinaga (lugar entre dos aguas, con un fondeadero utilizado desde tiempos remotos y supervisado por el Consulado bilbaíno). Desde ahí se divisaba un panorama en el que precisamente reinaban los escasos caseríos del valle envueltos entre manchas de arbolado, prados y campos de maíz tal que típica estampa del costumbrismo más pintoresco, además de la fértil vega y las playas que se perdían en el horizonte, apareciendo más o menos marcadas según el devenir de las mareas. Desde este Barakaldo de comienzos del siglo XVIII se divisaba el extremo de la Ría en su larga desembocadura con la villa de Portugalete como 'guardián' del Abra.

<sup>112</sup> Nombrada por algunos autores como Santa María de Sexto, el concejo formado junto a ella estaría ya habitado desde el siglo IX, si bien careciendo de una ordenación comunitaria.

<sup>113</sup> Abandonada ya en el siglo XIX, en sus bajos se instaló un taller de carpintería para la fabricación de carros y botes de pesca. La polémica surgirá en 1931 con la intención de demoler la torre para la construcción de la plaza del pueblo.

<sup>114</sup> Entre los nuevos servicios que necesitaba la ciudadanía el concejo de Sestao encarga por ejemplo dos fuentes monumentales de carácter funcional y ornamental, decoradas con el escudo de claras referencias marítimas y portuarias, una de las cuales se instala en la campa de Urbinaga junto a la Ría.



Con la masiva industrialización Barakaldo formará, sin embargo, un espacio de alta concentración industrial y poblacional que sobrepasa sus límites municipales, constituyendo un centro secundario metropolitano que, aunque subordinado a Bilbao como ciudad rectora y organizadora del territorio, ostenta junto con Sestao, un rango asimilable a la capitalidad metropolitana en lo que se refiere a la margen izquierda. Como hito más significativo, la fusión de "La Vizcaya" y "La Iberia" en 1902 con "Altos Hornos de Bilbao", pone las bases para la fundación del gran complejo empresarial de "Altos Hornos de Vizcaya", lo que ha proporcionado las señas de identidad modernas tanto de Barakaldo como de Sestao, cuyo desarrollo va parejo. Unas señas de identidad que indudablemente van parejas a la transformación física y la imagen del paisaje, con la circunstancia de un pasaje histórico, donde entrevemos los indicios de variación y transformación del concepto de paisaje:

"Guillermo de Humboldt durante el viaje realizado por Bizkaia en el año 1801, describía la tierra baracaldesa y en especial la zona de Desierto, de forma tan sorprendentemente idílica, que bien merece reproducir una vez más sus palabras para contraponerlas con la imagen que este mismo lugar ofrecerá cien años después. La vista del filólogo alemán no tropezó ni con las chimeneas humeantes de las fundiciones y talleres metalúrgicos, ni con las precarias barriadas obreras surgidas espontáneamente en la periferia urbana, ni con puertos de embarque, tranvías aéreos, tendidos ferroviarios y cargaderos para el transporte masivo de mineral... etc. En definitiva, nos mostró el Barakaldo preindustrial, el Barakaldo rural ligado a sus tradiciones agrícolas y mineras. Todo esto cambiaría desde mediados del siglo XIX, gestándose a partir de entonces la vasta urbe industrial que es hoy Barakaldo"<sup>115</sup>.

Uno de los espacios geográficos más singulares será en este sentido la confluencia de los ríos Galindo y Nervión, donde se implanta la primera gran fundición vizcaína con el 'encendido' de los primeros altos hornos, lo que no supuso, sin embargo, la desvinculación de sus habitantes de la tierra. El cambio de la explotación minera tras la Ley de Minas de 1825 aplicada posteriormente en Bizkaia, transformándose en una actividad totalmente capitalista, incidirá en las nuevas relaciones laborales tanto como en la 'estética del paisaje industrial', con la creación de unos elementos emblemáticos de la orilla de la Ría como los cargaderos de mineral; elementos mobiliarios industriales indisociables a los espacios ribereños de la metrópoli bilbaína. Junto con el 'gran paisaje' industrial, los 'micropaisajes' que se organizaban en el interior de los complejos industriales tendían también a transformar el 'paisaje ocupado', como en el caso de Altos Hornos, cuya factoría ocupaba un gran complejo de 56 hectáreas con talleres y fábricas que comunicaban interiormente con una red ferroviaria interna de una veintena de kilómetros. Así mismo, "la expansión de la gran siderurgia arrastró consigo a otros sectores como el naval, químico, textil, cerámico y sobre todo metalúrgico. En un breve período de tiempo se constituirán una multitud de grandes, medianas y pequeñas empresas, produciéndose una concentración fabril sin precedentes"<sup>116</sup>. Toda esta euforia industrial sufrirá, sin embargo, un revés al término de la Gran Guerra europea, con la progresiva competencia y la situación de cierto desfase tecnológico, lo cual no llega a incidir drásticamente a efectos visuales del territorio.

La industria fue así la gran modeladora del paisaje e impulsora del fenómeno de la urbanización 'in estricto sensu' a partir del final del siglo XIX, en un hábitat teñido hasta entonces con una imagen del tipismo rural, conformado por caseríos y barrios dispersos, que se irán transformando muchos de ellos en barriadas más densas y compactas de edificación obrera. Tipologías que difícilmente conectaban con la idiosincrasia del lugar (si es que existe tal idiosincrasia) pero que eran necesarias para albergar la creciente población, lo cual comienza a formar cierta estructura de ciudad con otros edificios de servicios urbanos —mercados, escuelas, templos parroquiales, alhóndigas; así como redes de agua, iluminación, saneamiento o

<sup>115</sup> IBAÑEZ, Maite. *Barakaldo*, Bilbao: Diputación Foral de Bizkaia ('Monografías de pueblos de Bizkaia'), 1994; p. 142. "Esta pequeña península que forma el Ibaizabal donde se vierte en él un pequeño arroyo de montañas, el Galindo, es uno de los puntos más encantadores de toda España, pues desde él se divisa, de una vez el paisaje de Bilbao, el mar con sus montes piramidales y Somorrostro [...] Una antigua torre cuadrangular, que está en éste lado, juntamente donde se une con el Ibaizabal un riachuelo junto a Luchana, recuerda el sistema feudal de los siglos pasados. Detrás de Luchana están en un simpático valle las viviendas campesinas de Barakaldo dispersas y rodeadas de vegetación". W. F. Humboldt, *Los vascos. Apuntaciones sobre un viaje por el País Vasco en primavera del año 1801*, Zarautz, 1975; s/p. Citado por M. Ibañez en: *Barakaldo, op. cit.*, p. 142.

<sup>116</sup> *Idem*, p. 149.

alcantarillado–, plazas, reducidos jardines urbanos y más bien una deficitaria dotación de espacios públicos urbanos y lugares para la estancia y el esparcimiento, ya que la industria 'modelaba un entorno propicio' para su sustento, con el gran impacto provocado por ejemplo por los tendidos ferroviarios que producían hendiduras espaciales difícilmente salvables.

En este sentido, en el entorno metropolitano de Bilbao se daban los tres elementos indispensables, generadores de la ciudad moderna según Lewis Mumford, tal y como ya adelantábamos y presentábamos en el primer capítulo referente al marco teórico-metodológico: la mina, la fábrica y las vías férreas, a lo que cabría añadirle el interés humano o la necesidad imperiosa de subsistencia. La principal arteria de comunicación era el camino real que coincide con la carretera Bilbao-Santander, siendo Cruces –barrio de Barakaldo– precisamente la encrucijada desde donde partían las ramificaciones del camino que atravesaba la zona de Desierto, entonces repleta de arenales junto a las marismas y los terrenos de explotación agrícola. Podemos confirmar la aleatoriedad de la construcción en Barakaldo que establece tramas urbanas anárquicas, en unos espacios que llegaron a estar atravesados incluso por cinco líneas distintas de ferrocarril<sup>117</sup>, en un todo unificado que irá "creando un apretado conjunto a lo largo de la Ría en el que se entremezclarán las fábricas y las viviendas, el espacio industrial con el espacio residencial, característica que se ha mantenido hasta nuestros días"<sup>118</sup>, cuya imagen es la que nosotros ahora ponemos de manifiesto bajo la 'mirada estética' de reminiscencias escultóricas y arquitectónicas.

Los empeños de planificación urbanística debieron comenzar hacia la mitad de la década de 1885 en Barakaldo, con la primera Reglamentación de Planeamiento, las Ordenanzas de Construcción y el plano de la Anteiglesia realizado por Casto Zabala. Plano que tuvo sus reformas en el inicio del siglo XX para la intensificación de la urbanización, lo cual ya comenzó a alzar voces críticas en el municipio respecto a las condiciones de hacinamiento e insalubridad. Estas cuestiones se intentaron solventar en parte con la construcción de decenas de fuentes de agua potable para surtir, sobre todo, a lavaderos y mataderos. Por lo que, una vez más vemos aparecer elementos urbanos asociados a unas necesidades concretas e imperiosas en un tiempo determinado y cómo después, cuando su funcionalidad declina, en el peor caso desaparecen o de lo contrario perduran en la trama urbana como elementos 'monumentalizados', puesto que se preserva la rememoración de un modo de vida y una cultura específica.

En la construcción, la dualidad entre una vivienda obrera que a veces puede merecer incluso el calificativo de 'digna' y la edificación masiva en altura no se hace esperar desde las postrimerías del siglo XX, consolidándose como es lógico a partir de la década de 1940. Un elemento singular de post-guerra civil, la conocida como Herriko Plaza constituyó el centro neurálgico del municipio, lugar que también en la actualidad se encuentra integrado en las áreas de rehabilitación urbanística. El patrimonio artístico también presenta aquí cierta singularidad ya que: entre aquella – la Herriko Plaza– y la avenida Arana se habilitó un espacioso parque público, [...] con una vistosa pérgola en su centro. Decoran el recinto un monumento en pantalla aparejado en sillar y con relieves en bronce, firmados por Lucarini, representando el trabajo y la caridad, y frente a él, una fuente de fundición<sup>119</sup>. Monumento, escultura pública, mobiliario urbano y 'micro-arquitectura' que son indisociablemente complementarios en la configuración de los espacios urbanos decimonónicos –tal y como vemos en Portugalete o en Bilbao–. La 'primacía del hierro' se hace notar además en estos elementos urbanos manufacturados –el mobiliario–, así como en la propia

<sup>117</sup> Ferrocarril de la Orconera, de la Franco-Belga, Luchana Mining, ferrocarril a Portugalete y el tren de la Robla respectivamente. De hecho, Iñaki Uriarte entre otros/as autores/as nos da cuenta de que la llegada del ferrocarril a Portugalete constituyó un acontecimiento de gran calado urbanístico, social, económico y tecnológico al final del siglo XIX. El trazado que comienza en los muelles de la Naja (Bilbao, al otro lado del Arenal) y junto al puente, recorre toda la margen izquierda de la Ría ajustándose a la topografía del borde ribereño desde el corazón bilbaíno casi hasta el puerto del Abra, en el muelle viejo de Portugalete, donde aún prevalece la vieja estación de La Canilla. Así llegaría la primera gran transformación de la villa marítima, con un notable incremento de la población y una estética urbana que se extendería laderas arriba.

<sup>118</sup> IBÁÑEZ, M. *Barakaldo*, op. cit, p. 249.

<sup>119</sup> *Idem*, p. 255.

'arquitectura del hierro' que trasciende la funcionalidad industrial para plasmarse 'estéticamente' en elementos más amables de creación de ciudad o sutura urbana, como sería el puente 'colgante'<sup>120</sup>.

Ya en las décadas de la especulación, la irracionalidad urbanística se intensifica en Barakaldo –otro tanto sucede en Sestao– y el despropósito general preludia las monstruosidades como la intensa ocupación de las laderas montañosas en Rontegi o San Vicente –también esto sucedía en Bilbao, en Otxarkoaga, Masustegi o Arangoiti– además de los núcleos dispersos y diferenciados del centro urbano (Cruces, Retuerto,...). En 1956 se aprueban otras Ordenanzas de Construcción mucho más flexibles y el supuesto 'ensanche' del municipio que abarcaría los terrenos llanos de Galindo tuvo que retraerse por los requerimientos del Plan Comarcal de 1943, que destinaba todos los mejores suelos a la implantación industrial y portuaria. En este clima contradictorio, un nuevo Plan de Ordenación Urbana fue promovido por el Ayuntamiento para implantar cierto orden espacial. Por una parte se preveía la separación de la industria y la vivienda según el grado de peligrosidad, 'exceptuando' las anteriores zonas de 'coexistencia' fabril y residencial –Burtzeña, Lutzana, valle del Kadagua–.

Por otro lado se asumía como admisible la formación de núcleos 'autónomos' separados del casco urbano, como centros secundarios de vivienda y todo tipo de servicios comunitarios –Cruces y San Vicente–. Por último, en el esbozo de esta estrategia la vega de Ansio predestinada provisionalmente a edificación abierta, se cedía definitivamente a usos industriales, tal y como pronto sucedió. Si las 'cesiones' espaciales no eran ya suficientes, ello reflejaba cómo el siguiente plan del final de la década de 1960 sufrió aún más 'restricciones' y 'modificaciones de disposiciones' por la presión de los promotores industriales e incluso el establecimiento de nuevas vías de comunicación, hechos que no evitaban la especulación creciente e imparable. La especulación será un hecho común que se deja sentir del mismo modo en la parte interior de la metrópoli bilbaína, cuya mención no podemos obviar, con un territorio que ya adquiere carácter de conurbación entre los municipios de Arrigorriaga-Basauri-Etxebarri y Galdakao, límite geográfico que imponemos al territorio metropolitano.

#### **1.6.2.2.5. Río arriba por el cauce del Ibaizabal-Nervión: las conurbaciones del interior**

Respecto a los antecedentes de Galdakao y Etxebarri, se constata la producción industrial de hierro en ferrerías desde la edad media hasta el ocaso del antiguo régimen. El fundido de mineral se realizaba con técnicas tradicionales como el carbón vegetal, hasta el siglo XV que introducirá una importante innovación como la energía hidráulica, aplicada en el siglo XVI al sistema de martinets. La mayoría de las ferrerías se encontraban en situación de arrendamiento para el que las explotaba, ya que eran propiedad familias notables representantes de los linajes locales o bien potentados ausentes de la Anteiglesia. Situación esta que se repite casi en todas las localidades. La actividad ferrona se desarrollaba así casi en todo el entorno del área del valle del Nervión, hasta el siglo XVIII que es cuando a la vez que los cambios de paradigmas culturales y políticos comienza a percibirse el capital comercial principalmente burgués en la siderurgia incipiente, de modo que aquí intuimos ya el germen de la moderna industria de Bilbao en su organización espacial-territorial y económico-mercantil. En Bizkaia se establecieron así una serie de redes particulares de producción y comercialización controladas por los comerciantes<sup>121</sup>. No obstante, además de las renovaciones técnicas en producción férrea que restaban prestancia a los sistemas tradicionales, las ferrerías fueron perdiendo su competitividad por la intensiva explotación de bosques y consiguiente deforestación, hasta que a partir del ecuador del siglo XIX comienza a

<sup>120</sup> Puente transbordador o Puente de Bizkaia. Erróneamente llamado 'colgante' ya que su proceso de funcionamiento es otro muy distinto. Puente 'colgante' de Bilbao lo fue por ejemplo el que existió en Burtzeña, ciertamente reseñable y paradigmático.

<sup>121</sup> "Los ferrones o respectivos directores de producción, solían ser pequeños industriales con pocos recursos económicos, que no eran capaces de atender totalmente las necesidades financieras de su actividad; para ello los grandes mercaderes les prestaban el dinero cuando se hallaban en plena época de producción, pues lo necesitaban para comprar la vena, el carbón vegetal, los utensilios de trabajo y pagar los salarios de los trabajadores. El dinero que era adelantado había que devolverlo en hierro, producto de las primeras fundiciones, entregándolo en Bilbao". MALO, Fernando. *Galdakao, Etxebarri y Zaratamo*, Bilbao: Diputación Foral de Bizkaia ('Monografías de Pueblos de Bizkaia'), 1997; p. 136.

darse paulatinamente la transformación de la industria siderúrgica acompañada por el establecimiento del sistema bancario y capitalista asociado también a la exportación minera. Comienza el tiempo de las industrias moderna, con infraestructura financiera, mano de obra cualificada y redes de comunicación que proporcionarán señas de identidad al territorio.

También la industria extractiva ha estado presente en esta zona de la metrópoli bilbaína, con la explotación de canteras de arenisca, de donde se obtenía piedra para la construcción durante el antiguo régimen<sup>122</sup>. Los historiadores y recopiladores Madoz y Delmas, citan durante el siglo XIX las cualidades de la piedra de Galdakao para la construcción de elementos industriales como hornos refractarios. Otro tipo de actividades como las numerosas tejeras, denotaban ya para entonces un carácter intrínsecamente industrial por su producción.

La evolución de la actividad industrial indujo además el desarrollo de vías de comunicación como la construcción del camino de Orduña en el siglo XVIII, eje comercial de Bermeo a Orduña aprovechando el camino real que provenía de tierras alavesas y las rutas peregrinas. A las anteiglesias les competía la restauración y el mantenimiento de estos caminos a su paso por el espacio jurisdiccional, compromiso que se integraba en la adecuación de los caminos hasta la construcción de la nueva vía de Bilbao a Durango en el inicio del siglo XIX.

El sistema industrial tradicional del antiguo régimen, con las fraguas y ferrerías, sufre un proceso de decadencia con la introducción de los sistemas productivos impulsados por la revolución industrial. En los albores de la revolución industrial en Bilbao, a comienzos del siglo XIX (1807), la fábrica de hierro Artunduaga ya está presente en Basauri, lo que significaría una "solución de continuidad entre el declive de la industria tradicional (ferrerías) y la verdadera primera industrialización de Basauri. [...] Podemos ver, por tanto, cuales son los ingenios que se encuentran en situación pujante y los que decaen [en alusión directa a la industria tradicional y a la moderna industria metalúrgica de signo capitalista]"<sup>123</sup>. No obstante, la verdadera industrialización de mayor intensidad comienza en Basauri con "Ardunaga" en los albores del siglo XIX y "La Compañía Anónima Basconia", empresa emblemática del final del siglo XIX e inicio del XX (1902) para la fabricación de acero<sup>124</sup>, lo cual atrae además una numerosa pequeña industria subsidiaria a la sombra de los grandes centros fabriles –de forma similar a lo que podía ser Euskalduna en Bilbao o Altos Hornos en la margen izquierda–. La reutilización de los restos de escoria procedentes de los hornos de acero servía como condimento para la fabricación de hormigón destinado a la construcción edilicia de vivienda económica fundamentalmente. Basauri comienza así a concentrar una población en un entorno mucho más urbano y congestionado con altos índices demográficos.

También será nudo de caminos y ferrocarriles hacia la meseta. El Ayuntamiento toma partido en el adecentamiento y mejora de las condiciones urbanas. A partir de ahí se asentaron numerosos talleres y fábricas de incidencia desigual sobre todo durante la década de 1920 y 1930, una de las cuales "Firestone", de cierto renombre internacional. Durante el gobierno republicano se encargan estudios urbanísticos dirigidos a la habilitación de zonas verdes o la dotación de redes urbanas como el alumbrado público. Tras la guerra, comenzaría ya la aglomeración humana con nefastas condiciones de salubridad, hacinamiento y escasa seguridad en el trabajo. Después, hacia 1957-58 se realizaron proyectos e inversiones en unión con "Altos Hornos de Vizcaya" de cara a instalar en Basauri los procesos de laminación en frío y posiblemente la laminación en caliente, aparte de la "Electrificación Doméstica Española (EDESA)" y las empresas de producción de neumáticos como la no menos emblemática "Firestone Hispania" que se fueron afincando en Basauri durante la primera mitad del siglo XX. En vinculación directa con la siderurgia, al final del siglo XIX se van desarrollando paralelamente zonas de explotación minera para la extracción de materia prima, si bien las referencias más tardías pertenecen a los últimos cotos de Ollargan con

<sup>122</sup> Por ejemplo sillares y losas empleadas en las obras de corte de la R1a e incluso cuando la reedificación de la espadaña de la torre de Begoña.

<sup>123</sup> VELILLA, Jaione. *Basauri*, Bilbao: Diputación Foral de Bizkaia ('Monografías de pueblos de Bizkaia'), 1993; pp. 66-67.

<sup>124</sup> Llegó a tener su propia Escuela de Artes y Oficios (al igual que la Escuela de Aprendices de Altos Hornos de Vizcaya) y una biblioteca de gran calado.

explotaciones a cielo abierto durante la década de 1920. Cuyos vestigios arquitectónicos y restos de estructuras de hornos de calcinación e infraestructuras de la minería podemos contemplar aún en la actualidad, observando cómo ha hecho mella, con una virulencia inusitada, la crisis y la desindustrialización de la década de 1980.

Mientras tanto, hasta la década de 1970 no se realizaron gestiones para adquirir ni conservar ningún terreno destinado a parques o zonas de descongestión, hasta la situación límite "puso también de relieve la necesidad de dotar al municipio de amplias zonas de esparcimiento tales como plazuelas, jardines y parques. [...] Y es que la acumulación de viviendas y rascacielos contruidos sin tener en cuenta el entorno natural dejaban poco espacio para las áreas verdes"<sup>125</sup>. Años después, el Ayuntamiento ha acometido interesantes propuestas para la remodelación de edificios, reacondicionamiento de travesías urbanas, reestructuración de espacios internos urbanísticamente y estéticamente aceptables así como una serie de servicios para la ciudadanía e infraestructuras en torno al arte y la cultura<sup>126</sup>, aparte de la promoción de obra escultórica que últimamente se viene realizando en los parques públicos restituidos.

Entre los monumentos alegóricos y representativos más significativos que se encontraban en Basauri estarían, por ejemplo, el monumento a los "Caídos por Dios y por España" dispuesto tras la urbanización de la Plaza de España por el arquitecto Murga en 1939, lo que constituye un referente urbano de espacio público e un núcleo residencial abigarrado. En la barriada conocida como "Grupo Hernán Cortés" se instaló así mismo una imagen del conquistador como "alegoría de la tierra conquistada, simbolizada por su vegetación y por su vencida divinidad Quetzalcóatl"<sup>127</sup>. Por otro lado, realizaciones escultóricas estatuarias como H.E.V.A –Ladareze, 1975–, representan esquemáticamente logotipos de corporaciones como en este caso que la figura antropomorfa alza sobre sus hombros el anagrama empresarial. Ejemplos todos ellos que nos indican el corte monumentalista del tipo de escultura ubicada en estos lugares, quizás con perspectivas ideológicas aleccionadoras para el adiestramiento de conciencias o el engrandecimiento de idearios, sombra de la cual difícilmente podemos escapar y que perdura de alguna forma hasta nuestros días, tal y como después constataremos. En todo caso, aunque desde el punto de vista artístico no sea posible atribuir un gran valor, otras propuestas más dignas tiene la función de hitos que señalizan emplazamientos como cruces de caminos y vías de comunicación que, junto con el comercio y la industria, constituyen la razón de ser de muchos asentamientos urbanos en el área metropolitana de Bilbao:

"En la confluencia de las dos vías de comunicación importantes, en el punto que ha dado nombre a uno de los barrios de Basauri, Dos Caminos, se ha levantado modernamente un monumento que quiere simbolizar esa tradición de la anteiglesia como *nudo de comunicaciones* [subrayado nuestro]. Un poco más atrás, un pilar culminado por una bellota lleva unas inscripciones: <<a S. Sebastian 20 leguas/ a Madrid 70 leguas/ DOS CAMINOS. 1972.>>"<sup>128</sup> [subrayado de la autora].

El urbanismo condicionado así por las sendas y las encrucijadas, e influenciado por las áreas industriales en el transcurso del río o el hito que constituyó la instalación de Mercabilbao en 1971, han promovido "el rápido crecimiento y consiguiente transformación de la anteiglesia" y, careciendo de una mínima planificación previa, "han originado una de las estructuras urbanas más caóticas de Vizcaya. Desde este momento, los sucesivos intentos de ordenación han sido insuficientes y la situación heredada hacen predecir un futuro bastante negro", si bien "parece que el ayuntamiento es consciente de la situación y ha iniciado una serie de actuaciones que pretenden ir mejorándola en lo posible. La tarea es difícil y desgraciadamente en muchos aspectos tememos que a estas alturas imposibles"<sup>129</sup>. Los frutos de esas iniciativas e inercias quizás los estamos percibiendo a

<sup>125</sup> AZCONA, José Manuel; BILBAO, Miren; ETXEBARRIA, Txomin. *Historia de la Anteiglesia de San Miguel de Basauri*, Bilbao: Ayuntamiento de Basauri, 1996; p. 469.

<sup>126</sup> Talleres de artes plásticas, de radio y prensa, audiovisuales, biblioteca, Social Antzokia, Antzerki Eskola de Basauri, fonoteca y locales polivalentes para actividades culturales.

<sup>127</sup> VELILLA, J. *op. cit.*, p. 171.

<sup>128</sup> *Ibidem*.

<sup>129</sup> *Idem*, p. 207.

cuentagotas en el inicio del siglo XXI, tal y como luego veremos cuando tratemos la situación de los lugares metropolitanos de regeneración urbanística.

#### ***1.6.2.2.6. El papel utópico de las ciudades-satélite en la colmatación del eje de la Ría***

No quisiéramos cerrar este capítulo sin considerar un aspecto que un día fue relevante para la concepción metropolitana de Bilbao. Nos referimos a un tema recurrente a lo largo de la historia contemporánea de Bilbao, como ha sido el establecimiento, la creación de una ciudad satélite de nueva planta en los terrenos de reserva de Asua, antiguo Puerto Real tal y como hemos visto. Este proyecto que preveía un aumento demográfico considerable en Bilbao siempre ha estado inseparablemente unido a la construcción del túnel de Artxanda para la conexión de ambos corredores naturales: el valle del Bajo-Nervión y el valle del Txorierrri. Y es que desde finales del siglo XIX se quería dar una salida a la saturación urbanística de Bilbao considerando la posible alternativa que ofrecían los territorios geográficamente accesibles del Txorierrri. No obstante, es curioso recordar que en 1901 ya se dio una 'macabra paradoja': "cuando los muertos de la villa llegaron a adelantarse a los vivos en el 'poblamiento' del extenso valle de Asúa"<sup>130</sup>. En la investigación citada se alude, obviamente, al cementerio de Derio, aunque ya sabemos que la 'ciudad de los muertos' es también para la 'memoria de los vivos'.

Con paradoja o sin ella, el túnel atravesando la divisoria de Artxanda y la futura expansión de Bilbao volvieron a adquirir relevancia con el protagonismo del automóvil (el tráfico de carretera y lo que luego sería el aeródromo de Sondika) hacia la década de 1920: "para que nuestros descendientes no se vean sitiados por las montañas que nos circundan" (decía el arquitecto Manuel M<sup>a</sup> de Smith). El proyecto fue de nuevo reconsiderado por Secundino Zuazo en la Reforma Viaria Parcial del Interior de Bilbao. Más tarde, uno de los promotores más incisivos sería el socialista Indalecio Prieto como ministro de Obras Públicas, ya en los años 1930: "y es que la II República había aportado un soplo de aire fresco a todo el país, que en Bilbao se tradujo en una decidida apuesta desde todos los organismos locales y provinciales por la regeneración urbanística de la villa"<sup>131</sup>. Así, en una época se llegó incluso a hablar de una 'zona urbana intermunicipal' con la posibilidad de trazar una especie de ejes de unión estructurantes del confuso territorio entre Galdakao y el Abra pasando por el ensanche bilbaíno, desde Alonsotegi por el Kadagua, desde Trapaga por Galindo y otra por el valle de Asua, para proporcionar redes de conexión adecuadas a la futura extensión metropolitana.

El túnel de Artxanda, se contempló así en el plan para la extensión de Bilbao redactado en 1929 por el arquitecto municipal Seguro, con el objeto de un concurso en el que quedaron en segundo lugar las propuestas de Estanislao Seguro y Félix Agüero. El proyecto de Extensión Urbana de la Ilustre Villa de Bilbao identificaba, por ejemplo, las zonas de la ribera de Deusto y de Olabeaga como arranque del espacio metropolitano tal y como luego veremos. Tampoco descuidó la zona de Bolueta, con la propuesta de una plaza en ese barrio congestionado, frente a la cual se preveían equipamientos para la comunidad como lavadero y mercado. Aparte de perfilar cuestiones clave a posteriori como el canal de Deusto, se apostaba por una morfología urbana con cascos y ensanches así como edificación abierta y de estilo ciudad-jardín. Seguro propuso, así mismo, un nuevo Bilbao en la 'vega de Asua', ya que podía ofrecer una solución 'moderna' para concebir una ciudad que abarcaría casi la tercera parte de la superficie de la jurisdicción del Bilbao de entonces. De este modo, se pondría fin al desorden constructivo con mallas espontáneas tipo 'tela de araña' que ya se venía intuyendo en las laderas de los montes junto a Bilbao. En este caso, se hace partícipe de propuestas del urbanismo moderno centroeuropeo más avanzado que demostraba conocer, desde la construcción de las 'Siedlungen' o casas racionalistas para obreros hasta la labor de arquitectos como Walter Gropius en la escuela Bauhaus de Weimar.

<sup>130</sup> MOLINA, Fernando; ROJO, Juan Carlos. *Historia del túnel de Artxanda (1900-2002). El urbanismo y las comunicaciones de Bilbao*, Bilbao: Túneles de Artxanda, 2002; p. 48.

<sup>131</sup> *Idem*, p. 23.

Estas consideraciones se hacen relativamente perceptibles en la propuesta para el nuevo Bilbao de Asua. Las claves del urbanismo que se referían a aspectos como el 'habitar', 'trabajar', 'recrearse' y 'circular' que propugnaba la Carta de Atenas para la arquitectura moderna tenían una vinculación sobre los planos de una ciudad funcional zonificada: tráfico, viviendas, trabajo y zonas libres. Una ciudad condicionada por la velocidad, lo que influye igualmente en la morfología urbana: uniformidad frente a singularidad, ya que la diferencia no es percibida por la velocidad. No obstante, a pesar de preponer inicialmente 'lugares para el trabajo', la urbe vendría a ser, realmente, algo así como lo que hoy conocemos por 'ciudad dormitorio'. Tampoco sería la única contradicción, ya que el canto al racionalismo y la depuración arquitectónica se verían también 'ensuciados' por una especie de mirada a la arquitectura vernácula, adquiriendo ciertos elementos de imagen y ornamentación no ajenos a la representación simbólica.

Tras el advenimiento de la guerra y la caída de Bilbao, lejos de desterrar las ideas republicanas se volvió a proponer construir en Asua la denominada Ciudad Nacional Sindicalista de Bilbao, pero esta vez siguiendo las pautas arquitectónicas de índole monumental fascista (no olvidemos que la arquitectura para el régimen golpista era casi un 'asunto de Estado'<sup>132</sup> que no se debía dejar en manos de bellas artes). En una ciudad como 'unidad de destino' susceptible de acoger todo tipo de 'audacias arquitectónicas' en perfecta 'armonía con el arte', ante la eventualidad de una ciudad 'racionalista' donde pudieran expresarse arquitectos de vanguardia en consonancia con las corrientes europeas anteriores a la guerra, como lo fue, por ejemplo, el Plan Maciá para el desarrollo de Barcelona. La ciudad tendría grandes zonas de viviendas, industrias de innovación (como la aviación) y extensiones 'verdes', con residencia para clases medias, trabajadoras, casas individuales donde se apelaba al calificativo de 'rústico' como imagen folclórica del régimen en el peor de los sentidos posibles, así como espacios de recreo y campos para la práctica del deporte, siguiendo los postulados fundamentales del 'nuevo Estado' y la Falange Española: "su teoría de la urbanización concebía la ciudad como una unidad biológica y orgánica, [...] contrariamente al carácter extensible que atribuían al urbanismo liberal"<sup>133</sup>. Ciudades que no albergaban excedentes de población, sino que, una vez colmatadas, se buscarían nuevas unidades de urbanización.

"Siguiendo las teorías de moda en los fascismos italiano y alemán, podría disfrutar de grandes extensiones verdes, campos de deportes y gimnasios al aire libre donde hacer ejercicio y alcanzar así la máxima perfección física y la educación premilitar, la Ciudad Nacional Sindicalista de Bilbao disponía de los medios adecuados para una formación espiritual en consonancia con lo que debía ser el hombre del nuevo régimen"<sup>134</sup>.

A efectos prácticos, para todo ello era imprescindible la anexión de los municipios de Asua a Bilbao y la constitución de una sociedad que se ocupase de las indemnizaciones y eliminase las trabas para la parcelación del suelo. Además, el régimen tenía como tarea fundamental promover obras de corte monumental que reflejasen su vigor, objeto de lo cual fue el diseño de la Plaza del Imperio en Deusto y la Gran Avenida del Ejército, con el Puente del Generalísimo que enlazaría vía túnel de Artxanda, con la ciudad sindical de Asua. En la denominada Plaza del Imperio se proponía la construcción de grandes arquitecturas prominentes, edificios porticados y símbolos escultóricos monumentales como hitos de centralidad y exaltación para mayor gloria del régimen. Sorprende comprobar cómo más de medio siglo después, en el mismo enclave, las ilusiones de antaño devienen entornos de la ciudad poco menos que degradados, con altas torres anodinas que ocultan subterráneos comerciales ya vacíos y decrepitos, símbolo del declive de la era desarrollista. En ese lugar, el monumento faccioso que decíamos, observando los dibujos al respecto, deriva en un hito de mobiliario urbano sin ninguna pretensión ideológica y fuera de toda

<sup>132</sup> Escribimos 'Estado' con la mayúscula mayestática única y exclusivamente para su diferenciación con el verbo castellano 'estar'.

<sup>133</sup> MOLINA, Fernando; ROJO, Juan Carlos. *Op. cit.*, p. 121. "Frente a la condición caótica de las urbes liberales, el falangismo abogaba por una ordenación científica, bajo los principios orgánicos que latían en la naturaleza". *Idem*, p. 122.

<sup>134</sup> *Idem*, p. 123. "Se instalarían Casas del Movimiento, Casas de España o Museos de la Revolución –donde podrían verse los defectos de las antiguas organizaciones y las bondades del régimen surgido tras el Glorioso Alzamiento– que instruirían a los jóvenes en lo moral y en lo patriótico, alejándolos de la influencia nociva de los bares, cafés y tabernas que tanto daño habían hecho en las ciudades liberales. Todo ello en aras a la consecución de la ansiada 'mejora de la raza' perseguida por el Nuevo Estado". *Ibidem*.

escala que al anochecer se transforma en un punto de referencia enigmático, iluminando los oscuros recovecos de unos sueños que resultaron infructuosos.

Los años de la posguerra son también los años de la Corporación Administrativa del Gran Bilbao, que impulsó el Plan Comarcal de Pedro Bidagor en 1946. El Gran Bilbao, igual que en otros casos como el de Barcelona, sería un sistema orgánico y zonificado de entidades 'supermunicipales', subdividido en zonas como la margen izquierda de Bilbao, la margen derecha de la Ría y el valle de Asua sobre el que debían proyectarse los futuros ensanches y necesidades expansivas de Bilbao. Si bien, a posteriori, el afán expansivo se dirigió hacia las zonas de Getxo y Sopelana. El túnel de Artxanda sería otra conquista del desarrollismo industrial y urbanístico así como una forma de 'domesticación geográfica' del territorio que se 'adapta' a las necesidades de la ciudad en vez de a la inversa. Como reserva de suelo disponible, se evitó, por lo tanto, la intensa industrialización de Asua. El arquitecto Elías Mas contraponen, en este sentido, la idea de ensanche metropolitano de índole clásico pero materializada en una urbe moderna atenta a sus bordes y reinterpretando las exigencias espaciales que había trabajado Seguro en 1926, con el Plan Comarcal caótico e incontrolado, sujeto al espíritu especulativo insaciable y desbordado por previsiones poblacionales inasumibles a medio plazo. De este modo, el área metropolitana "quedó como una suma de desiertos, ruinas industriales y de espacios residenciales marginales"<sup>135</sup>.

La plasmación urbana mediante la analogía orgánica era uno de los instrumentos utilizados por el poder nacionalsocialista; analogía gráfica que se representaba incluso de forma antropomórfica o zoomórfica a la manera de composiciones que simbolizaban cuerpos de animales: "en el caso de Bilbao, se escogió un gallo, en el que la columna vertebral era la Ría, Bilbao la cabeza, el cuerpo la zona industrial de la margen izquierda, las patas las minas de hierro y las alas el valle de Asúa, estas últimas como metáfora de la expansión futura de la comarca"<sup>136</sup>. Asua se convertía en una prolongación de centros administrativos, comerciales y residenciales con poblamientos concebidos con una imagen de organización semirural con centros urbanos compuestos de templo, ayuntamiento, frontón, soportales comerciales y alamedas (una redistribución del espacio tradicional de la anteiglesia vasca), hasta que dichas propuestas se truncaron en parte con la construcción del aeropuerto en 1950<sup>137</sup>.

Sin embargo, al inicio de la década de 1960 vuelven a despertarse los proyectos de Asua junto con el túnel de Artxanda por parte de Ramón Galíndez<sup>138</sup>, basándose en los dibujos modificados del arquitecto Ispizua. Otro técnico, Alberto Viader, trató de profundizar en las posibilidades de asentamiento urbano que ofrecía Asua en esos años, reduciendo a la mitad las previsiones de la 'Nueva Bilbao', lo que dio lugar incluso a una convocatoria: Concurso Internacional de Poblamiento del Valle de Asúa en 1961<sup>139</sup>. Se mantenía la división del territorio en zonas de diverso destino y los enlaces con los sistemas generales y locales además e contar con el aeropuerto. Los proyectos presentados reflejaban las nuevas tendencias arquitectónicas y urbanísticas desarrolladas en Europa hacia las décadas de 1940 y 1950, evocando la imagen de ciudades 'lecorbusierianas' de las que ni el 'régimen' ya aplacado podía 'liberarse', tal como la Brasilia de entonces, amparadas en los efluvios casi póstumos de la modernidad<sup>140</sup>.

<sup>135</sup> MAS, Elías: *Los planos de Bilbao*, Bilbao: edición del autor, 2000; s/p.

<sup>136</sup> MOLINA, F.; ROJO, J. C. *Op. cit.*, p. 156.

<sup>137</sup> Las inquietudes se encaminan hacia la plena industrialización de la Ría, construyéndose la dársena de Galindo.

<sup>138</sup> Hizo, además una propuesta sorprendente que trataba de trasladar el monumento al Sagrado Corazón de San Mamés a la cumbre de una montaña cercana para que presidiera las 'inquietudes y afanes latentes' en el área metropolitana de Bilbao, quizás recordando las imágenes monumentales de ciudades como Río de Janeiro. Recordamos, además, que dicho monumento, calificado como singular hito 'neo-gótico' barroquizante, obra de Lorenzo Coullant Valera con pedestal arquitectónico de Pedro Muguruza, surgió en el seno de una corriente emergida en la Iglesia Católica en torno a la consagración de todo el género humano al Sagrado Corazón de Jesús, desde el advenimiento del pontífice León XIII en 1878. En Bilbao se convirtió en referencia del crecimiento urbano hasta la culminación del ensanche y su posterior ampliación en la década de 1920, de manera que la plaza donde se instaló el monumento perdió su nombre anterior (Plaza de Bélgica) para asumir el de Sagrado Corazón.

<sup>139</sup> Concurrieron equipos de arquitectos de renombre internacional con sus obras y visiones arquitectónicas vigentes en Europa: Roland Rainer, Doxiadis, Pintado y Bravo entre otros.

<sup>140</sup> En aquel momento resurgieron los aires de la arquitectura moderna con después de la escisión de los congresos CIAM de Aix en Provence, fruto de la crisis que se hacía constar en el movimiento moderno. Para el caso de Asua, el arquitecto



La conducción del tráfico, las condiciones de abastecimiento, el volumen edificatorio, los espacios verdes y las peculiaridades climáticas estaban presentes en todos los pliegos de especificaciones y las memorias redactadas para los anteproyectos a concurso. Todavía no se había disipado el interés autárquico elocuente por la exaltación del deporte y los museos como templos de 'educación' y 'encauzamiento social' de las masas. No obstante, pasados los años y olvidados los proyectos en los cajones sin fondo de las administraciones y en los recovecos más recónditos de las mentes burócratas, el túnel de Artxanda ha resurgido, ratificándose por fin al inicio del siglo XXI, con lo cual se ha retomado una "obra de ingeniería presente durante casi un siglo en el imaginario urbanístico bilbaíno". Condimentado con arquitecturas 'orgánicas': "para que sintonizara con la nueva imagen de Bilbao [...]. Así, el centro de control tiene un aspecto futurista, 'casi galáctico', con el acero y el cristal como elementos esenciales y prácticamente sin líneas rectas"<sup>141</sup>. No ha sucedido así, ni es lógico esperar que suceda, con la nueva ciudad de Asua, la cual queda en el plano intranscendente de un imaginario atacado por el sueño de Morfeo y la desmemoria. Y es que "en aquellos años finales de los sesenta, la comarca se había hecho ciudad y se había urbanizado"<sup>142</sup>. Un anhelo desdibujado, un camelo fugaz que "no dejaría otra huella en el conjunto Metropolitano de Bilbao que la estrictamente testimonial y [...] de referencia cultural para la historia de nuestro urbanismo. Una opción posible, una alternativa no realizada, una consideración y un análisis teórico [que] supone una cita ineludible en el devenir de nuestro entorno urbano"<sup>143</sup>.

Esta breve incursión que hemos realizado por el espacio metropolitano de Bilbao desde el Abra hacia el interior, remontando el curso de la Ría y este último comentario sobre los restos de las neo-ciudades dibujadas pero nunca construidas (como las ciudades que se trazaban 'ex novo' con la 'cuerda tensa' en el 'nuevo mundo'), nos ha servido para poner de manifiesto todas esas contradicciones espaciales, especulaciones urbanísticas y colonizaciones industriales que han sido, de hecho, algunos de los términos clave para definir los procesos de transformación y conversión de los territorios de la margen izquierda que han contribuido a la formación de la metrópoli industrial; son aquellos lugares susceptibles de regeneración e inmersos en procesos de rehabilitación o restauración. Los cuales nosotros vamos a reseñar y poner de relieve en las manifestaciones de la arquitectura industrial y la imagen 'estética' de los 'paisajes férreos', decaídos de su efervescencia y reconvertidos en 'una bella ruina' como diría el gran arquitecto romántico Sr. John Soane. Es por lo que en estas páginas y concretamente en este capítulo, hemos considerado necesario referirnos a los antecedentes históricos 'modernos' de esos lugares metropolitanos de Bilbao, para comprender sin esfuerzo el abandono, la transformación y las estrategias de revitalización a nivel territorial, urbanístico y paisajístico que a continuación trataremos, retomando el sentido de la 'memoria' encapsulada en el paisaje y los objetos, elementos arquitectónicos, escultóricos y mobiliarios, impregnados de evocaciones vivenciales que subyacen en el plano 'estético'.

### *I.6.3. LOS ENCLAVES FABRILES DE LA MARGEN IZQUIERDA: PAISAJES PÓSTUMOS Y REDUCTOS DE MEMORIA EN LA METRÓPOLI BILBAÍNA*

En este sentido, cuesta comprender por ejemplo la organización y el espacio de la denominada 'margen izquierda' que en el territorio metropolitano de Bilbao forma el estuario del Ibaizabal-Nerviión –Ría simbólica y antaño industrial, configuradora de un singular paisaje urbano– sin conocer de primera mano la historia de la siderurgia y metalurgia en Bilbao a lo largo de prácticamente todo el siglo XX. Ya hemos señalado cómo, si analizamos por subcomarcas, en la margen izquierda se encontraba la siderurgia pesada, transformados metálicos y construcción

---

Juan Daniel Fullaondo clasificaba de modo crítico los 57 proyectos presentados en varias categorías: realistas y realizables, los que intentaban superar los esquemas habituales, los de diseño formalista y por último los utópicos e irrealizables.

<sup>141</sup> "Se compone de un módulo como cuerpo principal y dos torres laterales, todo ello en sintonía con el diseño de las cabinas de cobro de peaje". *Idem*, pp. 238, 260.

<sup>142</sup> *Idem*, p. 145.

<sup>143</sup> MAS, E. *Los planos de Bilbao*, op. cit., s/p.

naval, constituyendo un foco de intensa industrialización, ligada a la explotación minera, aceros, material eléctrico y de transporte (particularmente sensible a la crisis económica, intuyéndose muy pronto los retrocesos). En la margen derecha se ubicaba un sector terciario y una industria de estructura diversificada (subsectores de empresas química y vidrios). Bilbao (municipio) poseía un complejo sistema terciario e industrias del sector metálico que han ido desplazándose a otros emplazamientos quedando pequeñas concentraciones en barrios periféricos tendentes a la desaparición definitiva.

El valle del Ibaizabal-Nerviión constituía un centro de descongestión industrial para Bilbao con actividades terciarias poco desarrolladas y grandes empresas de productos intermedios (químicas, derivadas del caucho, y transformados metálicos). El valle del Txorierri acoge por su parte las industrias expulsadas del resto del área con una presencia industrial más tardía, salvo municipios de antigua industrialización como Erandio. La zona de Lezama, Zamudio y Derio conforma un tejido intensivo formado por pequeñas industrias. Una de las mayores potencialidades es la existencia de suelo de reserva además de la localización del parque tecnológico. Todo ello influye en la configuración urbana y metropolitana con sus espacios construidos de diferente signos como hemos ido viendo a lo largo del presente capítulo, lo cual nos proporciona una imagen global de los nudos urbanísticos, las áreas consolidadas, los terrenos vacantes, las vías de comunicación –con sus zonas de confluencia urbana, industrial y de transportes dispuestas por la planificación y las señas de identidad geográfica– y la estructura imaginaria del plano metropolitano.

El crecimiento urbano ha estado, por lo tanto, absorbido en su mayor parte por el eje estructurante de la Ría de Bilbao y sus apéndices. A lo que posteriormente se sumó la ordenación a escala comarcal desde sus inicios en 1945 hasta la década de 1970, limitándose a los municipios del Bajo Nerviión y valles contiguos; lo que resultó ser un fracaso carente de una visión verdaderamente unificadora en su diversidad y entidad real metropolitana. Actualmente, junto a la Ría algunos valles contiguos como el Kadagua, con su vinculación geográfica y funcional a Bilbao, muestran sin embargo el declive de las tradicionales funciones comerciales y actividades industriales. Con el recuerdo de una época en la que los intereses privados empresariales tomaron cuantos recursos estuvieron a su alcance (minería, suelos de vega fluvial, fuentes hidráulicas, etc.) convirtiendo el territorio en un medio para su control y dominio, para terminar dirigiendo oficiosamente su planificación; con unas formas de vida en proceso de transformación a lo largo de más de un siglo, hasta conformar la 'ciudad industrial' que se impuso en todas sus manifestaciones socioculturales y estéticas, incluyendo la intensa modelación del paisaje.

En ese espacio confluyeron además, durante siglos, los nexos de unión entre el Golfo de Bizkaia y las tierras de la meseta, con el testimonio de calzadas, vías y rutas de tránsito comercial desde los puertos hacia el interior<sup>144</sup>, antes de la instalación y la ocupación de las tierras llanas de vega por parte de la industria siderúrgica (Santa Ana de Bolueta y El Carmen serían unos de los primeros hitos más significativos). A pesar de haber sido el primero de los referentes, Santa Ana carecía de las dimensiones y la técnica de las modernas factorías europeas y pronto fue quedándose obsoleta. El Carmen, por su parte, se convertía en motor del crecimiento urbano de las inmediaciones de Barakaldo, de modo que para finales de la década de 1870 el Desierto constituía el núcleo más densamente poblado de la Anteiglesia. Las marismas de Sestao serían también inmediatamente desecadas para tales fines, al igual que lo fueron las franjas ribereñas de Leioa y Erandio en la margen derecha de la Ría, si bien se pensó en un primer momento en usos divergentes como los baños de mar o las viviendas obreras. Por lo tanto, hasta las décadas de 1890 y 1900 se retrasaría el asentamiento industrial en estos municipios ribereños. Al otro lado, en la zona del río Kadagua se emplazaron las industrias de ciertas iniciativas renovadoras por las posibilidades del lugar en cuanto a la navegabilidad. Antes bien, la rectitud del curso de agua

<sup>144</sup> Hasta bien entrado el siglo XIX tres fueron las sendas fundamentales de enlace entre Bilbao y Castilla, con aduanas para el control del paso entre ambos territorios (hasta su traslado a la costa en 1841): el camino de Balmaseda (la villa ocupaba una posición estratégica por la que se mostraba inclinado el Consulado de Bilbao), el de Orduña (posteriormente potenciado) y el de Urkiola (el más largo). Además, siglos atrás, la ruta tradicional que seguía el camino de peregrinación de la costa que provenía de Baiona y atravesaba el territorio guipuzcoano entrando por Irun, llegaba a Bizkaia y sobrepasaba Bilbao por su núcleo urbano.

contrastaba con la adversa topografía y la sinuosidad de los caminos difícilmente practicables, de modo que incluso el ferrocarril tuvo que adaptarse al escaso espacio libre. Además de la proximidad al puerto exterior, este territorio fluvial aportaba también los recursos naturales del subsuelo y la red hidrográfica, los yacimientos de mineral de Alonsotegi y Güeñes así como la energía obtenida por las presas y saltos de agua del Kadagua.

No obstante, las condiciones para una gran industrialización como en el eje de la Ría, no resultaron ser las idóneas hasta el tercer cuarto del siglo XX, coincidiendo con el último ciclo expansivo de fuertes ritmos de crecimiento que afectó a la producción industrial, con la creación y ampliación de los establecimientos fabriles en el valle del Kadagua ante la escasez de terrenos libres en el principal eje metropolitano de la Ría de Bilbao. El Kadagua disponía aún de terreno libre para nuevos asentamientos, con suelos infrautilizados por pequeños talleres que fueron 'expulsados' para la implantación de las ampliaciones empresariales. Por lo que en estas 'traseras fluviales' de la metrópoli bilbalna se produjeron, salvando las distancias, unas 'corrientes gentrificadoras' en cuanto a favorecer un tipo de instalaciones frente a otras más tradicionales pero de menor rango o posibilidad de obtener pingües beneficios económicos. Las empresas con problemas de espacios necesitaban suelos fluviales para su ubicación que los encontraron en estos espacios contiguos no centrales, lo que generó la consolidación de un corredor industrial en el Kadagua hasta la década de 1970, con la expulsión hacia la periferia de muchas de las actividades económicas que perduraban más o menos en los espacios centrales de Bilbao. Con mayores o menores trabas urbanísticas, este proceso de re-industrialización muy tardía provocó un intenso crecimiento demográfico y del fenómeno urbanizador directamente vinculado a la transformación del territorio y la construcción de paisaje en las riberas fluviales, con la concentración consiguiente del hábitat rural más disperso y la configuración de una imagen y estética paisajística de *continuum* edificatorio; aspectos que fueron también de vital importancia en Leioa o Erandio. Además, a partir de 1950 volvieron a florecer relativamente las actividades de extracción minera debido al aumento de los precios de venta. Algunas explotaciones ya abandonadas fueron de nuevo puestas en servicio con el aprovechamiento de ciertos yacimientos que se consideraban agotados. Las grandes extracciones fueron totalmente maquinizadas y aumentó momentáneamente su producción, aunque en general la minería dejaría muy pronto de ser rentable, sucumbiendo al abandono y al proceso de generación espontánea de los 'paisajes culturales póstumos'.

El Plan General de Ordenación Urbana de Bilbao y su Comarca aprobado en 1964 pasó a ser el documento director de la planificación territorial y urbanística dando continuidad al planeamiento autárquico de 1945. El nuevo plan asumía el esquema anterior de los ejes de zonificación y carácter orgánico, lo que confirmaba la dedicación urbana e industrial de la comarca como mera réplica de unas ideas en vigor desde hacía veinte años. De lo cual derivó una auténtica 'colonización industrial' en el entorno metropolitano casi sin planificación alguna ni infraestructuras previas de soporte.

"La Ría de Bilbao es el aglutinante de la potente aglomeración industrial y urbana que, desde aquellas primeras tentativas de modernización económica puestas en marcha a mediados del siglo XIX y durante más de cien años, fue gestándose hasta su consolidación máxima. Ramificaciones tempranas de la misma fueron las que tomaron al Galindo, el Kadagua, el Asua y el Gobelos como ejes, dada su proximidad a este núcleo difusor de la industrialización, a la [...] implantación de unas formas de vida urbanas. Estos ríos actuaron como colectores del emplazamiento industrial desde la fase inicial del despegue"<sup>145</sup>.

El complejo siderometalúrgico vasco se extendía así desde Galindo hasta Trapaga, de Lamiako a la desembocadura del Gobelos, así como el más débil asentamiento de la ribera de Lutzana, Eandio, el eje del Asua y el Kadagua, en un discurrir paralelo al principal eje de la Ría, de la carretera y del ferrocarril, todo lo que fue un articulador del corredor industrial que ligaba Bilbao con los municipios colindantes. El puerto longitudinal y su discurrir fluvial-urbano desde el corazón bilbaíno hasta el Abra, advertía una más extensa organización del espacio con unidades diferenciadas morfológica y funcionalmente pero complementarias entre sí. El Plan General de

<sup>145</sup> SERRANO ABAD, Susana. *El Kadagua y los desequilibrios territoriales de la industrialización de la Ría de Bilbao (1830-1985)*, Bilbao: Ediciones Beta, 2010; p. 301.

1964 nació plegado a los intereses de la siderurgia y sobre todo a los de Altos Hornos de Vizcaya, recalificando suelo en la vega de Ansio (Barakaldo), destinado en 1945 y después según la Ley del Suelo de 1956 para usos residenciales, por lo que la industria ganaba muchas hectáreas de suelo ribereño para su expansión, dando lugar a la 'macrocefalia' bilbaína. El instrumento por antonomasia para el control social y político fue la Corporación Administrativa del Gran Bilbao, lo que escasamente cumplía, sin embargo, las funciones de planificación y gestión territorial de los ejes vitales de los valles estrechamente vinculados al área metropolitana de Bilbao.

Pasados los decenios 'desarrollistas', la crisis industrial de la década de 1980 trastocó profundamente los objetivos de reestructuración y revitalización que postergaron sus objetivos territoriales y de reequilibrio, "reforzando las desigualdades existentes e introduciendo la segregación al favorecer a los tradicionales centros urbano-industriales y a nuevos espacios de promoción pública" (Parque Tecnológico de Zamudio, Centro de Empresas Innovadoras...), agravando así las problemáticas vigentes en los territorio más asolados por el declive industrial. "Contrastes y desigualdades entre territorios que abrían de nuevo la brecha entre el centro y la periferia, conceptos que, en este contexto, no hacían referencia a una simple cuestión de localización espacial, sino de recursos, oportunidades"<sup>146</sup>.

Con lo mencionado hasta el momento, vemos que la configuración industrial del Bilbao metropolitano (con sus antecedentes recientes) se regía por unos puntos débiles que básicamente constituían la escasez de oferta de suelo industrial, deficiente infraestructura de comunicaciones, alta especialización en sectores 'maduros' consagrados, falta de servicios de apoyo a la industria, escasez de recursos orientados a la investigación y el desarrollo, escasa presencia en los mercados internacionales, y alta congestión industrial. Así mismo, como puntos fuertes se remarcan el importante arraigo y tradición de la industria, la larga dedicación que ha supuesto un fuerte conocimiento, la oferta de formación notable en Bilbao y el Puerto Autónomo como valor añadido. Las posibilidades futuras parecen dirigirse hacia la inversión en tecnología y recursos humanos, el mantenimiento de la competitividad en los sectores tradicionales y la necesidad de diversificación, formación y capacitación, el medio-ambiente en las consideraciones de la industria del futuro, el impacto de las nuevas infraestructuras y las nuevas oportunidades para el desarrollo industrial en el área metropolitana, pues, no tenemos más que estar de acuerdo con el equipo de redactores del Plan Estratégico de Revitalización del Bilbao Metropolitano al señalar que cuando se habla de la metrópoli de servicios en ocasiones se olvida paralelamente la tradición y realidad industrial. "Olvidarse de la industria, planteando una estrategia de transformación económica a sus espaldas, no sólo representa una temeridad, sino una alternativa sin contenido. La renovación del tejido económico ha de nacer de las oportunidades que genera la realidad económica presente y, en particular, la industria"<sup>147</sup>.

Sin embargo, tras estas consideraciones, si observamos la realidad tangible vemos que en la margen izquierda del Gran Bilbao la miniacería compacta ha sido la única iniciativa capaz de sustituir la gran siderurgia y metalurgia obsoleta por otra concepción sectorial más moderna adaptada a las nuevas circunstancias y competencias del mercado. Siendo así, "el proyecto tiene también una carga simbólica de continuidad con el pasado, de entronque del futuro con la tradición industrial del País Vasco"<sup>148</sup>. Todo ello unido al discurso post-industrial que desde Bilbao Metròpoli-30 se mantuvo durante algún tiempo y últimamente parece declinar.

<sup>146</sup> *Idem*, pp. 131-314.

<sup>147</sup> *Plan Estratégico para la Revitalización del Bilbao Metropolitano. Exploración del entorno e identificación de temas críticos*, Andersen Consulting; Diputación Foral de Bizkaia; Gobierno Vasco. Departamento de Economía y Planificación, s/l, s/f., p. 345.

<sup>148</sup> ESTEBAN, Marisol. *Bilbao, luces y sombras del titanio. El proceso de regeneración del Bilbao metropolitano*, Bilbao: Universidad del País Vasco/EHU. ('Economía y empresa'), 1999; p. 244. Esta autora nos dice además cómo la "Sociedad Acería Compacta de Bizkaia S.A." se constituyó con un capital social de 8000 millones, un 40% del cual era de origen público, a través de la Corporación de la Siderurgia Integral (30%) y Socade, que representa la participación del Gobierno Vasco. El resto de los accionistas eran bancos que tradicionalmente estuvieron presentes en la siderurgia vasca (BCH, BEX, BBV a través de Codesa) y tres compañías industriales. El resto se lo repartían nueve accionistas más, entre los que ostentaba la mayor participación la Caja de Ahorros de Navarra).

### 1.6.3.1. La relevancia útil y simbólica de los caminos de hierro paralelos a la senda fluvial

A pesar de ello, es preciso reconocer que emblemas simbólicos como los puentes o el ferrocarril<sup>149</sup> que venimos destacando, evidencian también, “en su realismo, las no tan gratas consecuencias del progreso: los paseantes deben soportar sobre sus cabezas el rugir de las veloces locomotoras que pasan sobre el puente y las aguas del río no resultan ya tan apacibles”<sup>150</sup>. El tren ‘integrado’ y colorista del Monet más impresionista, contrasta por ejemplo con el oscuro tren estrepitoso que sobresalta la procesión con la imagen de la ‘España negra’ en Regoyos. El misticismo popular de la sociedad rural en el campo no casa demasiado bien con los símbolos de la modernidad y el progreso que, realizados por su escala y el punto de vista, entendemos que son a todas luces peligrosos para un mundo que tiende a desaparecer irremediabilmente.

Además, desde una perspectiva radicalmente distinta y quizás opuesta, el ferrocarril como ‘pieza clave en el engranaje productivo-capitalista’ produce en ocasiones, desde la reconsideración del realismo socialista, una idea de ‘alienación’ que no pocas veces evoca las desventuras del proletariado y puede constituir cierto manifiesto reivindicativo con “obras impregnadas de un cierto carácter constructivista, en las que aparece el ferrocarril y las vías del tren como elementos que conducen al hombre-masa hacia los inexorables lugares de trabajo donde el reloj marcará implacablemente la jornada laboral”. Razón por la que es “el cotidiano transporte del trabajador, que utilizará los grandes puentes colgantes o el tren como medio más idóneo para llegar puntualmente al trabajo. Allí, un metódico ‘plan’ le establecerá la más rentable convivencia con las máquinas que se le asignen”. El ferrocarril es así, tal y como antes decíamos, “un instrumentos en manos del poder dominante”<sup>151</sup>. Elogio de la modernidad y la industrialización, representa un contexto urbano vertiginoso plagado de acontecimientos que depara a su transcurso: humo, vías, estaciones, hendiduras y puentes<sup>152</sup> en los que se realiza especial énfasis como elementos industriales de atractivo estético junto con los barcos y la navegación marítima.

“El signo del tiempo hizo que los pintores impresionistas en París quedaran fascinados y fuese uno de sus temas favoritos, como símbolo de progreso y recurso compositivo, las estaciones de ferrocarril, los trenes y el humo. Esta alusión a la contemporaneidad tuvo en Bilbao un motivo muy adecuado en la Ría donde el barco y la navegación serán protagonistas en el repertorio artístico. La paulatina e intensiva industrialización de sus márgenes compondrán un escenario saturado de elementos de gran reclamo visual como fábricas, chimeneas, astilleros y grúas reflejados de forma notoria [...] en este dinámico espacio fluvial capturando instantes que todavía son vivencias reticentes en la memoria colectiva”<sup>153</sup>.

Especialmente el tren, constituye simbólicamente en Bilbao el último vestigio vivo de la industrialización, absorbido por el modelo post-moderno de ciudad y de territorio, que ‘ya no puede soportar tanto cadáver industrial’<sup>154</sup>. Cadáver putrefacto que sobresale como ‘huella indeleble’ en

<sup>149</sup> La denominada ‘era del ferrocarril’ con sus nuevas huellas de hierro trazadas en el territorio, recuerda a su paso que la civilización tecnológica de la velocidad y las rutas de comunicación disponía de otro elemento transformador del paisaje.

<sup>150</sup> *Plan estratégico...*, op. cit., p. 334.

<sup>151</sup> *Idem*, p. 340. Respecto al establecimiento de las líneas ferroviarias y su evolución en Bilbao y su área de influencia puede cotejarse el siguiente estudio, que por su amplitud y especificidad consideramos que es suficientemente completo: GONZÁLEZ PORTILLA, Manuel (dir.). *Bilbao en la formación del País Vasco Contemporáneo*, Bilbao: Fundación BBV, 1995.

<sup>152</sup> “Los puentes, elementos fundamentales en la funcionalidad urbana, han tenido el compromiso de salvar la diferencia topográfica de sus márgenes la distinta configuración de sus respectivas tramas urbanas, el nivel bajo de sus orillas respecto de la lámina de agua y, sobre todo, la legendaria función portuaria de las riberas. [...] Los puentes de Bilbao se caracterizan en su concepción porque una vez superado el cauce fluvial todavía se prolongan hasta conectar con la trama urbana permitiendo, bajo esos extremos, la continuidad de los muelles y el paso de trazados de ferrocarril. Los puentes representan períodos concretos de la actividad portuaria, de la expansión territorial y de la historia de la urbe”. URIARTE, Iñaki. “Metamorfosis del espacio portuario fluvial de Bilbao”, *Portus*, nº 7, abril de 2004; p. 23.

<sup>153</sup> URIARTE, Iñaki. “El paisaje de la Ría (II)”, *Bilbao*, nº 204, mayo de 2006; p. 35. Para este autor el ‘camino hacia la estación’ contienen, además, valores simbólicos de citas, encuentros y relaciones en el comienzo o el final del trayecto. Todo ello acondicionado históricamente por paseos repletos de árboles, incluso cipreses como en los cementerios, que significan el camino. Son imágenes sustraídas que, en cierto modo, han pertenecido a la memoria colectiva.

<sup>154</sup> Realizando un paralelismo con los ‘difuntos’ de otra índole (personas desaparecidas), Ana Arnaiz en su tesis doctoral: *La memoria evocada. Vista Alegre, un cementerio para Bilbao*, Bilbao: Universidad del País Vasco/EHU. (Serie Tesis Doctorales), 1995 desgrana cómo en otro tiempo tuvo su relevancia el ferrocarril para el traslado de los difuntos y el cortejo fúnebre al cementerio de Derio, fuera de la villa de Bilbao por razones higiénicas. El tránsito como ‘ritual de paso’ se

proceso de detricación de memorias e identidades. Si en los cementerios (lugares repletos de memoria) la arquitectura se constata en capillas votivas y piadosas, la escultura se sublima en los panteones y las tumbas resultan elementos de 'mobiliario', en los 'vacíos' urbanos post-industriales ('no-lugares' de memorias obsoletas y plenos de inutilidad) la arquitectura de los pabellones y fábricas se presenta al lado de la 'escultura' plasmada en estructuras industriales y artefactos estéticos (cargaderos, hornos, depósitos y chimeneas), mientras que perdura un mobiliario industrial emblemático que en ciudades como Bilbao se asocia a las actividades portuarias. Es aquí donde las construcciones como mapas metafóricos que reconstruyen el tiempo llenan de contenido el espacio, con unas dimensiones que van más allá de la concepción geográfica dando lugar gran variedad de expresiones culturales<sup>155</sup>.

El tren invadió en Bilbao las laderas montañosas y los tradicionales paisajes de las vegas ribereñas, representando el símbolo de modernidad económica, social y cultural, y unas condiciones de transporte totalmente nuevas. Facilitó el comercio y la migración comunicando los centros productores y los mercados, la casa y la fábrica, las materias primas con la industria, la industria con el mar; ello constituye la dimensión metropolitana en Bilbao que se va retejiendo a partir del último tercio del siglo XIX, lo cual induce paralelamente un cambio en la fisonomía del territorio y del paisaje que se vuelve metropolitano. No obstante, entre la margen derecha y la margen izquierda existía el transporte de los barcos-pasaje para el paso de la Ría, lo que nos lega, como veremos después, una serie de estructuras ribereñas que atesoran la memoria imborrable de unos oficios tradicionales asociados indistintamente a la Ría y a la industria. La encrucijada del transporte se dibujaba así en la Ría de Bilbao con el tránsito longitudinal de las gabarras de mineral y el tránsito transversal de orilla a orilla de las gentes que circulaban hacia los lugares de trabajo. "En este escenario espacial, Bilbao ocupa el lugar central, donde se acumula la mayor accesibilidad desde el punto de vista de las comunicaciones y donde se centralizan las relaciones con el resto de municipios"<sup>156</sup>, irradiando un crecimiento 'semiautomático' al espacio geográfico de influencia. La evolución del ferrocarril se desarrolla de forma paralela al crecimiento urbano, a los ensanchamientos, a las anexiones que hemos visto y a los procesos de suburbanización de la ciudad que ocupa su entorno inmediato en una irremediable sucesión de urbanización invasiva que raras veces atiende a criterios de planificación racional en la margen izquierda. Surge de hecho un espacio urbano e interurbano económicamente zonificado para la implantación industrial, lo cual promueve también una segregación social que se encuentra en la base de la mentalidad e ideología de los grupos sociales dominantes:

"Una profunda transformación espacial y del tejido social. Espacial porque muchas de estas nuevas industrias no pueden instalarse al interior del casco urbano de Bilbao, dadas sus dimensiones y necesidades en materia de infraestructura de comunicaciones. Pero también transformaciones sociales, sin duda alguna, que, en última instancia, están directamente relacionadas con el crecimiento demográfico que experimenta la provincia, sobre todo la capital y los municipios más cercanos. En definitiva, segregación humana y zonificación funcional de los espacios urbanos y suburbanos [...] Es evidente que la construcción de tranvías o de ferrocarriles suburbanos estuvo estrechamente relacionada con los procesos y modos de ocupación del suelo, [...] pero también con la segregación espacial de las clases o grupos sociales que habitan en este ámbito. [...] La necesidad del desplazamiento físico de las personas y

---

consolida en este medio de transporte. Cuando se descendía del tren, las inmediatas murallas del cementerio constitulan un límite: lugar sagrado y protegido.

<sup>155</sup> Dos dimensiones del tiempo quedan incorporadas en este enfoque: "el presente, tiempo a corto plazo y el devenir. Que el entorno sea una creación humana significa que a través de su contemplación y lectura se puede obtener un conocimiento de la historia de los individuos, grupos, sociedades y culturas. El entorno lleva dentro la experiencia del tiempo cronológico que puede leerse a través de las presencias y ausencias: en los edificios, en los monumentos, en las calles; en lo que se denomina centros y periferias. En la medida en que se descubran los momentos que han quedado atrapados para su identificación y referencia posterior, entran en comunión el espacio y el tiempo. La forma como se agrupan los edificios; la relación entre actividades y espacios abiertos y cerrados; la relación centro-periferia y sus formas de inclusión-exclusión dicen algo de la configuración social". DEL VALLE, Teresa. "El espacio y el tiempo en las relaciones de género", en: Traude Müllauer-Seichter; *Historia de la antropología social: escuelas y corrientes*, UNED ('Addenda'), Madrid, s/f.; p. 174.

<sup>156</sup> GONZÁLEZ PORTILLA, M. *Bilbao en la formación...*, op. cit., p. 464. "Nos encontramos en los albores de lo que se ha dado en llamar la sociedad de masas, constituyendo los ferrocarriles, los tranvías, etc., en pilares imprescindibles de las sociedades inmersas en procesos de aceleración social y económica. La población se instala paulatinamente en la modernidad, abandonando de manera definitiva las estructuras propias de sociedades de Antiguo Régimen. Aparecen nuevos hábitos, distintas prácticas relacionadas con la cotidianeidad que imponen los desplazamientos diarios". *Idem*, p. 467.

cosas en la ciudad estaría ligada a su extensión y organización funcional. En definitiva, la estructura de la ciudad y su entorno nos remite a la división social y funcional del espacio"<sup>157</sup>.

Esta cuestión se explicita también atribuyendo al espacio metropolitano de Bilbao un valor social y funcional definido por las vinculaciones técnicas de las actividades industriales, el transporte y la comunicación o el abastecimiento de materias primas y de energía –hierro y agua–, todo lo cual en Bilbao confluye en unos espacios con condiciones de accesibilidad. La sociedad que surge del despegue industrial en Bilbao –marcada por la mentalidad de los grupos que ostentaban el poder– es completamente distinta a la sociedad preindustrial, con lo cual cambia también la concepción espacial donde la ciudad –Bilbao– es el centro de los 'apéndices' metropolitanos constituidos por las márgenes de la Ría y el puerto, distinguiéndose igualmente todo el área de la Ría como una unidad identitaria propia independientemente del resto de la región. La zona minera escapaba en cierto modo de la unidad territorial de la Ría básicamente por su carácter efímero de urbanización poco consistente. La metrópoli era ya un espacio de uso diario, de flujos de circulación y vida cotidiana condicionada por la industria. El Bilbao del progreso, caracterizado por la navegación marítima, la industria y el ferrocarril, tras el silenciamiento de los fervores siderúrgicos dio paso al Bilbao degradado del final de la década de 1970 y 1980, para renacer de sus cenizas al final del siglo XX con el Bilbao del refloreamiento post-moderno.

### I.6.3.2. Trazados rectilíneos y arquitecturas transversales; símbolos estéticos de poder y elementos de funcionalidad

Si nos fundamentamos en lo dicho hasta el momento, el 'mecanismo de atribuciones' –principalmente usos del suelo urbano– es siempre económico y decisivo, aunque interrelacionado con otros mecanismos sociológicos. A partir de ahí se establecen las conexiones necesarias con el entorno, con la comarca, con la región o con el exterior en función de las economías predominantes que se proyectan en una expansión centrifuga<sup>158</sup>. Bilbao a sufrido así sus diversas fases de despegue industrial –consolidación y diversificación, madurez, y por último congestión–, de modo que en este instante finisecular entre el siglo XX y el XXI opinamos que nos encontramos otra vez en una encrucijada histórica; en una fase de 'despegue' terciario y turístico aún inconcluso, que es el signo que rige la ciudad post-industrial en vías de hallar otra vez nichos económicos de riqueza o subsistencia. Lo cual se asocia a la fase de consolidación el crecimiento urbano, a la fase de madurez el concepto de 'organismo urbano' y 'aglomeración urbana' donde la suburbanización y la periferización crea intensas concentraciones a la vez que discontinuidades espaciales<sup>159</sup>. La fase de congestión se asociaría así a la toma de conciencia de los problemas urbanísticos derivados de la alta ocupación, la contaminación, la excesiva densidad, la masificación de la construcción y el "afán de escapar de la ciudad"<sup>160</sup>. El modelo de la ciudad industrial es denostado y comienzan los síntomas de la ciudad difusa con la revalorización de espacios centrales mediante infraestructuras y equipamientos emblemáticos, que es todo lo que vemos en Bilbao y que volveremos a citar en el caso de los núcleos metropolitanos que se pretenden revalorizar. Infraestructuras 'ensimismales' y 'neomonumentales' que también crean una nueva malla urbana de interconexiones, tal como hace un siglo sucedió con las redes de conducción, redes de transporte y redes de servicios que debían de allanar el camino para la difusión del desarrollo industrial.

Esta visión del territorio en el que rigen las sinergias economicistas, puede inducirnos una perspectiva que nos aproxima en cierto modo a una concepción no lejana al materialismo histórico,

<sup>157</sup> *Idem*, pp. 478, 505.

<sup>158</sup> Este proceso sistémico es el que distingue la ciudad industrial de la ciudad preindustrial, caracterizada por las reducidas dimensiones del espacio y la escasa diferenciación del espacio interior.

<sup>159</sup> No obstante, habría que considerar un estudio comparado de las tipologías de la trama urbana en función de las fases de despegue industrial asociado al despegue urbano. La urbanización caótica es una constante en los núcleos fabriles, a excepción quizás de Erandio, donde el entramado urbano presenta una mayor regularidad por la ordenación de las manzanas y la edificación. La desesperación llegó a ser considerable en los núcleos mineros dispersos por la montaña tal y como antes declamos, practicando asiduamente una construcción 'provisional' y 'fantasma' que aparecía y se disolvía con el avance de la explotación, con barracones, pabellones corridos y poblados "company towns" importados de Inglaterra.

<sup>160</sup> GARCÍA MERINO, L. V. *La formación de una ciudad... op. cit.*, p. 133.

pero es sin duda necesaria para comprender los cimientos de la configuración espacial diferenciada por la utilidad y los usos en torno a la Ría, lo que se encuentra en el propio germen embrionario de la idea metropolitana en Bilbao; una ciudad metrópoli de cuño industrial, donde además, el capitalismo industrial y financiero siempre ha encontrado sustento en las corporaciones locales<sup>161</sup>. No obstante, la industria "no es solo una sucesión de edificios, vías férreas, minas y puertos, donde millares de trabajadores acuden desde infinidad de territorios a transformar la realidad, también es el espacio de conflicto entre las plusvalías y la fuerza de trabajo; el lugar donde se produce un cambio social tan importante que el viejo régimen desaparece"<sup>162</sup>. En este sentido, creadores que han orientado su intuición hacia el paisaje industrial han pretendido en más de una ocasión 'atrapar el tiempo' el tiempo perdido en las 'mutaciones' continuas: "el ir y venir de las mercancías, cómo las distancias y el tiempo se acortan con el ferrocarril de vapor, y cómo el territorio ya no es el mismo que unas décadas antes". De modo que se ven sometidos a la 'transvaloración' de la realidad mediante el símbolo: "obreros, máquinas, altos hornos, barrios periurbanos, el puerto, los barcos, mas manifestaciones obreras, la represión, son realidades que adquieren carga simbólica en la obra de artistas vascos"<sup>163</sup>.

Unido a ello y desde el punto de vista estético, hay que volver a destacar que la presencia del tren en las representaciones artísticas no es tampoco un hecho fortuito, de modo que el arte hará uso de esa nueva iconografía bien como un pintoresco relleno anecdótico o protagonizando el poder arrollador de "las locomotoras que cruzan el país como símbolo de progreso y modernidad"<sup>164</sup>, humeantes por los puentes de hierro que comunican territorios y unen paisajes. El tren y el puente plasman una nueva identidad social visualizada en las formas estéticas:

"Si las armaduras para soportar los cobertizos para trenes y aviones en las grandes terminales fueron un constante reto para ingenieros, arquitectos y constructores, no lo fueron menos las que deberían unir sendas orillas de ríos que adquirirían una nueva dimensión con el desarrollo industrial. [...] Los puentes de armadura, vigas, arcos de hierro, colgantes y de hormigón, fueron adquiriendo cada vez mayor importancia, en una época de desarrollo y crecientes aplicaciones más que innovaciones fundamentales"<sup>165</sup>.

Así, el puente que resuelve hendiduras en el territorio y posibilita circulaciones en diversas direcciones por encima y por debajo, circulaciones siempre entrecruzadas, simboliza un 'fervor' industrial no excesivamente alejado del fervor religioso simbolizado en una catedral como núcleo del poder unido a la divinidad. Idea que se apuntala también contraponiendo el "poderoso puente de hierro, símbolo de la industria" y la catedral, "símbolo del poder religioso"<sup>166</sup>. Observamos que estos ideales se traslucen a veces en los símbolos arquitectónicos inequívocos de la modernidad industrial, con elementos emblemáticos de la arquitectura del hierro y su adscripción estilística a tipologías constructivas del revivalismo más medievalista y neogótico. Este hecho puede intuirse en Bilbao en ciertos elementos de la arquitectura industrial. Entre Portugalete y Algorta, el histórico puente trasbordador presentaría el emblema del poder industrial en una metrópoli floreciente, junto al gran templo de Las Mercedes en Las Arenas, que simboliza en su gigantismo el 'poder intemporal' vinculado a la burguesía industrial de una época determinada<sup>167</sup>.

<sup>161</sup> Ya desde entonces se percibe una "necesidad de integración del País Vasco, no solamente intentando anudar más estrechamente las relaciones económicas, favoreciendo la tendencia a aglutinarse en torno a Bilbao y secundariamente otros núcleos como Donostia-San Sebastián, sino también en el plano de las relaciones espirituales e ideológicas, porque el triunfo liberal, que benefició a Bilbao y causó la definitiva desaparición de los usos forales, no había sido bien acogido en el país y empezaba a tomar auge el sentimiento nacionalista, de ideas muy alejadas de liberalismo bilbaíno". *Idem*, p. 567.

<sup>162</sup> ALISEDA, Francisco. "El aleteo de la paloma", en: *Tere Ormazabal* (catálogo), Universidad del País Vasco/EHU., Bilbao 2006; s/p.

<sup>163</sup> *Ibidem*. F. Aliseda hace estos comentarios al introducir una serie fotográfica y cianotípica de la artista Tere Ormazabal, tratando el Puerto de Bilbao como "lugar diferente a todos los demás puertos, pues permite ser visto desde la otra orilla por todo aquel que lo quiera mirar". *Ibid.*

<sup>164</sup> BADOSA, Luis. *Arte e industria...*, op. cit.; p. 341.

<sup>165</sup> *Idem*, p. 342.

<sup>166</sup> *Idem*, p. 302.

<sup>167</sup> Junto con la mencionada iglesia, en el conjunto urbanístico destaca la actual Escuela de Música Andrés Isasi, en lo que antes fue la Casa Social de Las Arenas asociada a dicha parroquia de Las Mercedes, cuyo nuevo templo se edificó en 1945. La sede de las Escuelas de Música es curiosamente un edificio clasificado como neo-barroco y bastante tardío, cuya construcción comenzó casi en la década de 1930 por los arquitectos Bilbao e Imaz, encargados del proyecto.



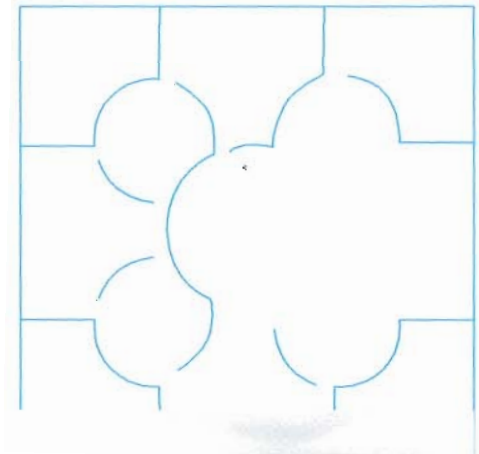
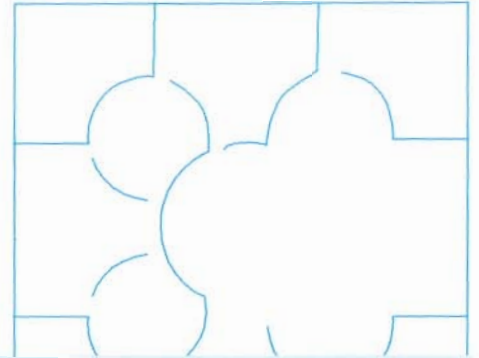
En general, en lo que se refiere a las manifestaciones artísticas de la industria en el arte, se establece un criterio indicador de esa influencia con obras que desde el siglo XIX, muestran con un carácter descriptivo y realista el mundo industrial como símbolo del progreso, desde una concepción fundamentalmente paisajística que hace a estas obras más atractivas para el público receptor. La fábrica se integra en la ciudad junto a las demás construcciones arquitectónicas, produciendo un "sentido estético que infunda a las construcciones fabriles cierto aire de romanticismo misterioso"<sup>168</sup>, a lo que volveremos en cuarto capítulo al referirnos a las reminiscencias estéticas del paisaje industrial bilbaíno. Por otro lado, la corriente de la 'nueva objetividad' vuelve a retomar la temática de 'la fábrica en la ciudad' desde un significado social y un carácter dramático, "representando siempre la fábrica como las formas con las que se identifica la clase social dominante. [...] Las fábricas son utilizadas como símbolo claro e inequívoco del poder opresor de la clase dominante [en la] configuración formal del la próspera ciudad industrial"<sup>169</sup> que tiene su contrapunto en las obras que reflejan las nefastas condiciones de vida de la clase trabajadora. En el contexto bilbaíno, lo que se refleja es fundamentalmente la idea de prosperidad asociada a la industria y asumida por el arte, dado que esa clase 'dominante' empresarial e industrial será la propia consumidora de ese tipo de arte en la mayoría de las ocasiones.

---

<sup>168</sup> BADOSA, Luis. *Arte e industria...*, op. cit., p. 323.

<sup>169</sup> *Idem*, pp. 324-325.



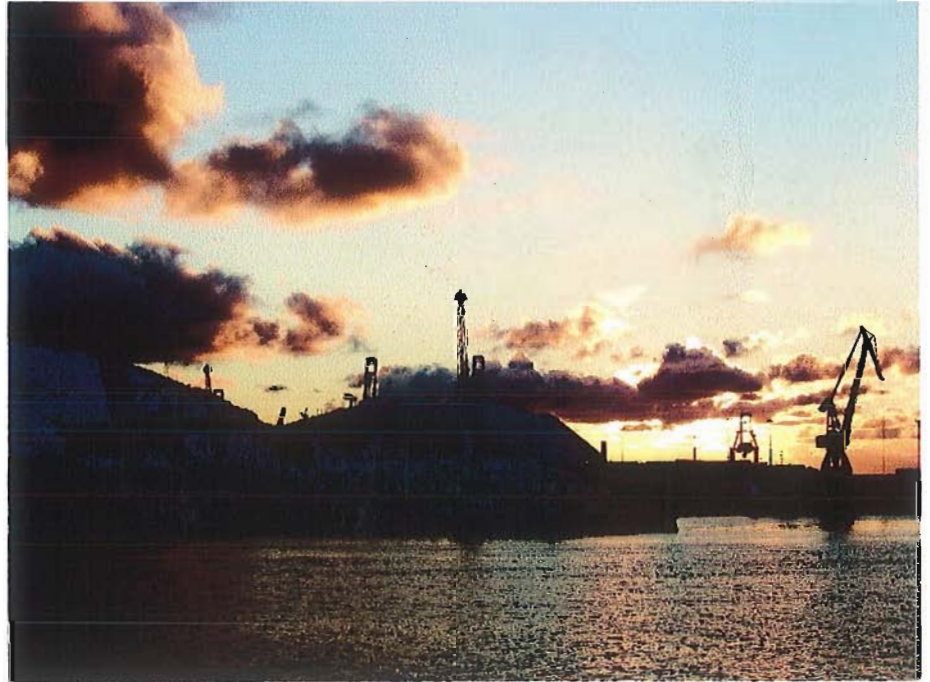
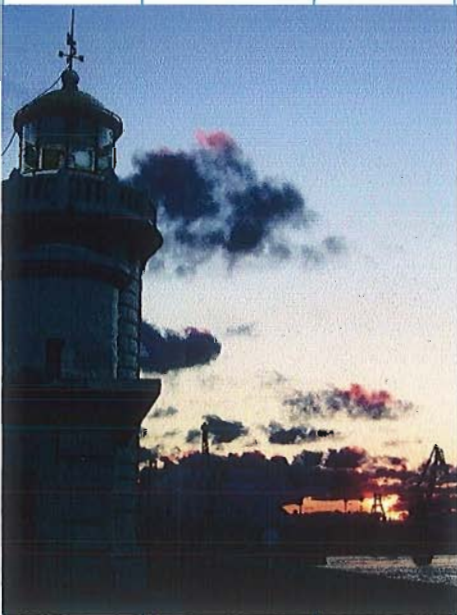
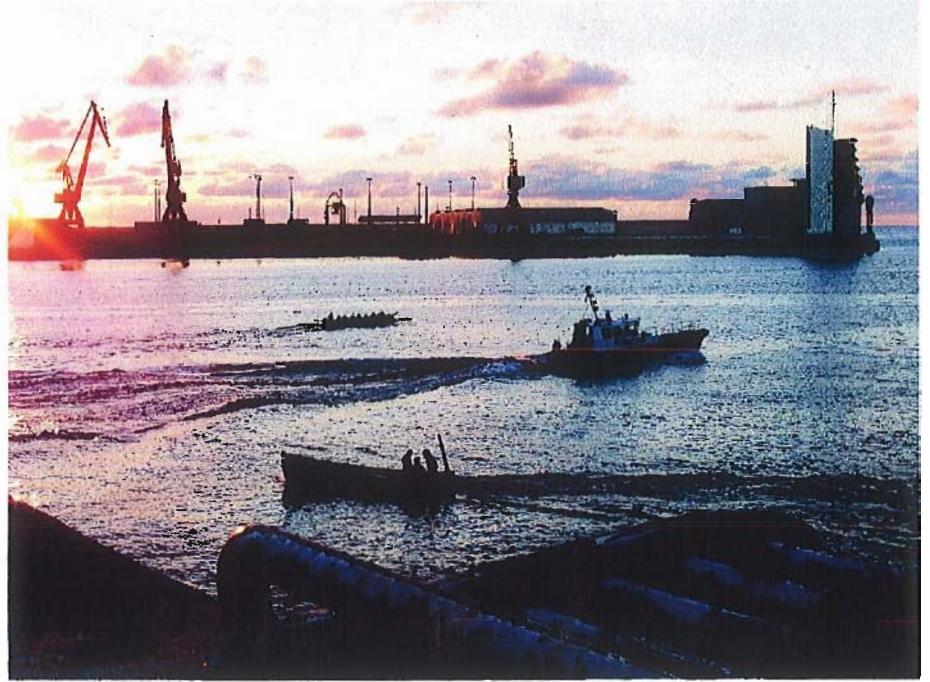
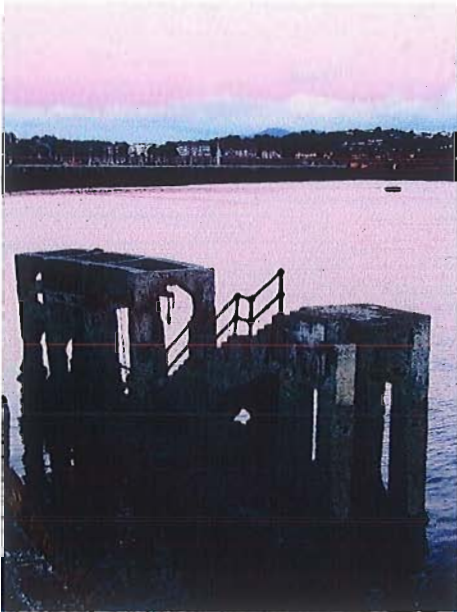


**6.1.** Fuerte de la Galea, proveniente de la época de las guerras civiles carlistas (segunda mitad del siglo XIX), que corona uno de los promontorios más emblemáticos a la entrada del Abra.

**6.2.** Perspectiva de la zona del Abra de Bilbao.

**6.3.-6.4.** Entrada al Abra de Bilbao con las instalaciones del superpuerto (fotografías entre 2006-2007).





6.5

6.7

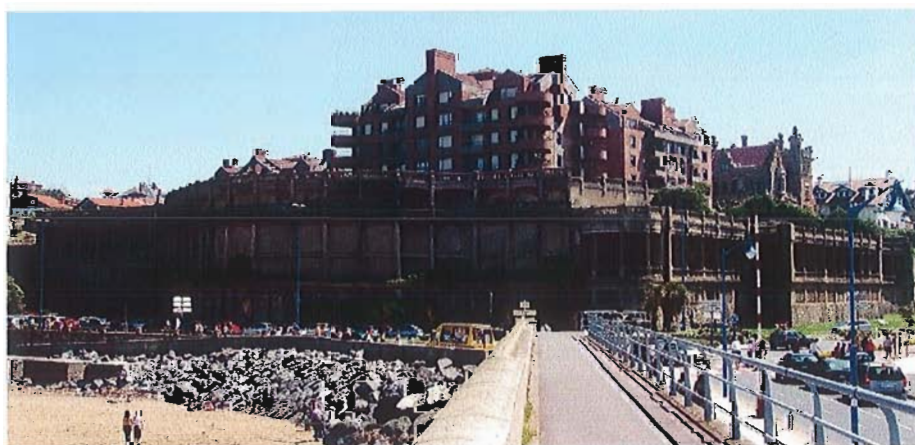
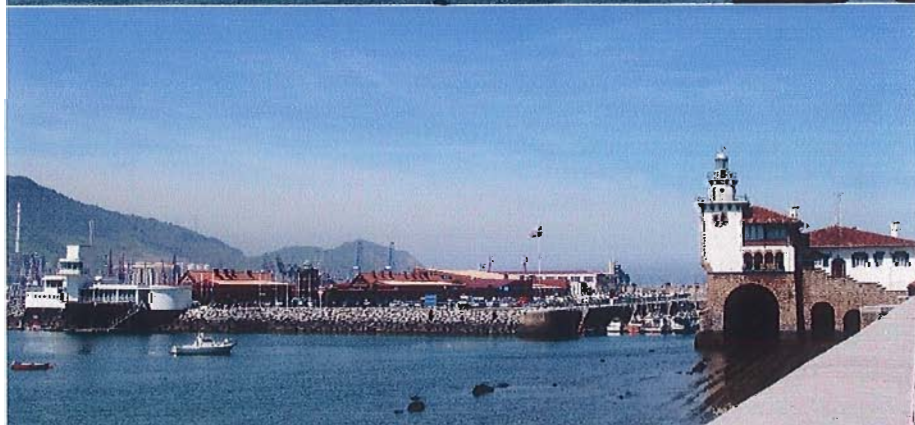
6.6

6.8

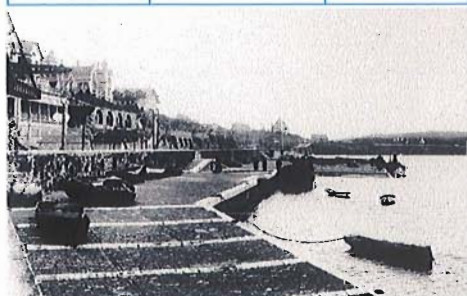
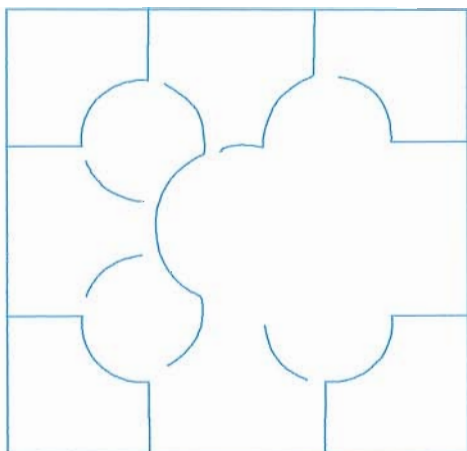
6.5.-6.6. Estructuras portuarias abandonadas y faro del contramuelle del puerto de Bilbao en Punta de Begoña (Getxo).  
6.7.-6.8. Infraestructuras del superpuerto de Bilbao en el Abra.



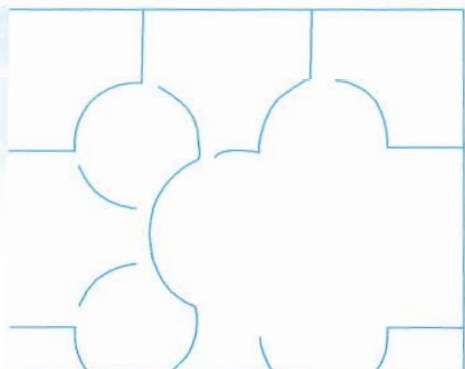
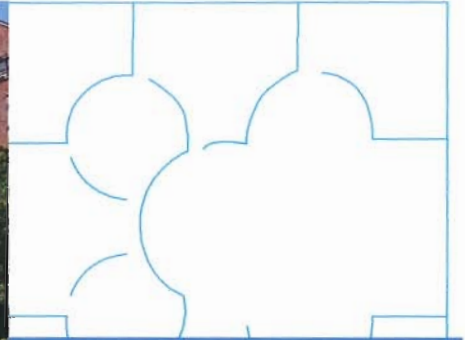
6.9.-6.10. Equipamientos actuales en el dique-contramuelle del puerto de Bilbao, Punta de Begoña (fotografías de 2010).  
6.11.-6.14. Mural en relieve de A. Cañada en la pared del dique.



6.15.-6.16. Borde marítimo del entorno de Punta de Begoña al inicio del siglo XX. (Imágenes cedidas por Eusko Ikaskuntza/SEV. y archivos municipales).

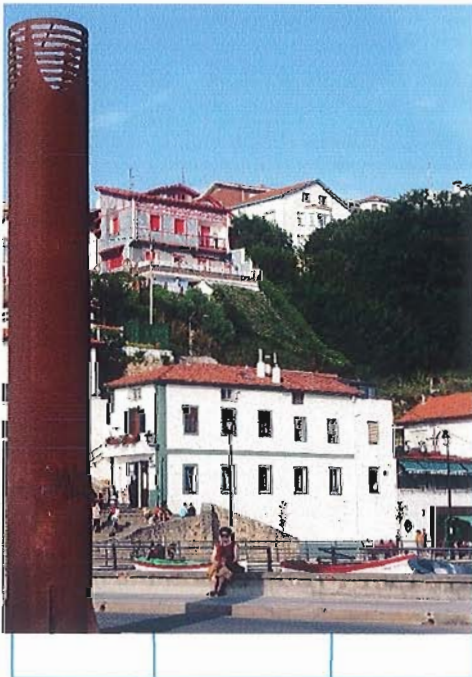


6.17. Dique-contramuelle del Abra en Algorta (Getxo) con equipamientos portuarios tradicionales y actuales, 2010.  
6.18. El arranque del dique en Punta de Begoña, uno de los lugares más característicos de la vivienda burguesa del siglo XIX.



**6.19.-6.22. Edificaciones modernistas y eclécticas del frente marítimo en Punta de Begoña susceptibles de desaparición, fruto del gusto estético de una burguesía industrial y comercial decimonónica (fotografías de 2008-2009).**





6.23

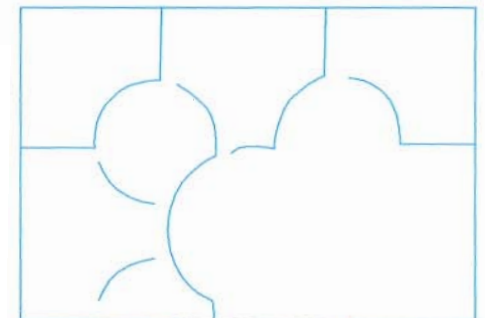
6.24

6.25

6.26

6.23.-6.26. Puerto viejo de Algorta al abrigo del superpuerto del Abra de Bilbao (2007-2008).





6.27.-6.29. Casas tradicionales en ladera en el puerto de Algorta.  
 6.30.-6.31. Portal arquetípico para albergar la función de antigua lonja y punto de reunión de la cofradía de pescadores, y elementos de fundición que reproducen la vida marítima y pesquera del lugar.



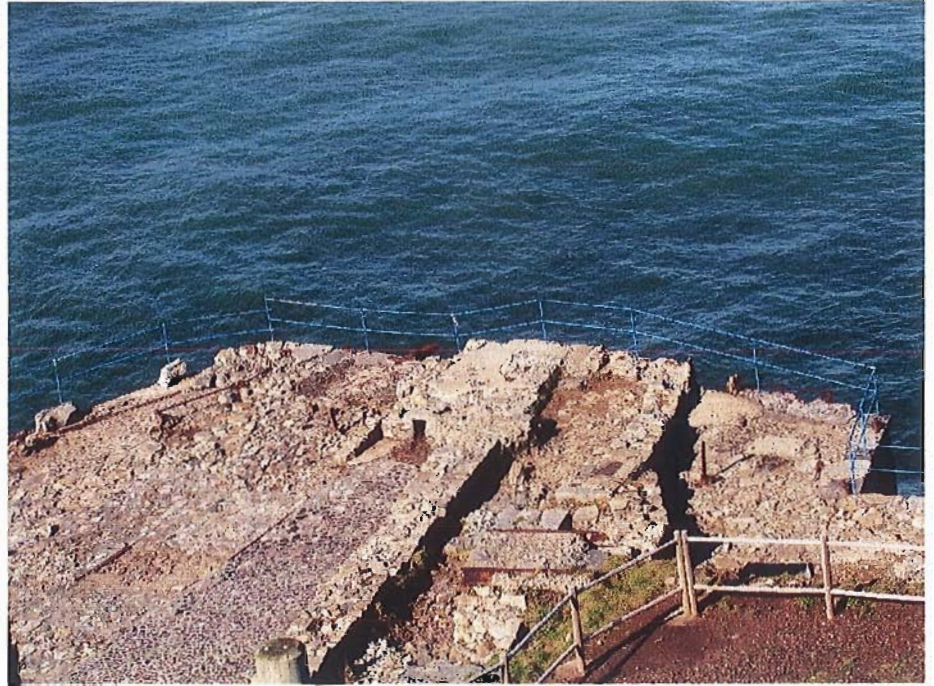
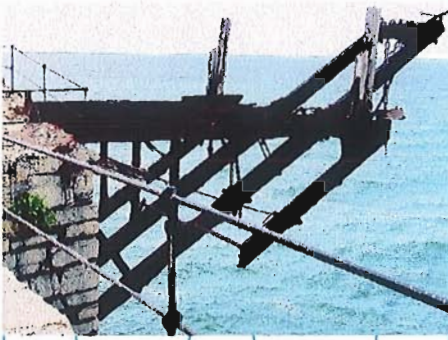
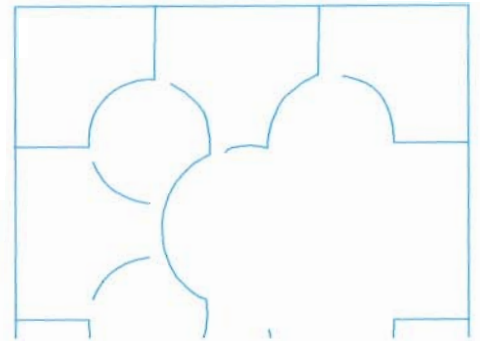


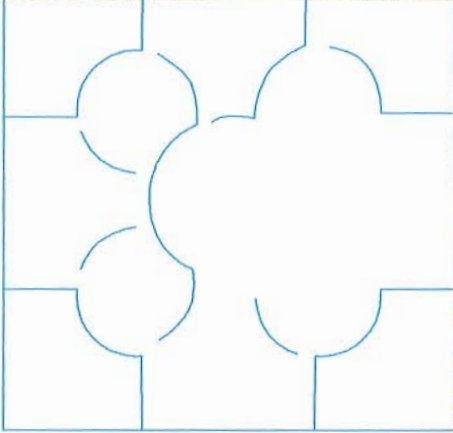
Imagen cortesía de Xabier Güenaga



6.32.-6.36. Cargadero de mineral a mar abierto desaparecido en la zona de Pobeña, con elementos de uso marítimo y paneles explicativos de los procesos de carga y de obtención de recursos.



6.37.-6.40. Estructuras industriales en las laderas litorales de Pobeña y Kobaron, con el punto de llegada de los viejos tranvías aéreos mineros para transportar mineral y estado del territorio una vez finalizadas las explotaciones, con las terrazas férricas y marcas indudables de actividades pasadas (fotografías de 2008).



Fotografía cortesía de Ana Amaiz

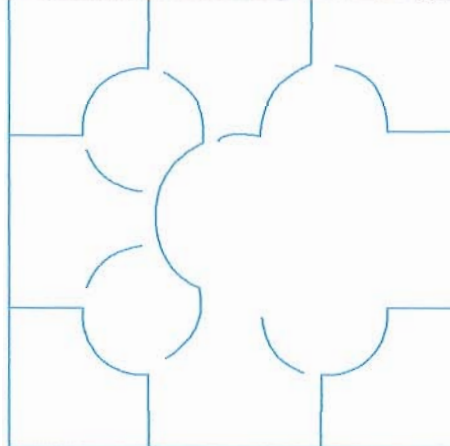
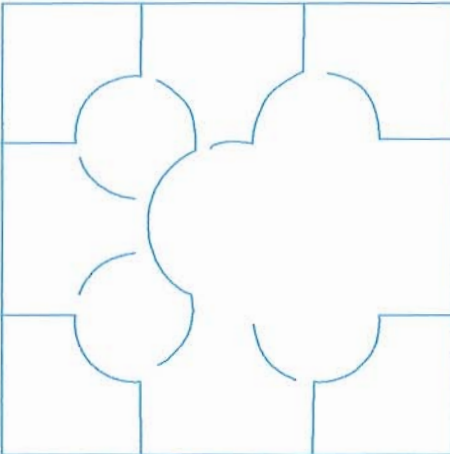


6.41.-6.42. Ruinas de antiguos poblados mineros en los frentes marítimos entre Pobeña y Kobaron (Abra de Bilbao), 2008.  
6.43.-6.44. Instalaciones portuarias del Abra en la zona de Zierbena.



6.45. Dique exterior del superpuerto de Bilbao en Zierbena (2011).  
6.46-6.47. Zona restringida de carga y descarga del Puerto Autónomo de Bilbao en Santurtzi (fotografías de 2011).





6.48.-6.51. Instalaciones portuarias, silos, grúas-puente y terminal de contenedores en el Puerto Autónomo de Bilbao (2011).



6.52.-6.53. Grúas-puente de la terminal de contenedores en el Puerto Autónomo de Bilbao (2011).

6.54.-6.55. Silos y muelles portuarios para carga y descarga en la terminal de containers HTM del Puerto Autónomo de Bilbao.



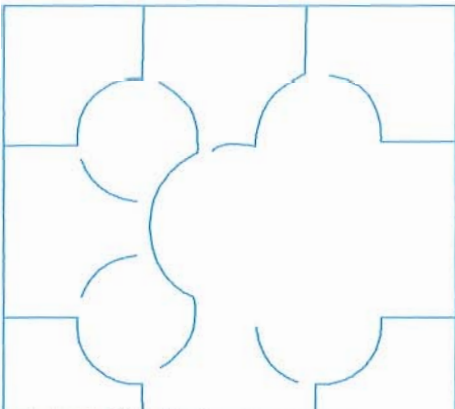


Imagen cortesía de Jone Luna y Juan Antonio Rubio-Ardanz



6.56.-6.57. Industrias y mobiliario urbano fluvial en Zierbena (2011).  
6.58.-6.59. Vistas del puerto tradicional de Zierbena rodeado por las infraestructuras industriales y del superpuerto de Bilbao (2011).





- 6.60. Puerto pesquero de Zierbena con las industrias al fondo.
- 6.61.-6.62. Puente con elementos fluviales de señalización.
- 6.63. Piezas de fundición alusivas a la vida y cultura pesquera.
- 6.64. Cargueros-mercantes abandonando el puerto del Abra.

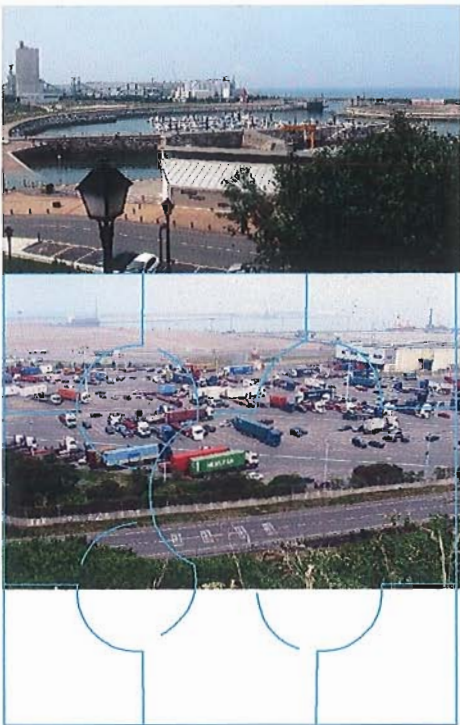
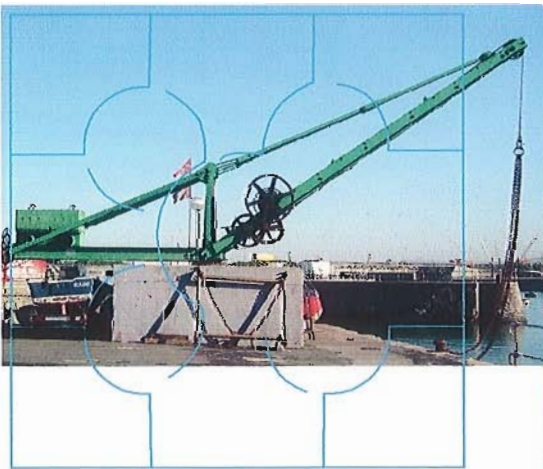


Imagen cortesía de Jone Luna y Juan Antonio Rubio-Ardanz



6.65.-6.66. Área de descarga de containers en el superpuerto.  
6.67.-6.68. Antigua grúa portuaria sobre bloque de hormigón en el espacio portuario de Zierbena (2010-2011).



6.69

6.70

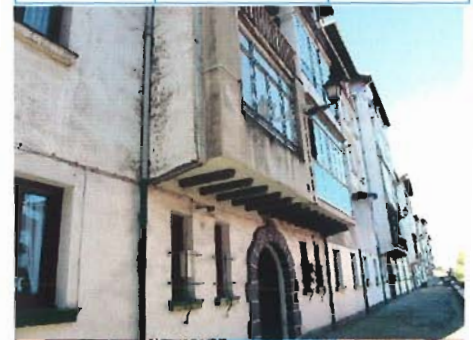
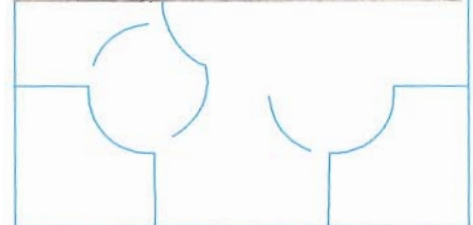
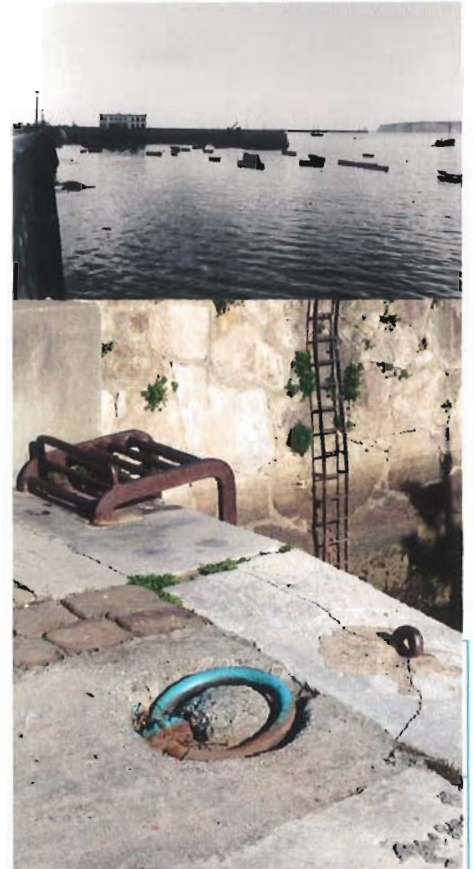
6.71  
6.72  
6.73  
6.74

6.69.-6.70. Infraestructuras del Puerto Autónomo de Bilbao y astilleros de Santurtzi.

6.71.-6.74. Bocana del puerto del Abra con las nuevas construcciones, antiguas edificaciones en desuso del Puerto Autónomo y elementos de mobiliario urbano portuario.



6.75.-6.76. Perspectivas del puerto, los muelles y los atracaderos de Santurtzi con elementos industriales y de mobiliario fluvial portuario.  
6.77. Elemento urbano caracterizado con motivos decorativos marítimos.  
6.78. Buques en construcción en los astilleros de Santurtzi (imagen cedida por Jone Luna y Juan Antonio Rubio-Ardanaz, 2010-2011).

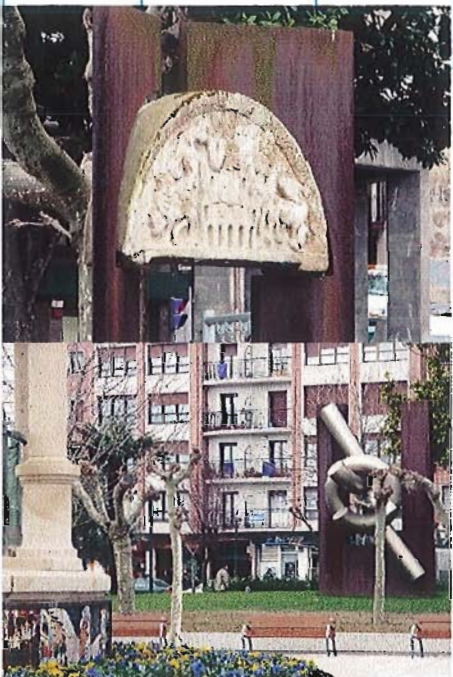
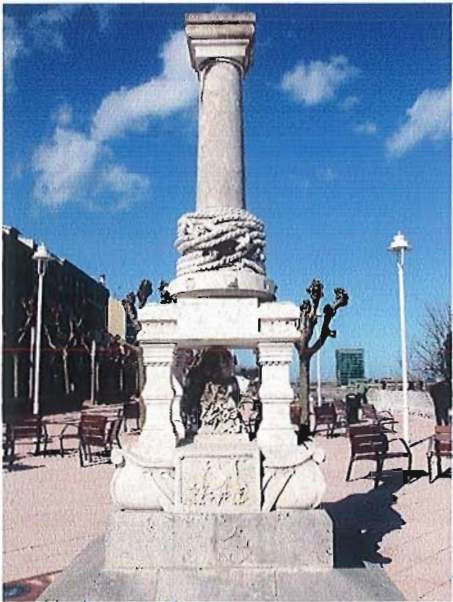


6.79.-6.80. Muelles pesqueros y edificio de la Cofradía de Santurtzi en 2010 y a comienzos del siglo XX, con embarcaciones actuales y elementos de mobiliario portuario que se mantienen (fotografía superior derecha perteneciente a Eusko Ikaskuntza/SEV. y fondos de los Ayuntamientos).

6.81.-6.82. Antiguo barrio de pescadores de Mamariga que conserva en parte su identidad tradicional al inicio del siglo XXI.



6.83. Merlucera varada en seco en el barrio de Mamariga (Santurtzi). Fotos cedidas por J. Antonio Rubio-Ardanaz.



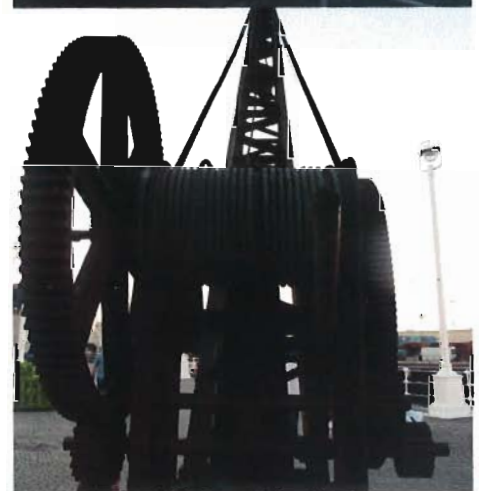
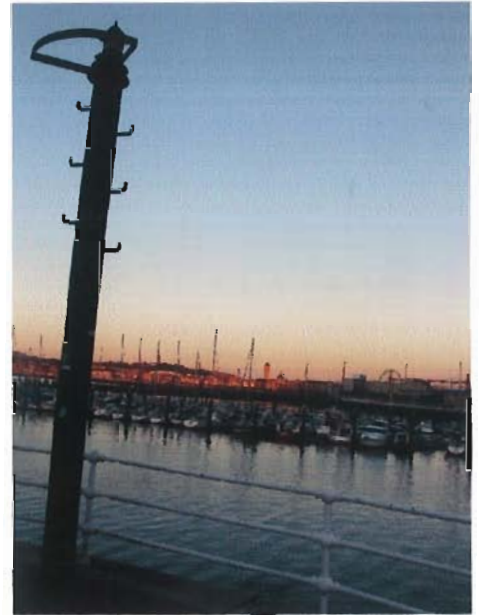
6.84

6.85

6.86

6.87

6.84.-6.85. Elementos tridimensionales (pedestal y columna) de la iconografía urbana y monumento a la Sardinera de Santurtzi, auténtico hito monumental enraizado en la mentalidad colectiva e identidad del municipio (obra del maestro escultor Lucarini).  
 6.86. Piedra semicircular de portada rescatada y colocada en los jardines de frente marítimo de Santurtzi, junto con esculturas de factura más postmoderna que jalonan el parque (fotos 2010).  
 6.87. Quiosco sobre la plaza fluvial de Santurtzi (2010).



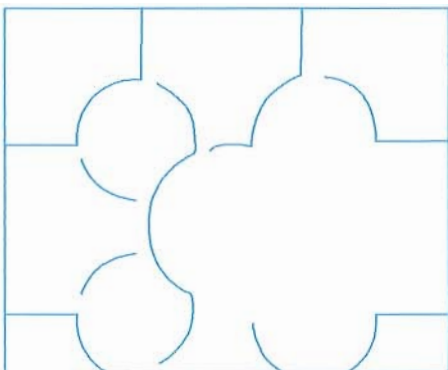
6.88

6.89

6.88.-6.89. Estatua de la Virgen del Carmen en el puerto pesquero de Santurtzi (icono de trascendental relevancia para la identidad y religiosidad popular del lugar), y elementos indicadores de señalización portuaria.  
6.90.-6.91. Antigua grúa del puerto conservada sobre una base pentagonal en la que se narra, en relieve, las hazañas de la evacuación de niños durante la Guerra Civil española de 1936 a 1939.

6.90

6.91



6.92

6.93

6.94

6.95

6.92.-6.95. Espacio marítimo-fluvial de los astilleros de Santurtzi con elementos horizontales y verticales del puerto como los muelles y diques, las grúas y la estatua de la Virgen del Carmen (2010).

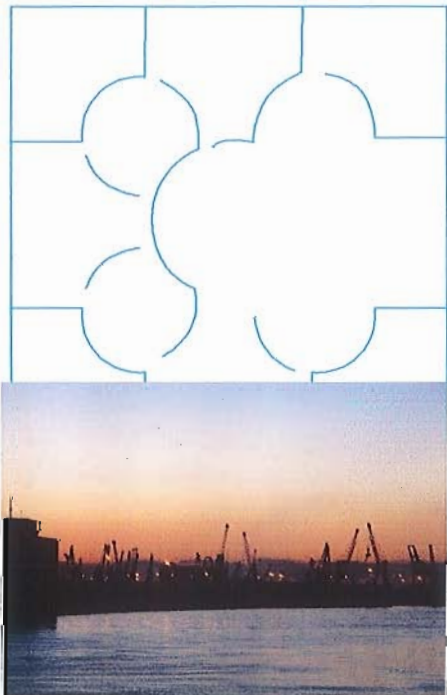
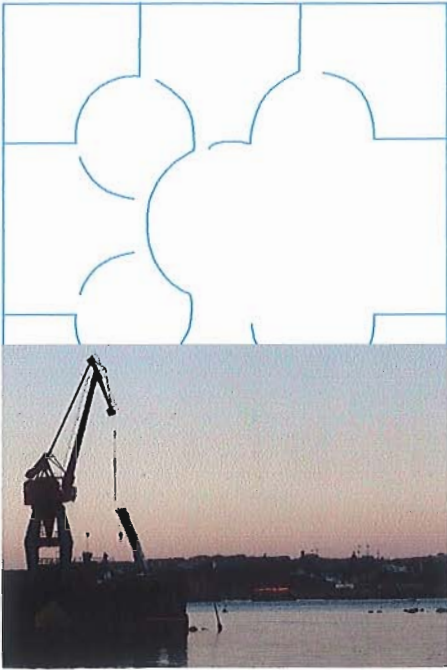




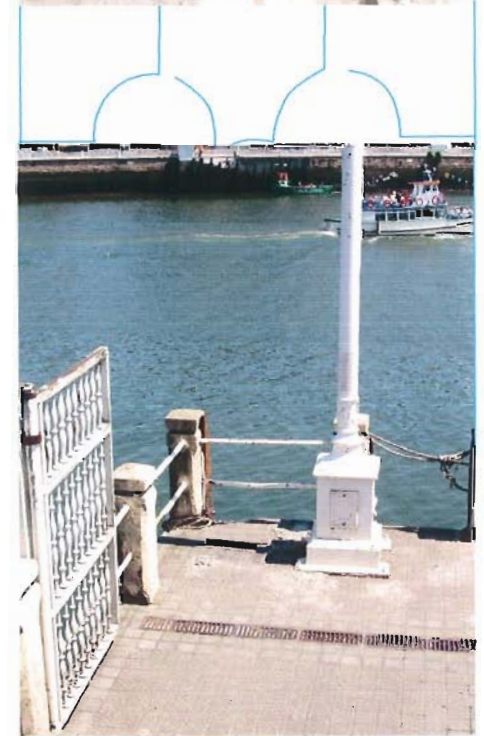
6.96.-6.97. Pequeñas estructuras flotantes a modo de embarcaciones de almacenaje en la dársena entre Santurtzi y Portugalete con el muelle de hierro al fondo que sobresale hacia el Abra (fotografías de 2010 y 2012).

6.98.-6.99. Esculturas postmodernas en los muelles entre Santurtzi y Portugalete.



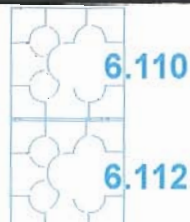
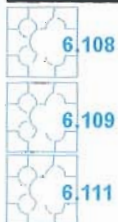


6.100.-6.103. Aspecto al atardecer de la dársena de recreo entre Santurtzi y Portugalete con el perfil quebrado de las estructuras del superpuerto al fondo (fotografías de 2012).

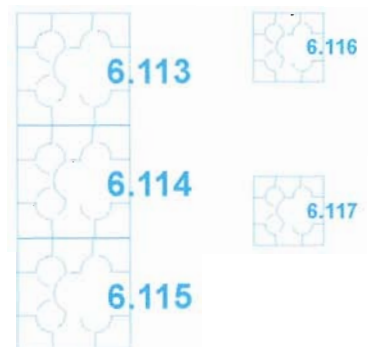
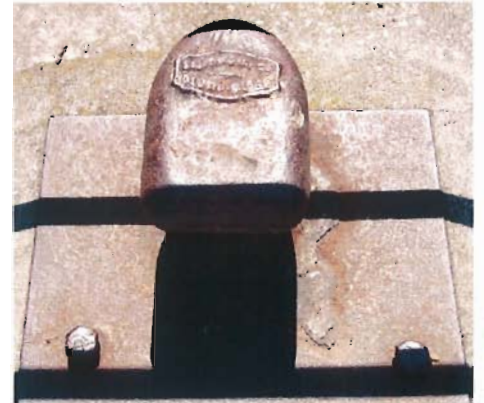
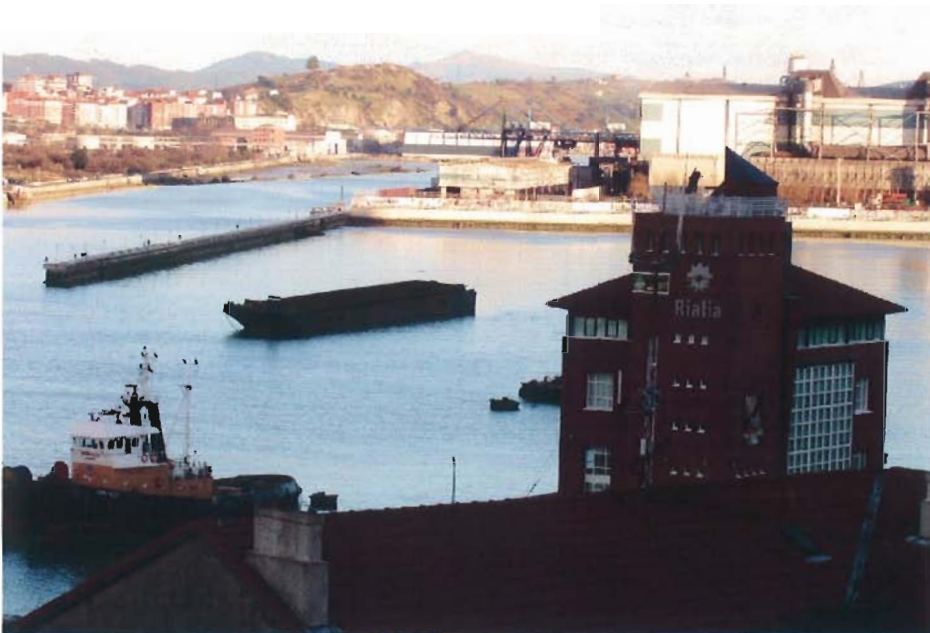


6.104.-6.105. Muelle de hierro de Portugalete con el histórico elemento del mareómetro y torreta del final del muelle (2011).  
6.106.-6.107. Puente transbordador de Portugalete y elementos de mobiliario urbano fluvial en los muelles (2007, 2012).





6.108.-6.109. Esculturas en los embarcaderos de Portugalete.  
 6.110. Escuela de Náutica de Portugalete, Universidad del País Vasco/EHU. Fotografía 2012.  
 6.111.-6.112. Barco pesquero varado en seco en los muelles de la Escuela de Náutica (2010).



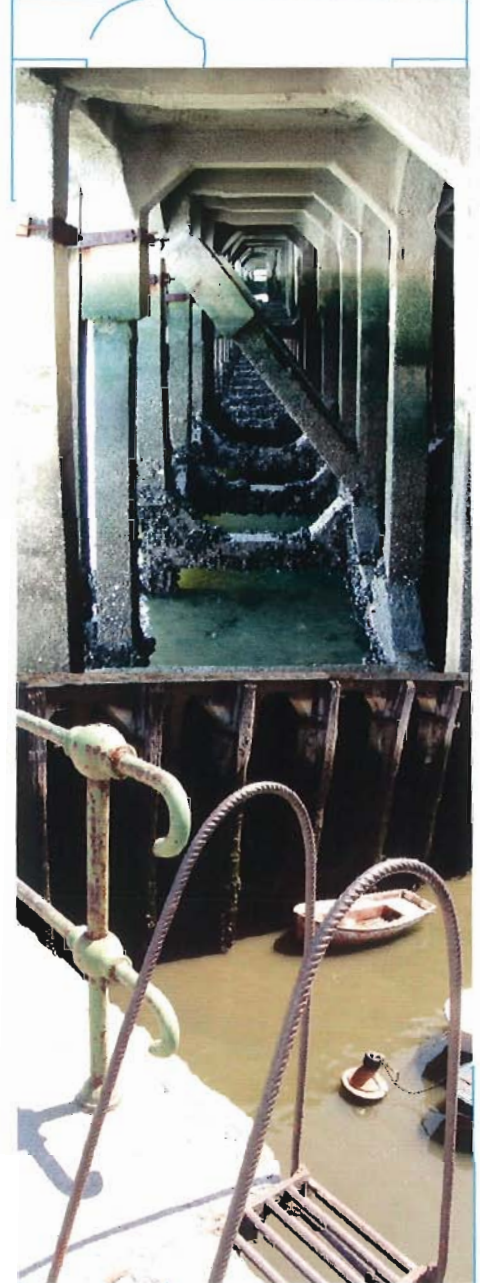
6.113.-6.115. Dársena de la Benedicta entre Portugalete y Sestao.  
6.116.-6.117. Elementos de mobiliario portuario en los muelles y frentes marítimo-fluviales de Portugalete y Santurtzi (2007).



Fotografía cortesía de Xabier Güenaga



6.118.-6.121. Puente transbordador y elementos de mobiliario urbano fluvial en los muelles de Portugalete.



6.122



6.123

6.122.-6.123. Espacio urbano marítimo histórico en los bordes de agua y muelles de la villa de Portugalete.

6.124.-6.125. Detalles de los accesos a los embarcaderos (fotografías de 2007).



6.124



6.125





6.126.-6.127. Piezas alegóricas y elementos de mobiliario marítimo con su estética redescubierta desde un sentido ornamental y patrimonial.  
 6.128.-6.129. Escultura-monumento sobre pedestal en honor a Víctor Chávarri junto al puente transbordador y detalles del mobiliario fluvial. Elemento que cumple la función conmemorativa clásica asociada a los monumentos tradicionales.

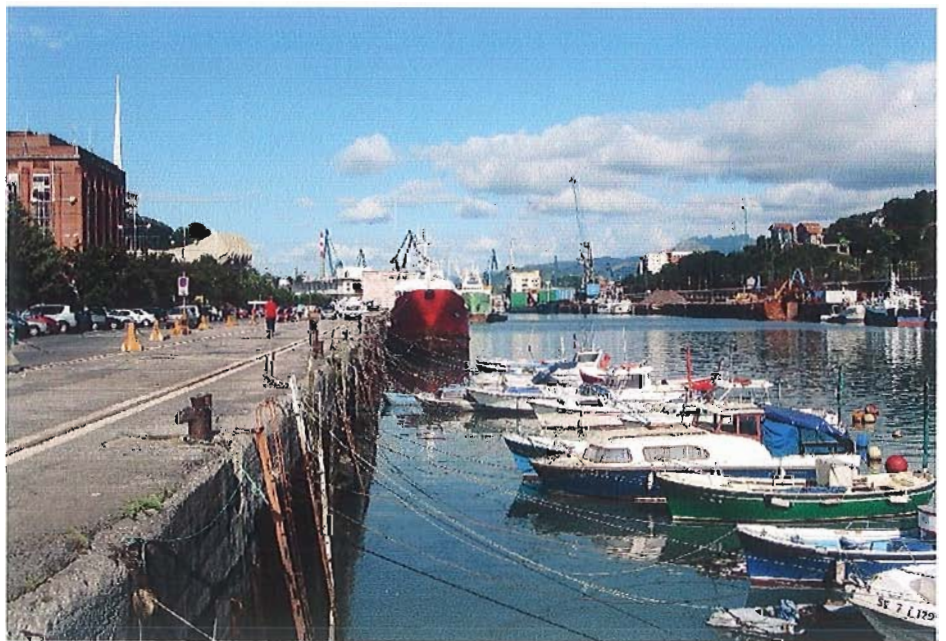
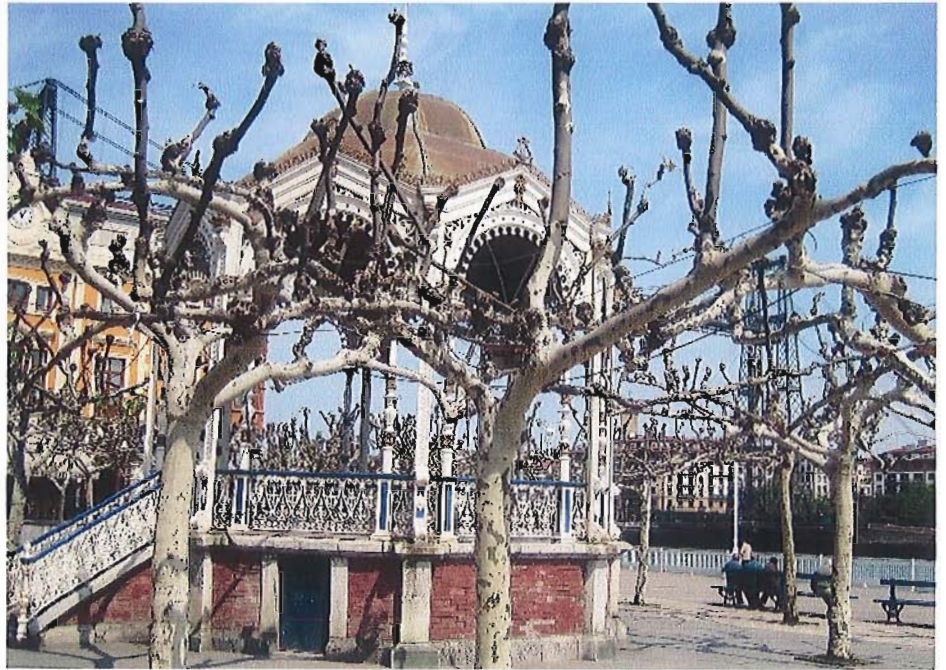




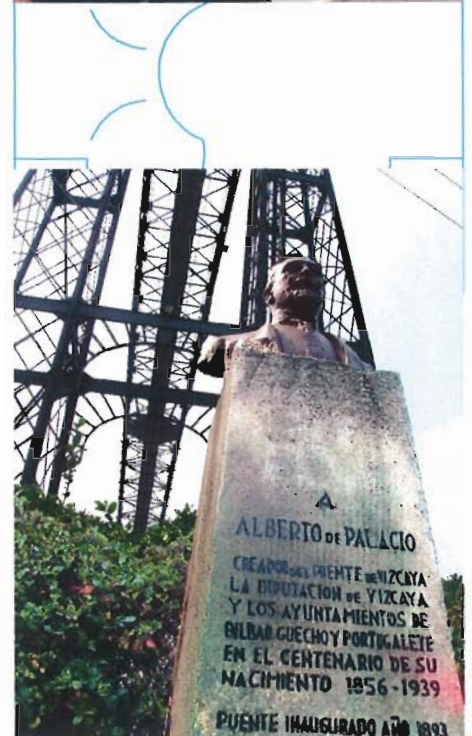


6.130.-6.134. Plazas públicas, parques románticos y edificios administrativos (Ayuntamiento, antigua estación de tren) en el frente marítimo junto a los muelles de Portugalete (fotografías de 2007).





6.135.-6.138. Elementos identitarios, micro-arquitecturas y objetos de mobiliario urbano fluvial en los frentes de agua de Portugalete.



6.139.-6.140. Frente de agua de Portugalete desde Las Arenas y frente de agua de Las Arenas desde la orilla izquierda de Portugalete, con la Ría como dorsal longitudinal de separación y segregación de la actividad de ambos márgenes y el puente transbordador como unión de ambos mundos hasta cierto punto contrapuestos (industrial-obrero y residencial burgues) en la metrópoli bilbaína, donde confluye una tercera influencia cultural importante como es la marítima (fotografías de 2006-2007).  
 6.141.-6.142. Fachada anterior del Museo de la Técnica en la dársena de La Benedicta y monumento conmemorativo a uno de los próceres artífices del sistema mecánico del puente transbordador; el primero del mundo en su género, construido en 1893 por el insigne arquitecto Alberto de Palacio Elisagüe.



6.139



6.141



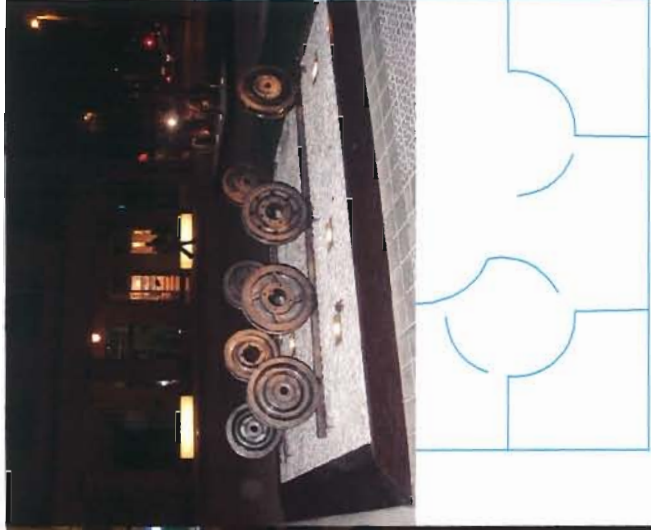
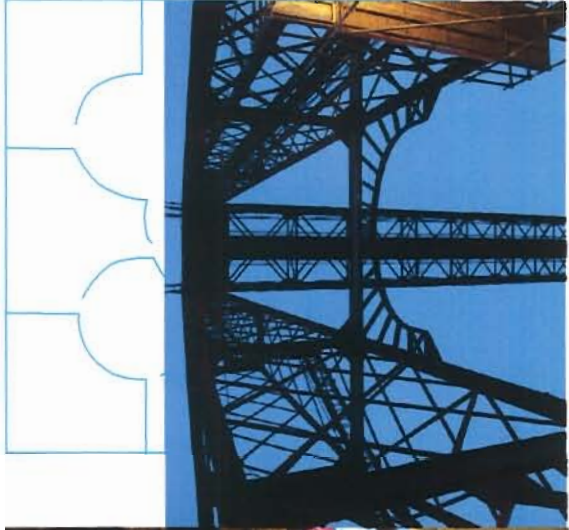
6.140



6.142

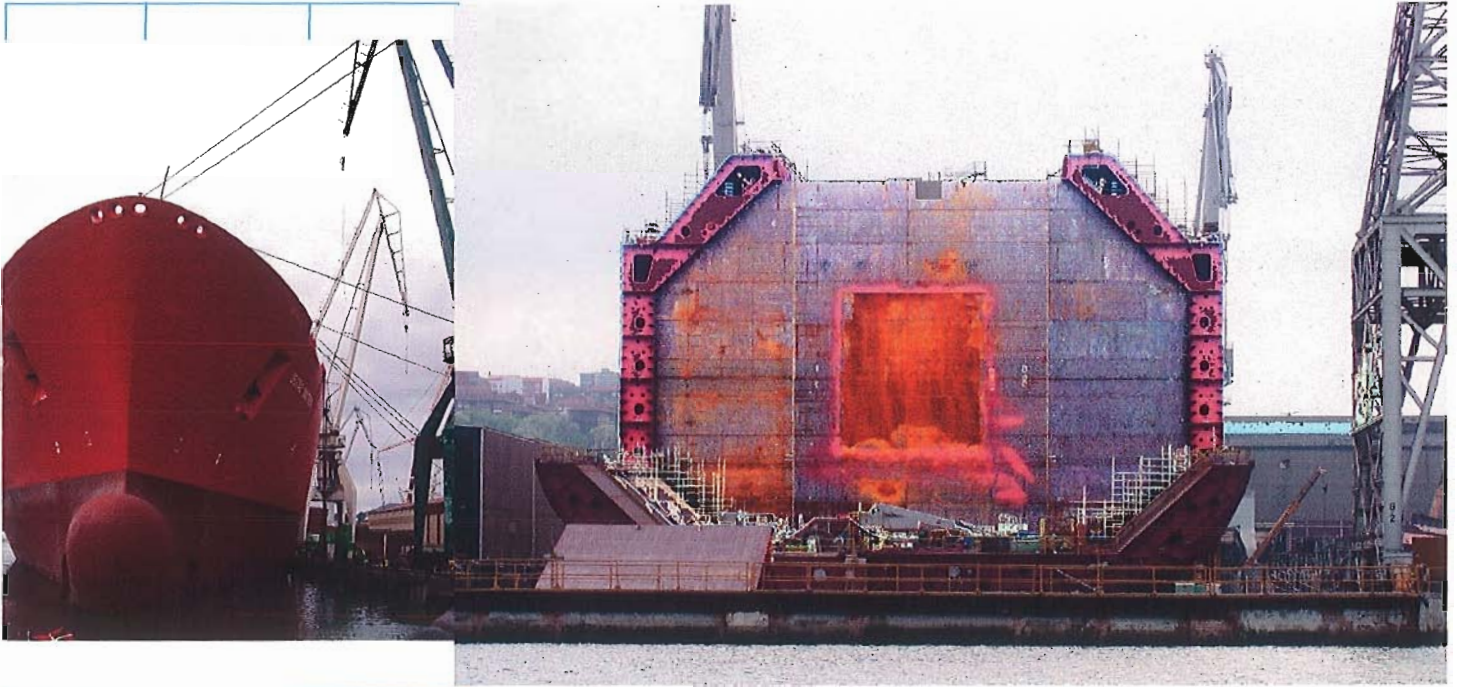


6.143.-6.144. Frente de agua de Las Arenas con edificios monumentales y faro-escultórico en honor al ingeniero Churrucá, artífice del muelle de hierro de la otra orilla de la Ría para encauzar la barra del Abra.  
 6.145. Imagen actual del puente transbordador de Portugalete con el característico color rojo-óxido (fotografías de 2011-2012).  
 6.146. Comienzo del muelle de hierro con los elementos característicos seriados de la barandilla fluvial y las lámparas, así como la pieza emblemática del mareómetro.



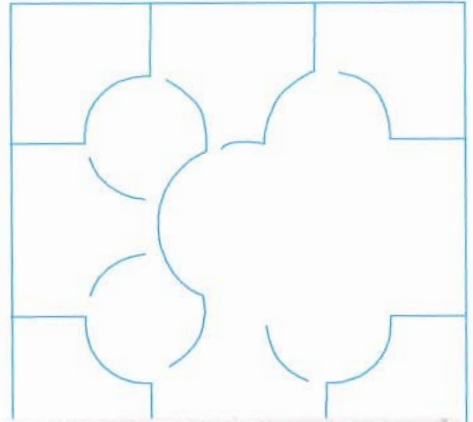
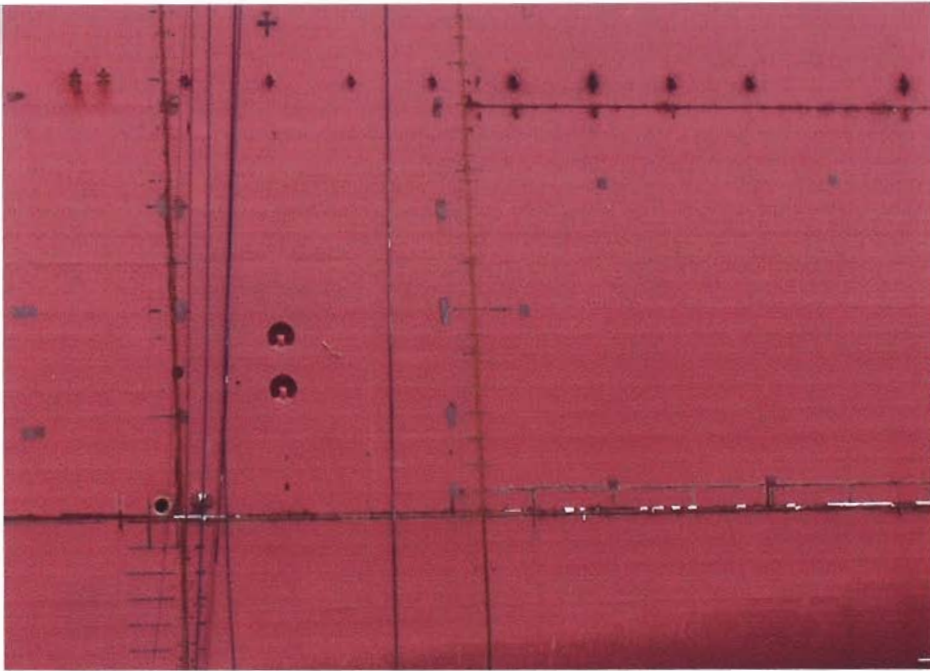
6.147.-6.150. Mecanismos ubicados de forma ornamental junto al puente transbordador de Portugalete en la zona de Las Arenas.





6.151.-6.152. Industrialización de la Ría de Bilbao, astilleros de La Naval en Sestao (fotografías de 2007).  
6.153.-6.154. Grúas y cargaderos de mineral en la Ría de Bilbao.





6.155.-6.156. Construcción de buques en los astilleros de Sestao.  
6.157.-6.158. Industrias en los frentes de agua de Erandio (margen derecha de la Ría) y arquitecturas postmodernas que reproducen matizadamente la estética de antiguas fábricas (fotos 2007).





6.159.-6.162. Elementos aún activos de la industrialización de la Ría de Bilbao (fotografías de 2007).





**6.163.** Intervenciones urbanísticas a gran escala proyectadas para la zona industrial degradada entre el núcleo de Leioa y su barrio fluvial periférico Lamiako, 2004.

**6.164.** Durante las décadas de 1980 y 1990 se asiste, en ciertos municipios de especial relevancia, a la disminución producida por el impacto urbanístico causado por las vías de comunicación muy transitadas. En Leioa por ejemplo, la carretera discurre de forma subterránea, ganándose espacios peatonales y de uso público en el exterior. Lugares susceptibles para la instalación de elementos de 'microarquitectura', acondicionándose con toda clase de mobiliario urbano y componentes de índole escultórica. La estética más o menos acertada de algunos de estos lugares 'intersticiales' incluye, en ocasiones, la idea de jardín urbano con elementos vegetales, con una imagen considerablemente más amigable que huye de la visión del asfalto que se descubría indiscretamente durante los años 1960 y 1970, fruto de las grandes infraestructuras de comunicación y las molestas suturas urbanas a retejer.

**6.165.-6.166.** Elementos de mobiliario urbano sobre el soterramiento de la carretera a su paso por el núcleo urbano de Leioa.



6.163



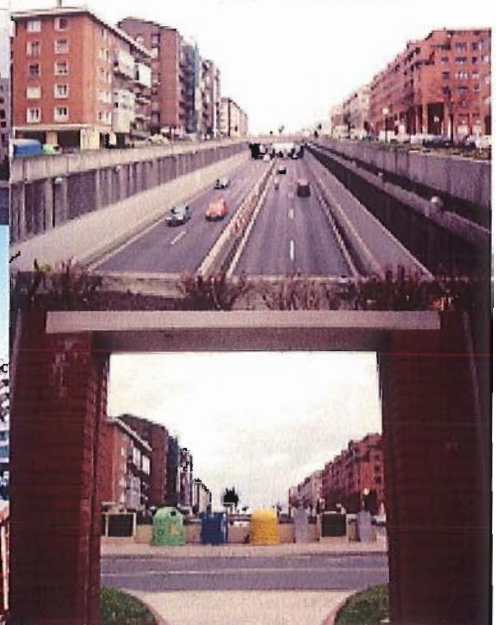
6.165



6.164



6.166



6.167. Esculturas de corte postmoderno alusivas a la industria en Santurtzi.  
6.168-6.169. Intervenciones urbanas en Astrabudua (Leioa) y Las Arenas (municipio de Getxo) en la margen derecha de la Ría de Bilbao (2006).



6.167



6.169

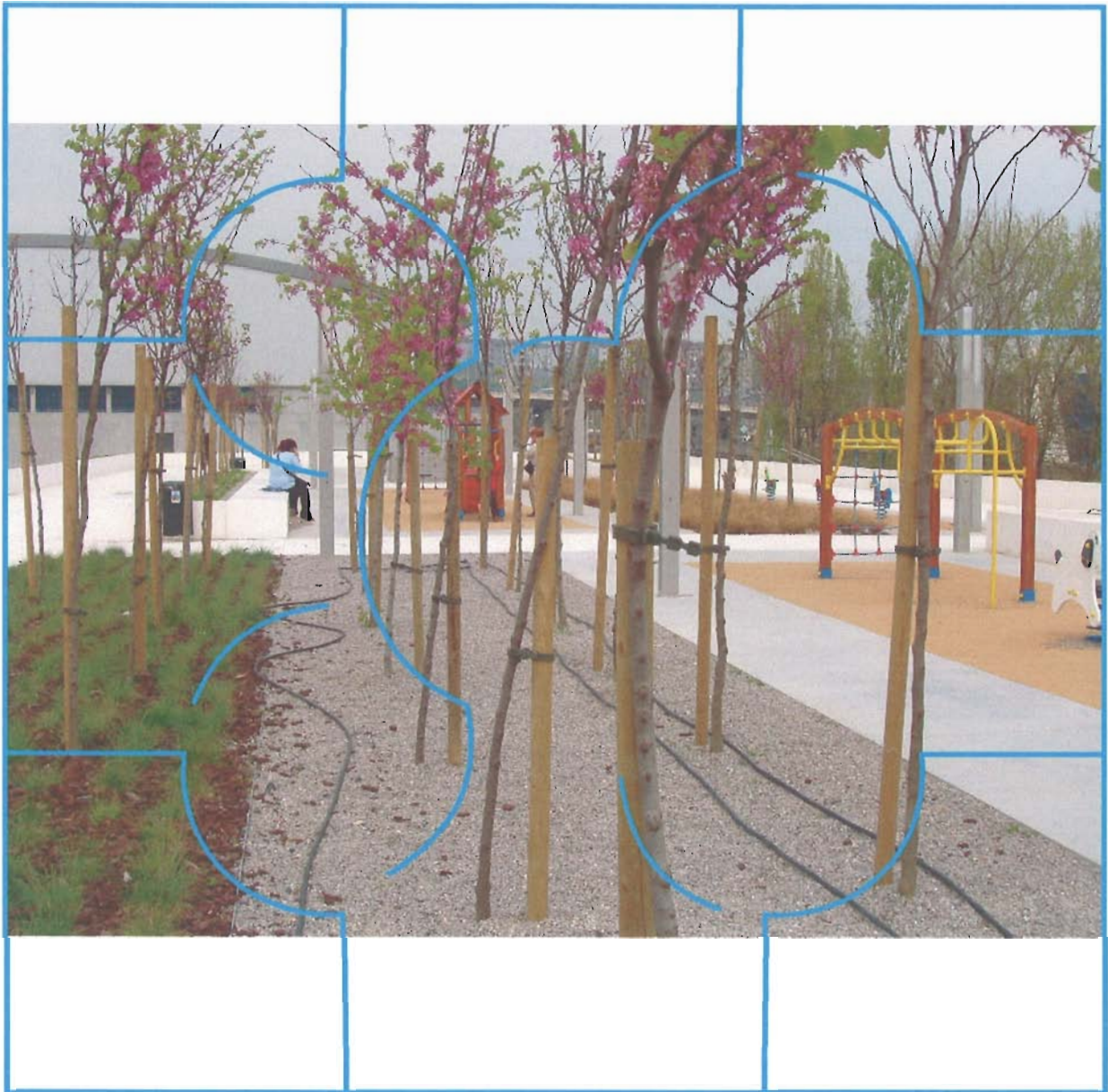


6.168



# 7

## 'CIUDAD, NO-CIUDAD'





Índice	p.
I.7. 'CIUDAD, NO-CIUDAD'; (RE) CONSTRUCCIÓN DE LA FRONTERA IMAGINADA Y SIMBOLIZADA EN EL LÍMITE CON LOS BORDES DE AGUA.....	257
I.7.1. CIUDAD Y LÍMITE VERSUS LOS 'LÍMITES DE LA CIUDAD'.....	257
I.7.2. CONTEXTUALIZACIÓN DEL LÍMITE: MIRANDO LA CIUDAD DESDE EL MAR.....	260
I.7.3. MONUMENTO, ARQUITECTURA, ESCULTURA (PÚBLICA) Y MOBILIARIO (URBANO) EN LA CONFIGURACIÓN DE LOS FRENTES DE AGUA PARA BILBAO.....	263
I.7.3.1. Remodelación del 'waterfront' de Abandoibarra: un paisaje fluvial re-dimensionado.....	263
I.7.3.1.1. La re-significación del límite entre la ciudad y la Ría.....	266
I.7.3.1.2. Marcadores simbólicos; hitos arquitectónicos, presencias escultóricas y mobiliario de carácter monumental.....	271
I.7.3.2. El arranque del espacio metropolitano ribereño: Zorrozaurre y Olabeaga.....	275
I.7.3.2.1. Estrategias de reapropiación del imaginario asociado a la ribera fluvial.....	277
I.7.3.2.2. La ocupación industrial y residencial. El precedente para un nuevo urbanismo sobre la lámina de agua.....	280
I.7.3.2.3. Reinención de signos identitarios en los espacios post-industriales y portuarios.....	285
I.7.3.2.4. Desde las cornisas contrapuestas; elementos de conexión, elementos de sincronización.....	290
I.7.3.3. Mirando el mar desde la ciudad: reconstitución de la periferia en las márgenes de la metrópoli bilbaína.....	294
I.7.3.3.1. Los planes Urban-Galindo y Urban-Barakaldo para la remodelación y revitalización de los núcleos urbanos en la orilla izquierda.....	295
I.7.3.3.2. La reconquista de la ribera en Barakaldo.....	297
I.7.3.3.3. Desaparición de imágenes y un mundo sensible cargados de memorias.....	302
I.7.3.3.4. Espacios públicos e infraestructuras emblemáticas para el nuevo cauce imaginario.....	306
I.7.3.4. Otras intervenciones de carácter específico en las márgenes de la Ría.....	309
I.7.4. DESCENTRALIZACIÓN: ELEMENTOS RELIÉNTICOS DE LA INDUSTRIA.....	316
I.7.4.1. Restos tangibles e intangibles de un pasado reciente, disoluto pero irresoluto.....	317
I.7.4.2. Ni luto ni duelo, nostalgias sin 'autenticidades'.....	320

## I.7. 'CIUDAD, NO-CIUDAD'; (RE) CONSTRUCCIÓN DE LA FRONTERA IMAGINADA Y SIMBOLIZADA EN EL LÍMITE CON LOS BORDES DE AGUA

### I.7.1. CIUDAD Y LÍMITE VERSUS LOS 'LÍMITES DE LA CIUDAD'

Existieron ciudades cuyos límites fueron las grandes murallas; cuando los 'límites de la ciudad' dibujaban infinidad de siluetas estéticas; planos ovalados, rectangulares o estrellados, divisados y perfilados a sangre y fuego desde la colina (la ciudad-Estado de la 'polis' como 'capitalidad' – Atenas-, trascendida después en la 'ciudad imperial' –Roma, Cartago- y más tarde la 'ciudad del fuero y del privilegio' donde un día se concentraron y se organizaron las 'gentes libres', tal como resuena en el contexto fundacional de las villas y ciudades que tratamos; Baiona, Donostia-San Sebastián y Bilbao). Los límites de la ciudad han sido también los de su propia existencia e inexistencia: ciudades 'ocultas', 'invisibles', ciudades del 'pensamiento' y del 'sueño', ciudades utópicas y ciudades situacionistas 'a la deriva' (New Babylon, en un mundo que se derrumba, Nueva Filadelfia, Piriópolis), ciudades de los enigmas, de la magia y del mito<sup>1</sup> (las ciudades sumergidas y perdidas de la Atlántida: Helike; ciudades marinas del monstruo Leviatán hacia las que se habían de recorrer '20.000 leguas de viaje submarino', 'ciudades de Cíbola'<sup>2</sup>). Ciudades del mito sagrado (Babel: torre, 'puerta de la divinidad' y ciudad 'peligrosa' de la 'confusión' y del destierro a partir de la cual ya no podrán construirse<sup>3</sup>); ciudades bíblicas del cielo (la 'Ciudad de

<sup>1</sup> Para el profesor José Carlos Rovira, en los mitos "las ciudades alcanzan su fundación con frecuencia mediante la articulación de un mito originario, cuyo modelo europeo principal es el de la fundación de Roma por Rómulo y Remo. En el caso americano se articulan mitos en ciudades principales, como la peregrinación azteca que funda Tenochtitlan en el lugar donde se encuentran con el nopal, el águila y la serpiente; o la pareja mítica que funda el Cuzco incaico". ROVIRA, José Carlos. *Ciudad y literatura en América Latina*, Madrid: Síntesis, 2005; s/p.

<sup>2</sup> "Mito cultural y literario por el que siete ciudades utópicas existían en la zona del actual Nuevo México y estados próximos norteamericanos. Se forma en el siglo XVI y tiene textos de Francisco Vázquez Coronado y Fray Marcos de Niza, y de otros autores, para sustentarlo en el imaginario de los conquistadores". *Idem*, p. 277.

<sup>3</sup> Cierta etimología popular hace coincidir la palabra 'Babel' con el concepto de 'puerta del cielo o de los dioses, derivado del 'babal' judío. La confusión babélica es el castigo de la tiranía colectiva, antítesis de la Jerusalén celestial del paraíso,

Dios) y del pecado (Sodoma, Gomorra) o del infierno (ciudad de Dite, excavada en fosos fétidos y erizada de torres de fuego). Ciudades perdidas y reencontradas (Troya, Angkor) y ciudades prometidas y no descubiertas (Armonía, Ciudad del Sol, Icaria, New Lanark, Océana o Tamoé) así como ciudades 'iluminadas' (Éfeso), ciudades de la 'razón' (París) y también ciudades fantasmas (Rekopolis, entre dos ríos; o la moderna Prípiats 'postnuclear' desolada, en la inhóspita región de Chernovil). Ciudades como 'Broadacre' (*Living City Project*) de Frank Lloyd Wright o 'Congratulation' de Disney, mucho más perversa y 'kitsch', impregnadas de una carga ideológica nada desdeñable y ciudades virtuales como 'Mecanisburgo', efímeras e intangibles como la propia 'Suburbia' o bastante más tangibles como 'Ferrópolis' (paisaje cultural post-industrial conservado y remodelado). Otras ciudades fueron las del mestizaje americano, donde se fundían formas de vida indígenas y europeas e incluso espacios arquitectónicos divergentes (el Cuzco peruano)<sup>4</sup>. Ciudades habitadas por 'copias' de seres humanos que se auto-destruyen (Permutación). Ciudades santas (Jerusalem) y ciudades malditas de las pesadillas más amenazantes y aterradoras (Brave New World, Butúa, Ciudad Juárez, Enoch, Yahoo).

Hubo ciudades 'limitadas' o 'extralimitadas' por los peligros de las montañas emblemáticas en erupción (Pompeya y Herculano), lo mismo que ciudades aún abiertas al 'límite' de lo que no es ya desconocido sino desconcertante en el otro confín de los mares: Ushuaia, ciudades 'del fin del mundo'. Límites que se niegan incluso a sí mismos en el devenir del tiempo a veces 'congelado' que causa el abandono, aunque se sigan manifestando en los restos del muro como frontera (Berlín), 'murallas en el imaginario' y 'mojones de acotación cultural': 'Nikosia'. O los 'límites' que instaura el 'miedo' a vivir y transitar la 'ciudad desconocida'; aquellas ciudades del caos, del desorden y de las zonas 'lumpen' más allá del horizonte, en los 'márgenes periféricos' de la 'ciudad implosiva' y laberíntica. Ciudades de tierra y ciudades del agua.

No obstante, hay límites artificiales y/o artificiosos marcados simbólicamente por las demarcaciones geopolítico-económicas (Hong Kong), así también ciudades 'quasi-ilimitadas' por la carretera (Las Vegas), aquellas que se parecen tanto a esas otras 'ciudades sin límites' en los albores de los sueños, expansivas hasta el infinito en los amplios territorios... Esos mismos territorios que anteceden al 'mundo sin afueras' donde todo permanece 'dentro' en el recuerdo de Goethe y desprovisto de márgenes o 'extramuros' como metáfora de la globalización (Daniel Innenarity). Lo que atesora, para los filósofos, la idea de 'mundo ilimitado sin fronteras' en el que 'todos terminamos encontrándonos'. Ya en el mito de la 'conquista del Oeste' supuso un 'trauma' la llegada a un límite territorial impuesto por el Pacífico; esa 'muga marginal' pero 'revalorizada', en la que *el territorio se encuentra con el agua* y las imponentes cadenas montañosas se aplacan para hundirse definitivamente en la profundidad del océano, y nunca más resurgir hacia la superficie.

Es precisamente en el País Vasco del litoral donde muchas ciudades históricas se delimitan por la 'verticalidad de la montaña' y la horizontalidad del agua que funde toda realidad conocida tal que figuras de barcos en la niebla<sup>5</sup>. En Euskal Herria la montaña brumosa bajo un cielo nublado prelude la *ciudad limitada con el mar*, allá donde el horizonte grisáceo marca el primer límite como línea de fusión-difusión (el 'limes' de Eugenio Trías). Posteriormente el horizonte se confunde con otra línea recta construida; arquitecturas colosales (estructuras portuarias y 'antepuertos' de 'refugio' y contención), edificaciones humanas que intentan precisamente 'contener' la inmensidad del mar y 'dificultar el paso', 'rompiendo' mal que bien las embestidas del oleaje. Un 'límite-obstáculo' formulado por el dique de contención que facilita la 'entrada' al 'límite-frontera' que define los márgenes de los 'dominios' del agua y de lo urbano. Relación no tanto 'natural' como 'naturalizada' entre 'urbe y agua' que en el territorio vasco se acentúa con la fundación de las villas

---

que a fuerza de oprimir hace estallar la humanidad en fracciones hostiles. Otra versión asegura que el castigo recayó por el desprecio absoluto mostrado hacia la vida de los trabajadores.

<sup>4</sup> Las ciudades alcanzan con frecuencia su fundación mediante la articulación de un mito originario, cuyo modelo europeo principal es el de la fundación de Roma (Rómulo y Remo). En el caso del continente americano, por el contrario, se articulan mitos en las ciudades principales, como la peregrinación azteca que funda Tenochtitlan en el lugar exacto donde se encuentran con el nopal, el águila y la serpiente; o la pareja mítica que funda el Cuzco incaico.

<sup>5</sup> Casi abstractos, como en un gesto anticipatorio interpretó el pintor romántico J. M. William Turner.

costeras: Baiona, Hondarribia, Getaria, Zarautz, Donostia-San Sebastián como apertura del viejo Reino de Navarra hacia el mar, Bermeo, Lekeitio, Plentzia, Portugalete o Bilbao.

Concretamente en Bilbao es lógico preguntarse cómo ha sido posible que un meandro de una ría tan complicada para su navegación (pero por otro lado tan resguardada de incursiones e invasiones corsarias) haya podido servir de puerto y fondeadero, lo cual responde básicamente a los esfuerzos realizados durante siglos por instituciones como la Casa de Navegación, el Consulado<sup>6</sup> y la Junta del Puerto que, valiéndose de los litigios históricos e irresolutos con el Señorío, las anteiglesias y la Tierra Llana promovieron todo tipo de obras de mejora y adecuación como la Isla de la Plata en Uribitarte, el encauzamiento de la curva de Elorrieta y la 'vuelta de Axpe', el obstáculo de la 'roca del fraile', la desaparición de los fangales de Olabeaga (altos 'rondos' y masa de cantos rodados), dragados de la Ría estableciendo boyas de amarre, alumbrado, grúas, tinglados y almacenes, la desviación de la barra de Portugalete o la apertura del Canal de Deusto ya en el siglo XX<sup>7</sup>, sin contar los proyectos 'grandiosos' en la Ría como dignos antecesores de la 'pastilla de Abandoibarra' que poco tenían que envidiar a las 'utopías míticas' como los jardines colgantes de Babilonia.

Hechos históricos relevantes como la 'sedentarización' del comercio, el avance de los transportes marítimos con nuevos instrumentos de navegación y orientación (la brújula, el astrolabio, el sextante, las cartas marinas) y el desarrollo de la cartografía como ciencia junto con las técnicas para la construcción de infraestructuras portuarias<sup>8</sup> fueron coincidentes en la evolución de Bilbao con su intrínseca vocación naviera y mercantil que comenzando en San Antón (núcleo primitivo de la villa fundacional) se desarrolló por los arenales, Uribitarte<sup>9</sup>, Deusto<sup>10</sup> y Olabeaga, pasando por Zorrotza<sup>11</sup>, Leioa, Portugalete<sup>12</sup> y Santurtzi hasta concluir en Zierbena y la Galea. La historia de la Ría y del puerto ha sido así la historia misma de Bilbao.

La evolución histórica de los espacios portuarios ha configurado en el País Vasco 'espacios públicos de mediación' entre los cascos urbanos originarios y los frentes de agua para la industria y el comercio (la plaza del mercado semanal atribuido incluso en las cartas puebla). La singular confluencia de mercado y frente de agua, ribereño y/o marítimo, constituye un ágora cívica cosmopolita y un recinto tanto de trabajo como de esparcimiento, ocupado paulatinamente por elementos que caracterizan una u otra función (tanto mobiliario portuario utilitario como ornamental), componiendo uno de los paisajes urbanos de mayor valor identitario y patrimonial en la escenografía de las ciudades fluviales<sup>13</sup>. Identidad que se palpa frecuentemente en el mobiliario funcional y simbólico ('monumentalizado') cuando la implementación de redes como la traída de aguas potables a la ciudad, de modo que los problemas de conectividad y comunicación incluso prologan o se instituyen apéndices de los problemas de urbanización resueltos con técnicas y métodos pragmáticos adaptados de las concepciones utópicas y visionarias del urbanismo ilustrado. Habitualmente se configuran espacios 'solemnizados' por las señas de identidad urbana correspondientes al ordenamiento de la Anteiglesia vizcaína con los hitos propios de identificación: Ayuntamiento, iglesia, cofradía, ágora pública y lugares de reunión o esparcimiento con unos esquemas urbanísticos tradicionales intuitivos y cualitativamente paradigmáticos que a partir del neoclasicismo adquieren sus dimensiones más 'escenográficas' con la incorporación de nuevos elementos: jardines y alamedas, teatros, casinos, mercados cubiertos, bibliotecas o archivos

<sup>6</sup> Testimonio de la influencia en Europa fue la Casa de Contratación de Bilbao en Brujas, en un lugar que todavía denominan "Bizkaynen Platze", lo cual testifica la importancia del eje Burgos-Flandes que en la Europa medieval transcurría por la Ría de Bilbao.

<sup>7</sup> En realidad, en la fecha tan tardía de finalización de dicha ingente infraestructura no generó sino una utilización menor que la prevista como amplio espacio de amarradero. En la zona se establecieron ininidad de industrias relacionadas con la actividad portuaria, aprovechando los suelos del interior de la Ribera de Deusto intercalándose con edificios residenciales, lo cual dona una particularidad paisajística casi única e irrepetible a este entorno de fuerte carácter fabril y marítimo.

<sup>8</sup> Desde Flandes vino el maestro Guiot de Beaugrant que, conjuntamente con Juan de Barroeta, dictaminaron al inicio del siglo XVI las obras para la mejora de la barra de Portugalete a petición del Consulado.

<sup>9</sup> La apertura de la Isla de la Plata, cegada después en el siglo XIX (1870), se produjo en 1656.

<sup>10</sup> Con la tardía apertura del canal ya en la segunda mitad del siglo XX (1968).

<sup>11</sup> Allí se encontraba el Astillero Real y el Arsenal Real (1615) que perduró hasta 1795.

<sup>12</sup> La confirmación de su carta puebla fundacional se produjo en 1432 por María Díaz de Aro.

<sup>13</sup> URIARTE, Iñaki. "Relación ciudad-puerto en Euskal Herria", *Bilbao*, nº 193, Ayuntamiento de Bilbao, mayo de 2005.

institucionales cuyas arquitecturas emblemáticas tienen un distinguido empaque y unos valores estéticos relevantes en los espacios urbanos (aquellos espacios públicos decimonónicos con los cuales se identifica la población) junto al puerto y las instalaciones industriales: aljibes, silos, muelles de descarga, aduanas y consulados, astilleros y arenales reconvertidos en paseos y parques fluviales en espacios de ribera revalorizado:

"Algunos de estos espacios de relación se crearon con posterioridad. En ocasiones el perfil primitivo, el candil del muelle, se ha alterado por rellenos y avance de conjunto urbano eliminando la presencia de las preexistencias portuario-marítimas y modificando su sentido y las proporciones, y en otros casos al ser dársenas o embarcaderos fluviales el río fue perdiendo navegabilidad o limitada su capacidad al construirse puentes. Pero en casi todos los casos se creó un espacio de trasvase, trabajo y transición entre el agua y el núcleo de la población"<sup>14</sup>.

Al cabo de unos siglos, heredamos el legado de los 'acontecimientos urbanos' dilatados en el tiempo, las 'permanencias' del patrimonio industrial edificado con toda una serie de arquitecturas-máquinas-fábrica 'serpenteantes' por la costa o por las orillas del río como 'figuras fantasmagóricas' que presagian la 'ciudad de las sombras' (no las sublimes 'sombras' sobrecogedoras de Boullée, sino el insoportable tedio de Dyckens, al recorrer las repetitivas calles y las mismas 'sombras diarias' alargadas de los gemelos tejados repletos de chimeneas, bajo el sol difuso y tamizado de un cielo contaminado). El caminar pausado y solitario sobre antiguos muelles, diques y dársenas es sobresaltado por una suerte de elementos de mobiliario industrial y portuario, arquitecturas y máquinas siempre estéticas que; construidas "para ser útiles, poseen una armonía e irrepetible belleza, que acentúa la identidad del lugar mostrándola con orgullo como una herencia cultural"<sup>15</sup>. Una vez más nos situamos en los límites que, tanto en primera y en última instancia, tomamos como referencia para tratar de contextualizar en los espacios fronterizos del margen fluvial, de la costa y del frente de agua marítimo y/o ribereño, cuestiones igualmente 'liminales' que pendulan entre los 'límites y derivas' impuestos por las nociones arquitectónicas, monumentales y escultóricas a los objetos mobiliarios de 'imagen cotidiana', así como el entrecruzamiento de las diversas disciplinas que inciden propiamente en la '*estetización de los espacios públicos*' por medio de alusiones al arte y a los elementos urbanos.

### 1.7.2. CONTEXTUALIZACIÓN DEL LÍMITE: MIRANDO LA CIUDAD DESDE EL MAR

Tal y como se proponía en el capítulo introductorio referente al marco teórico-metodológico, entre los objetivos de este trabajo se encontraba la necesidad de poder en valor, desde un punto de vista cultural y estético, la relación de la escultura pública con el diseño de mobiliario urbano, para su adaptación y adecuación a las zonas marítimas y fluviales limítrofes que se estudian. Modelando así la ciudad y sus espacios urbanos, en la germinación de esa estética que se asoma y fecunda el límite 'entre la escultura y el mobiliario urbano' sin eludir lo arquitectónico. Lo cual enlaza directamente con esta propuesta siguiendo el hilo conductor que pone de manifiesto el espacio público de la ciudad fluvial en la configuración de los nuevos sistemas urbanos, como lugar lógico y propicio para la integración de la escultura pública que sustenta el dominio de lo simbólico. Dominio regido antaño por el monumento, y el mobiliario (portuario, industrial...) fruto de una evolución histórica fundamentada actualmente en las singularidades del desarrollo técnico y el diseño industrial en cuanto a conceptos y procedimientos, pero que en un plano similar apela igualmente a lo escultórico en su vertiente objetual.

A partir de aquí, basándonos principalmente en el trabajo etnográfico de observación realizado, se notará la existencia de ese 'deslizamiento' que imprime reminiscencias escultóricas al mobiliario urbano. Cristalizándose en un territorio 'liminal', 'intersticial' e intermedio en el que se palpan las sinergias entre la escultura pública y la arquitectura a escala mínima ('micro-

<sup>14</sup> *Idem*, p. 28.

<sup>15</sup> "Es muy interesante este legado en los puertos de gran tradición dirigidos por autoridades sensibles como Liverpool, Le Havre, Tarragona, la propia Lisboa o de países recientemente independientes como Rikeja en Croacia". *Ibid.* I. Uriarte hace estas declaraciones al constatar que él mismo se encontró como único representante del País Vasco en el seminario sobre paisajes fluvio-marítimos celebrado en Ferrara en el año 2000, donde se explicaban y se discutían las intervenciones a ese nivel llevadas a cabo en ríos como Po, Rhein, Rhône, Seine, Thames, Volga o Río de la Plata.



arquitectura'), revirtiendo en el desarrollo del mobiliario urbano que colma los espacios públicos de las ciudades y que, en este caso, se hará patente significando, junto con la escultura que 'rememora' y simboliza, los márgenes y espacios de transición entre la ciudad y la 'no-ciudad' en clave de 'línea' de costa. Frente litoral marítimo que en el País Vasco comienza en Bilbao y concluye en Baiona, abarcando paisajes paradigmáticos e importantes núcleos urbanos que serán puntos de referencia donde se reflejarán las cuestiones indicadas.

El monumento clásico de porte decimonónico en el País Vasco, y sobre todo en Bilbao, ha estado regido por la relevancia del personaje homenajeado –más civil que religioso– cuya evocación ha de permanecer en la memoria colectiva de la ciudadanía. Hablando de ciudadanía hemos de referirnos además a los 'habitantes de la ciudad', para los que habitualmente se destina la presencia del monumento, reconociendo la persistencia de ese hito escultórico 'estatuario' como un fenómeno básicamente urbano unido a las mismas trazas de la ciudad, a sus nodos y sus sendas, los parques, las plazas, las avenidas importantes, las redes de comunicación, los caminos y las encrucijadas. En ocasiones puede erigirse un monumento que en cierto modo acota y delimita un espacio caracterizado por la frontera entre lo urbano –urbanizado– y lo no-urbano –no-urbanizado-. Límite entre la ciudad y la 'no-ciudad', intensificado en Euskal Herria con la presencia del mar como principio y fin –entre la tierra y el mar– según cual sea el sentido de nuestro viaje, si partimos a navegar o si por el contrario nos acercamos a puerto desde la costa.

Uno de los ejemplos más llamativos, si cabe, se encuentra en el Abra de Bilbao ya que divisando desde la Ría el mar Cantábrico, y más allá el océano Atlántico en un mar absoluto e infinito donde la ciudad concluye, como dijera Eduardo Chillida, contemplamos en el arranque de un breve espigón<sup>16</sup> que encara el Abra desde la localidad de Las Arenas, el monumento en honor al ingeniero de caminos, canales y puertos Evaristo Churruga. Personalidad relevante en el último tercio del siglo XIX por haber ostentado la presidencia de la Junta de Obras del Puerto de Bilbao y la realización de varias construcciones importantes de ingeniería portuaria, sobre todo la canalización de la Ría con la construcción del muelle de hierro (1887) para favorecer el drenaje espontáneo del cauce fluvial donde se formaba la temida 'barra de Portugalete'. El monumento diseñado arquitectónicamente por Ignacio M<sup>a</sup> de Smith y esculpido en bronce por Miguel García Salazar se inauguró en 1939 –varias décadas después de fallecer el homenajeado–, compuesto de una torre-faro vertical como hito arquitectónico para la efigie sedente de Churruga, custodiado por un grupo escultórico alegórico y simbólico (Neptuno y Bilbao enfrentados por un bloque de escollera, además de la evocación de la industria con sus figuras alegóricas y el triunfo sobre las fuerzas del mar; vieja retórica mitológica para simbolizar la construcción del puerto como un 'mito moderno' resultado de un esfuerzo colectivo), con referencias heráldicas y míticas a Bilbao que incluye alguna peculiaridad, así como la industria o la navegación<sup>17</sup>.

En dicho contexto el monumento con el que la delimitación entre la ciudad y el mar se referencia en un paisaje y unos elementos que además simbolizan el poder y el prestigio de la burguesía de una determinada época; no solo evidencia la valía de una personalidad

<sup>16</sup> Malecón conocido con el nombre popular de "La Mojijonera".

<sup>17</sup> El concurso se convocó en 1918, un año después del fallecimiento de Churruga, bajo el suntuoso lema "El esfuerzo de Bilbao para la conquista del mar". Las discrepancias con los promotores, a la sazón, la Junta de Obras del Puerto, demoraron el comienzo de las obras hasta 1931. Las labores de cantería y fundición se retardaron aún más, hasta 1935 y 1936, con prórrogas que hasta 1938 y el período de la guerra, con lo cual el monumento no se concluyó prácticamente hasta 1939. El monumento conmemorativo determina un conjunto compuesto por varias representaciones escultóricas:

"- Un grupo, representativo de la construcción del rompeolas, formado por las figuras de 'Bilbao' y 'Neptuno', y un bloque de escollera.

- Estatua de Churruga, en bronce [...], situada en el zócalo de la torre.

- Dos estatuas en bronce, representativas de la 'Industria' y la 'Navegación' [...], situadas lateralmente en la parte inferior del monumento.

- Escudo de Bilbao, en bronce y bajorrelieve, sobre la estatua de Churruga.

- Escudos de Bizkaia y Guipúzcoa, tallados en la misma piedra, bajo las estatuas de Industria y Navegación.

- Hojas de roble en bronce. Mosaico y cerámica a ambos lados de la ventana de la linterna. Vidriera artística en la ventana de la parte posterior de la torre.

- Puerta de bronce y escalera interior de hierro forjado".

ZABLA, Carlos M<sup>a</sup>. *Historia de Guecho*, Bilbao: Padres Trinitarios, 1989; p. 137.

individualizada, sino que revela metafóricamente y resuelve estéticamente el peso que en un espacio-tiempo ('cronotopos') concreto adquiere la industria como eje-motor del desarrollo urbano y económico de Bilbao atribuido precisamente a esa burguesía industrial y mercantil, el puerto comercial y la técnica aplicada a las infraestructuras marítimas. El propio muelle de hierro que por su navegabilidad y proximidad conviene vincularlo al puente trasbordador de Portugalete y las Arenas es un elemento que 'solemniza el paisaje fluvial', representando el 'dominio transversal de la Ría' sobre el cauce longitudinal. "El Muelle de Hierro es la expresión estructural sencilla pero bella, de una sabiduría marítima que por sus dimensiones especialmente anchura y altura, muy bien estudiadas, y el modo de instalarse sobre la lámina de agua permiten la satisfactoria sensación de, caminando sobre el agua penetrar, en el infinito marino"<sup>18</sup>.

No es un hecho casual que justamente en la orilla opuesta, en la margen izquierda<sup>19</sup> de la Ría a la altura de Portugalete, se encuentre una pieza emblemática de mobiliario urbano casi monumentalizado, el *maremètre* instalado en 1883 y que durante un extenso período de tiempo delimitó a su vez el ensanche del muelle del propio Churrucá<sup>20</sup>. En este sentido, cada época recrea sus propias piezas de mobiliario urbano (como sucede con las tendencias artísticas del momento), que se adecua a unas necesidades determinadas<sup>21</sup>. El fenómeno de la expansión y

<sup>18</sup> URIARTE, Iñaki. "El Muelle de Hierro de Portugalete", en: *Bilbao*, nº 219, octubre de 2007; p. 14. Se trata de un dique semisumergido y anclado en el fondo de las aguas del Abra, cuya estructura superior de hierro aparece sumamente liviana, constituyendo una obra magistral de ingeniería y arquitectura portuaria. El trazado levemente curvilíneo comienza a la altura del Mareómetro (pieza de mobiliario marítimo comentada en estas líneas), a partir de sendos simbólicos pilones cilíndricos de fundición que conservan la inscripción del fabricante: La Maquinista Terrestre y Marítima, Barcelona. Destaca la "estructura metálica sobre un basamento de hormigón encima de la escollera y el final de 200 metros de tradicional construcción como dique pétreo, que tiene a su vez dos niveles longitudinales. Uno, en inferior; en el lado fluvial, es la continuación del paseo con similar anchura y el superior elevado, accesible por escalera, finaliza en la baliza". URIARTE, I. "Deformación del Muelle de Hierro de Portugalete", en: *DEIA*, 29 de septiembre de 2011; s/p. Sobre el mobiliario del propio muelle consta que ha tenido tres tipos de barandillas, aunque todas ellas similares en concepto, con dos líneas horizontales entre los blancos soportes verticales. Aparte de otras cuestiones chirriantes acometidas en la restauración del muelle y que alteran sustancialmente su fisonomía, la sustitución de las barandillas por otras de acero inoxidable, muy costosas y de las que se repiten por multitud de lugares públicos, es obvio que mutila una vez más el carácter simbólico e idiosincrásico de la citada construcción emblemática.

<sup>19</sup> Constantemente se ha comprobado la segregación espacial que a nivel simbólico se ha dado en Bilbao entre ambas márgenes de la Ría desde la implantación masiva de la industria. Mientras que la margen derecha responde a un preclaro modelo de planificación burguesa, siendo el territorio donde se asentaba dicha clase social frecuentemente propietaria de las industrias que miraba desde la orilla contrapuesta, la margen izquierda ha sido sin embargo el espacio físico de las fábricas, donde residía así mismo la clase proletaria que trabajaba en esas mismas fábricas. Es preciso reconocer que "el río tiene en Bilbao [...] un efecto [...] delimitador [...], especialmente a partir del puente de Deusto, de forma que la referencia a la margen izquierda o derecha de la ría está correlacionada a su vez con elementos de jerarquización, valoración económica y prestigio social que sirven de referencia para jerarquizar el espacio hasta llegar, en el caso de Bilbao, a la desembocadura del Nervión. [...] En Bilbao, la margen derecha es el resultado del desarrollo de la burguesía bilbaína, que mientras utilizó ambas riberas del río para el desarrollo industrial, la siderurgia y los Altos Hornos en la izquierda y los astilleros en la derecha, estableció sus moradas con influencias inglesas en la margen derecha. Una mirada desde zonas de élite de Neguri y Guecho hacia la margen izquierda del Nervión remite a pasados de auge de la siderurgia y al desarrollo de infraviviendas y hacinamiento en Baracaldo, Sestao. La historia de las márgenes es la historia de la burguesía bilbaína...". DEL VALLE, Teresa. *Andamios para una nueva ciudad. Lecturas desde la antropología*, Madrid: Cátedra, Universitat de València, Instituto de la Mujer ('Feminismos'), 1997; p. 84.

<sup>20</sup> La singularidad de este elemento que mide las mareas debió de adquirir una gran relevancia, ya que una fotografía de este '*Maremètre*' de la casa francesa Borrel-Wagner instalado en el muelle de Portugalete (imagen tomada entre los años 50 y 60 del siglo XX) aparece publicada en la *Gran enciclopedia del mundo* de Durvan, ilustrando la entrada para la voz "*marea*" en el tomo XII, pp. 639-640.

<sup>21</sup> Y no es un hecho casual tampoco que, como indican los filósofos A. Larrea y G. Gamarra, todo lo que en el Bilbao industrial antes de su naufragio contribuyó a la formación de una identidad colectiva, si bien escindida en clases, o si se prefiere en 'márgenes' (fluviales) se haya desvanecido, a la postre, súbitamente. Todo lo que se enmarca en un esfuerzo por privar a la ciudad del recuerdo de acontecimientos históricos, aunque muchos otros sí se recuerden. La Ría encarnó durante al menos un siglo los discursos ideológicos y asentamientos territoriales tanto de la clase obrera como de la burguesía. Con el desvanecimiento de la frontera fluvial, todas esas distinciones también se 'desvanecen' en unos 'centros urbanos' donde la 'masa humana' adquiere el protagonismo. Muchas de las imágenes del recuerdo, por lo tanto, más bien constituyen retazos de un reflejo estético de la urbe dura e industrial, que son a su vez memorias culturales en su sentido material e inmaterial. Y es que Bilbao supo a través de la Ría separar nitidamente barrios obreros con fábricas y emplazamientos de alta calidad urbana y ambiental para la burguesía. De modo que ese proceder divisorio de segregación geográfica y fluvial no tanto para la ocultación sino para la mera separación se realizó por medio del cauce de agua por excelencia. Tras la reconversión, las localidades de la margen derecha más lindantes con el Abra acogen nueva población de la margen contrapuesta, produciéndose una mutación morfológica del área metropolitana que es también una mutación productiva de la sociedad industrial a la del ocio entendido como otra forma de industria, dado que a la gente hay que

extensión urbana hace posible la significación de ciertos lugares públicos mediante hitos arquitectónicos estilísticamente característicos de cada estilo y elementos escultóricos de carácter monumental y conmemorativo; es el tiempo de la escultura decimonónica y también del desarrollo de nuevas redes de infraestructuras públicas que decía para la comodidad y la habitabilidad de la ciudad que precisan elementos serializados de mobiliario urbano (fuentes, bancos, barandillas, lámparas y faroles de alumbrado público que multitud de veces aparecen también delimitando esos espacios fronterizos o espacios-puente como muelles, dársenas u orillas ribereñas), producidos industrialmente pero que a su vez remarcan aunque fuese con carácter ornamental una determinada estética urbana a nivel de detalle, que predomina en la ciudad y establece sus señas de identidad 'individualizada' para la caracterización de toda una 'colectividad'. De modo que primeramente se hace presente la traza urbana, invadiendo después esa malla proyectada las redes infraestructurales que marcarán puntos para el equipamiento mobiliario que normalmente antecederá a la propia arquitectura y la construcción edilicia, sucediéndose simultáneamente las redes y el mobiliario<sup>22</sup>.

### *I.7.3. MONUMENTO, ARQUITECTURA, ESCULTURA (PÚBLICA) Y MOBILIARIO (URBANO) EN LA CONFIGURACIÓN DE LOS FRENTES DE AGUA PARA BILBAO*

Por la temática 'intersticial' del límite entre la ciudad y el agua que se viene manifestando en estas páginas, lo cual contribuye a estructurar metodológicamente ese otro límite entre lo arquitectónico, lo escultórico y el mobiliario urbano que intercede en esos complejos espacios fluviales del 'borde' urbanizado de la ciudad, es por lo que se considera importante resaltar en este capítulo los espacios post-industriales de más empaque legendario y envergadura territorial que han sido remodelados en Bilbao. En los cuales hemos visto en el trabajo de campo que se dan cita todas las estrategias y sinergias que venimos mencionando.

Una de esas zonas concretas de carácter emblemático sería la vega de Abandoibarra. Espacio en el que, en unos determinados metros cuadrados de suelo-territorio 'ganados a la industria' más que 'arrebataados al agua' se concentran elementos de mobiliario urbano con esculturas, 'micro-arquitecturas', residuos 'anacrónicamente musealizados' y monumentos neoclásicos o decimonónicos como restos de la ciudad moderna que aíslan lugares de estancia y de descanso, puesto que en la ciudad post-moderna, contrariamente a la ciudad 'desarrollista', únicamente la arquitectura no es suficiente. Encontramos así que en Abandoibarra "las esculturas de Lupertz, Chillida y Tucker en sus alrededores, convierten este espacio en un lugar diferente, tanto que hasta hace poco hubiese parecido a los ojos bilbaínos un sitio tan lejano como irreal"<sup>23</sup>, si bien tendríamos que preguntarnos si esa impresión de imposibilidad de reconocimiento, 'lejanía' e 'irrealidad' no se debe acaso a la desaparición de las señas de identidad marítima y signos industriales que conferían durante tanto tiempo su carácter de enclave inconfundible.

#### **I.7.3.1. Remodelación del 'waterfront' de Abandoibarra: un paisaje fluvial re-dimensionado**

Unos de esos signos identitarios desaparecidos que comentamos en el párrafo anterior son los talleres de Euskalduna en una explanada donde al principio el Plan General de Ordenación

---

proporcionarle nuevos referentes. Puesto que la clave de la 'regeneración de la Ría' está en centrarse en economías que produzcan mercancías de 'gran valor añadido' según los agentes implicados en dichas operaciones.

<sup>22</sup> El mobiliario urbano que a consecuencia, sobre todo, de los ensanche y el establecimiento de las redes de alumbrado público hace su aparición, se asocia con materiales de forja y fundición derivados en ocasiones de la industria local, consecuentes primeramente con los diseños de la época de los cuales deriva el mobiliario y adecuándose a pautas estilísticas en vigor, evolucionará más tardíamente con la llegada de las vanguardias artísticas y la confluencia con procesos de construcción seriada y mecánica en relación también con el auge del diseño industrial y los nuevos materiales tecnológicos más resistentes y manejables.

<sup>23</sup> LLANO, José Miguel; SALAZAR, José Ignacio. *Paisajes urbanos. Los puentes de la Ría*, Bilbao: edición de J. M. Llano, 2004; p. 86.

Urbana no preveía tan siquiera el Guggenheim sino un museo de la técnica y de la industria<sup>24</sup>. Los signos que perduran se encuentran en los diques<sup>25</sup> de lo que fueron los astilleros reconvertidos en el Museo Marítimo de la Ría de Bilbao acondicionado por Juan Francisco Paz, así como un pequeño e interesante edificio recuperado aunque nefastamente pintado, donde se alojaban la bomba de agotamiento de los diques y la carbonera<sup>26</sup>.

"Definitivamente el museo se instalará junto a los antiguos diques del astillero de la Compañía Euskalduna de Construcción y Reparación de Buques, aprovechando los bajos del Puente Euskalduna (este inaugurado en 1997) bajo el cual se construye toda la zona interior (arquitecto: Juan Francisco Paz). Se repite nuevamente como en casos anteriores, el aprovechamiento de algún edificio o construcción considerados de interés patrimonial. Sin embargo en esta ocasión no es una torre medieval, ni un antiguo edificio institucional, sino parte de un viejo astillero y en concreto sus diques (el más antiguo construido a finales del siglo XIX [...]) y casa de bombas (1903) considerados en su conjunto muestra del patrimonio marítimo industrial de Bilbao. [...] Junto a los diques del antiguo astillero, las compuertas y la casa de bombas para su achique, se conservarán otros elementos de carácter patrimonial industrial, como la grúa de tipo cigüeña nombrada 'Carola' [...] destinada a la prefabricación y montaje de bloques en grada. [...] Los diques acogen una serie de embarcaciones varadas en seco y fuera sobre los muelles se recogen dos selecciones, una de anclas, grilletes y cadenas y otra de boyas de amarre y señalización, además de bolardos y norays, todo ello rescatado y procedente del Puerto de Bilbao"<sup>27</sup>.

Paralelamente, la 'imagen simbólica' del museo Guggenheim se cristaliza en la memoria colectiva de Bilbao aún cuando los contenedores del puerto interior funcionaban y en la creación de la nueva ciudad, la institución norteamericana constituía parte de la 'solución al problema'. La 'solución' ya se había adoptado con la visita de Gehry a Bilbao, a pesar de que, al estar la obra financiada por fondos públicos, se hubo de amagar un concurso al cual fueron invitados, además, los equipos de Isozaki y los austríacos Coop. Himmelblau<sup>28</sup>. No obstante, el museo es el resultado de un punto de inflexión como las inundaciones de 1983 que marcaron la realidad urbana ya de por sí deteriorada de Bilbao, a partir de donde comienza a construirse la idea del nuevo Bilbao con intereses al principio económicos e industriales sin demasiado miramiento por la imagen emblemática tan 'rentable' a posteriori. Fue entonces cuando los avances del Plan General de ordenación Urbana (1989) y después el Plan Territorial del Bilbao Metropolitano, desarrollados tardíamente en comparación con otras ciudades. Con operaciones de 'marketing'<sup>29</sup> como el Guggenheim y las arquitecturas 'ensimismales' (coro disonante de 'voces solistas') se asiste al hecho de que lo más reconocido sea lo más famoso en boca de T. Adorno, con el 'éxito asegurado' de 'arquitecturas' con puro valor de cambio<sup>30</sup> mediante 'acuerdos sociales' que "erigen la apariencia de lo inmediato" para la "realización de aquello que todo el mundo hace"<sup>31</sup> dentro de la 'cultura oficial' dirigida a la 'liquidación del individuo'.

<sup>24</sup> En aquel lugar existía una fábrica de maderas, joya del modernismo aplicado a la construcción industrial en Bilbao, clasificada en el catálogo de patrimonio industrial.

<sup>25</sup> Los diques alineados en un mismo eje longitudinal Este-oeste con sendas puertas (una intermedia y otra para la salida a la Ría) ya estaban proyectados en el ensanche de la villa de 1876, aunque la Compañía Euskalduna no se funda como tal hasta 1900.

<sup>26</sup> Curiosamente, el propio Julio Caro Baroja ya echaba en falta al inicio de la década de 1970 la valoración de las 'reliquias navales' sobre todo en una zona de tanta tradición como la que venimos mencionando.

<sup>27</sup> RUBIO-ARDANAZ, Juan A. "El concepto de patrimonio marítimo y de cultura: gestión museística e iconos públicos en el País Vasco", en: *Itsas memoria. Itsas ondarea/Patrimonio marítimo (Revista de Estudios Marítimos del País Vasco)*, Donostia-San Sebastián: Untzi Museoa/Museo Naval, Diputación Foral de Gipuzkoa, 2009; p. 72.

<sup>28</sup> Isozaki propuso un edificio monolítico en forma elíptica de cuatro alturas, acompañado de un segundo volumen en forma de cono truncado al otro lado del puente de La Salve, cuyo conjunto quizás se asemejaba al edificio del Guggenheim de Nueva York, construido por F. Lloyd Wright. En Bilbao se reclamaba, por el contrario, un museo que dialogara con la ciudad y los frentes de agua, expandiéndose por los terrenos arrebatados a la industria y adquiriendo diferentes formas.

<sup>29</sup> Marketing que pretende imponer 'diques y muros' de esteticismo barato a la ciudad post-moderna (Larrea & Gamarra, 2007).

<sup>30</sup> Ya decía Brecht que "cuando una obra artística se transforma en mercancía, el concepto de obra de arte no resulta ya sostenible en cuanto a la cosa que surge". BRECH, Bertolt: *Der dreigroschen-prozess*, citado por: Walter Benjamin, *Discursos interrumpidos I* ("La obra de arte en la época de su reproductibilidad técnica"), Madrid: Taurus, 1973; p. 30. Autores como el propio Jean Baudrillard, en su pensamiento dedican un espacio a identificar cómo en la vorágine del desarrollo del consumo en las sociedades avanzadas, los objetos legán a perder su valor de uso para convertirse en elementos de los sistemas de símbolos.

<sup>31</sup> ADORNO, Theodor. *Disonancias. Música en el mundo dirigido*, Madrid: Rialp, 1966; p. 33. T. Adorno realizó estos comentarios en 1938, en el marco de una crítica sobre lo que denominaba, sintetizando mucho, música 'seria' y música 'ligera'. Ideas que, de alguna manera, son válidas para ilustrar las cuestiones que aquí nos interesan y que mencionamos acerca del arte y la arquitectura sin considerar por ello que recaemos en una extrapolación desmedida.

Al amparo del Avance del PGOU, el Ayuntamiento de Bilbao conjuntamente con Bilbao Metr poli-30 y el Colegio de Arquitectos Vasco-Navarro convocaron en 1992 un primer concurso de ideas para Abandoibarra:

"Las bases del Concurso reflejarían la necesidad de crear un espacio emblemático, lograr la integración en el conjunto de dos equipamientos de primer orden –Museo Guggenheim y el Palacio Euskalduna– e incorporar todo el espacio y la Rúa a la ciudad, que haría factible la posibilidad de redefinir una nueva fachada hacia el espacio fluvial. Es obvio, además, que uno de los principales retos sería resolver los problemas de relación entre la ciudad ya construida y el nuevo espacio urbano –al que se le pretendía asignar un papel de exponente de la transformación de la ciudad y de recuperación de la R a como eje vertebrador de la metrópoli–, dada la cercanía de unas condiciones básicas de accesibilidad y conectividad con la trama del Ensanche y con el resto de la ciudad"<sup>32</sup>.

Fruto de aquel empeño surgieron varias propuestas que serían premiadas y reconocidas como el proyecto "Homo nutua" de un equipo encabezado por Eduardo Arroyo, que reconvert a la zona de Abandoibarra en un bulevar de agua sobre cuya lámina se alzaban una sucesión de siete torres gemelas en línea, quedando el resto del territorio para parque urbano ribereño. La directriz de las torres vincularía directamente el Guggenheim con el Palacio Euskalduna: "viejo barco anclado entre montañas" como diría el malogrado poeta Gabriel Aresti<sup>33</sup>, delimitando a su vez el parque de Doña Casilda. La isla boscosa en la franja fluvial recorrería longitudinalmente el borde en contacto con la R a. Convertir Abandoibarra en isla es lo que también proponía el proyecto denominado "Tres" (Francisco José Mangado, Iñaki Abalos, Juan Herreros y César Azcárate), singularizando el espacio con una especie de bloques colocados en una suerte de 'azar controlado' tal y como se intuía en alguna otra propuesta para Zorrozaurre. Uno de los acc sitos recayó en la idea de Ignacio Linazasoro y Javier Puldain, con grandes hitos a modo de rascacielos que surgían de un tronco común comercial. Mientras tanto, Roberto Ercilla y Miguel  ngel Campo introdujeron el agua en el ámbito de intervención a través de canales ortogonales al cauce de la R a.

Meses después, la ordenación de Abandoibarra pasaría por una segunda fase a la que concurrieron los proyectos ganadores de la primera más otros tres equipos invitados por el Ayuntamiento (encabezados por Ricardo Bofill, José Antonio Fernández Ord o ez y César Pelli). La solución del grupo de Bofill establecía la recreación de un 'downtown' norteamericano mientras que Fernández Ord o ez diseñaba una alternativa de ciudad-jardín. Los dos primeros premios anteriores ("Homo nutua" y "Tres") continuaron acaparando el mayor interés, si bien el jurado destacaba que ninguno de los proyectos resolvía íntegra y convincentemente las expectativas urbanas contenidas en la convocatoria para ordenar un área de carácter representativo y funcional. Aún así, el jurado terminaría por destacar el planeamiento de Cesar Pelli, valorando la articulación de la ciudad con la R a sin interrupciones funcionales ni paisajísticas, acertando en la transformación del borde fluvial con una suave transición entre diferentes cotas. La duda estaría, precisamente, en el exceso de imagen que contenía la pieza arquitectónica de la primera torre que se dibujaba como singular rascacielos de punta cilíndrica. Otras tres torres de altura inferior veremos que formaban el eje urbano que enlazaba con el parque de Doña Casilda. La contratación definitiva del equipo de César Pelli suponía, sin embargo, la realización de un Master Plan que asumiera los cambios propuestos por la corporación municipal en base a las posibilidades inversoras. Así, entre 1997 y 1998 Pelli ofrecería su nueva propuesta que ampliaba con mayor generosidad los espacios verdes destinados a parques y jardines arbolados, lo que obtuvo incluso el respaldo del Colegio de Arquitectos. El itinerario sobre la cornisa de la Alameda Mazarredo recibía ya desde entonces una significativa importancia a la hora de configurar la segunda línea de fachada sobre la R a y Abandoibarra, tal y como veremos a continuación. En todo caso, "el debate quedó servido, y todavía hoy sigue vivo, entre la ciudad emblemática y la ciudad doméstica. [...] Hay que realizar el esfuerzo para precisar los pormenores que, en cada caso, lleva consigo y que se concretan, tanto en las prioridades económicas, como en la justa reivindicación del colectivo de profesionales ante una enajenación foránea de los proyectos"<sup>34</sup>.

<sup>32</sup> MARTINEZ CALLEJO, Javier. *Bilbao. Desarrollos urbanos...*, op. cit., p. 382.

<sup>33</sup> ARESTI, Gabriel. "Capitán piloto", en: *Euskal Harria*.

<sup>34</sup> *Idem*, p. 413.

A pesar de que los primeros documentos hablaban de la revalorización de la industria unida a los servicios terciarios, desde Bilbao Metrópoli-30 sobre todo pronto se procedió a poner el empeño en transformar el área de oportunidad de Abandoibarra en un 'bulevar del arte', centro de cultura y entretenimiento con servicios avanzados, lo que enlazaría directamente con el Manhattan bilbaíno que se iba a conformar a ambos lados de las arterias para el tráfico rodado en la península de Zorrozaurre reconvertida en isla, lo que analizaremos después ampliamente. La carretera como 'elemento colonizador' de 'nuevos territorios' junto al río como punto de encuentro era un cuadro imaginario que intentaba reproducir en post-modernidad algunos de los aspectos más míticos asociados casi a la 'conquista del oeste' hasta llegar al 'límite' que antes mencionábamos en el océano Pacífico<sup>35</sup>. Abandoibarra en su conjunto iba a constituir el proyecto más emblemático para la ciudad que enlazaría Bilbao con el mercado internacional, como seña de identidad y espejo de la metrópoli vizcaína. Etiquetada como 'la joya de la corona', mientras que el Guggenheim y en menor medida el Palacio Euskalduna<sup>36</sup> eran claramente los 'buques insignia'. Antes bien, Abandoibarra no dejaba de ser un proyecto más bien clásico de frente de agua en el antiguo corazón de la ciudad, con el eco de sus latidos aún retumbando en ese imaginario naval, obteniendo ingentes cantidades de suelo mixto destinado tanto a servicio como a viviendas e infraestructuras de comercio y de entretenimiento (en todo caso, movimientos y operaciones claramente inmobiliarias). El Plan Territorial Parcial del Bilbao Metropolitano "ilustra bastante bien esta idea, aunque el ejemplo supremo a este respecto es Abandoibarra, el proyecto concebido como actuación típica de las áreas con frente de agua. Abandoibarra se convirtió en la pieza clave del intento de cambiar la imagen de la ciudad y transformarla en emplazamiento atractivo"<sup>37</sup>.

### 1.7.3.1.1. La re-significación del límite entre la ciudad y la Ría

En ese momento surgió el dilema entre la industria y los servicios, hecho que un siglo antes ya se había dado por ejemplo en Donostia-San Sebastián y con menos virulencia en Bilbao, a medida que algunas personas en la etnografía desarrollada sobre el terreno reconocían que no se podía dejar de lado o borrar de un plumazo nuestra tradición cultural y laboral, de modo que urgía recuperar o conservar ciertos elementos del pasado salvaguardando su funcionalidad; lo cual sería a la larga la opción claramente perdedora de la batalla ideológica. La industria no podía ser en adelante la clave del proceso de revitalización que se estaba generando, apelando siempre a la ambigüedad del término 'servicios avanzados'. Esa corriente un tanto subversiva legó a criticar la primacía de la 'imagen de marca', incluso desde algunas instituciones semi-oficiales recién creadas como el CEDEMI, anteponiendo la regeneración del tejido industrial para que los servicios puedan operar. La atracción de nuevas inversiones hacia el área de Abandoibarra, por ejemplo, no se garantizaba con el mero cambio físico en cuanto a imagen y aspecto estético, a pesar de los mensajes que pretenden comunicar una idea de modernismo y cosmopolitismo, como símbolo del recambio, que nada tiene que ver con la realidad pasada del contexto urbano.

"Desde esta perspectiva, la impresión que producen los frentes de agua una vez remodelados o la emergencia de determinados elementos culturales es la de 'islas de renovación' supuestamente transmisoras de mensajes de revitalización y símbolos visibles y evidentes de la regeneración urbana. Este tipo de ejercicios, [...] también busca transformar las imágenes tradicionales de la ciudad industrial en declive e otras distintas, nuevas, vitales y cargadas de optimismo"<sup>38</sup>.

En todo caso, "es un afortunado acontecimiento exclusivamente arquitectónico, escasamente museístico y apenas cultural, de curiosidad colectiva, efectos lúdicos y sociales convulsivos cuya

<sup>35</sup> Para el antropólogo Joseba Zulaika (1997-1998, 2003), el Museo Guggenheim representaba el poder demiúrgico y la admirable importancia que en nuestro contexto sociocultural de la post-modernidad han re-adquirido los 'mitos urbanos'.

<sup>36</sup> En este caso sí existió un concurso de anteproyectos abierto al que concurren una treintena de equipos dispares, proponiendo soluciones como la de integrar el palacio en una montaña artificial al borde de la Ría o los volúmenes rítmicos que formaban una gran plaza en conexión con el parque de Doña Casilda, que propusieron los arquitectos Juan Ignacio García Pedrosa, Emilio Tuñón, Ángela y Manuel García de Paredes y Luis Moreno, quienes se quedaron a las puertas del primer premio arrebatado por la capacidad icónica del edificio de Federico Soriano y Dolores Palacios.

<sup>37</sup> GÓMEZ GARCÍA, M<sup>a</sup> Victoria. *La metamorfosis de la ciudad industrial. Glasgow y Bilbao: dos ciudades con un mismo recorrido*, Madrid: Talasa, 2007; p. 166.

<sup>38</sup> *Idem*, p. 185.

influencia durará todavía unos pocos años más"<sup>39</sup>. También en arquitectura y en urbanismo "la superestructura de la apariencia no es mera y simplemente el encubrimiento de la esencia, sino que surge de esta misma esencia de modo coercitivo. La igualdad de lo ofrecido, que todos tienen que aceptar, se enmascara en la rigidez del estilo universalmente vinculante"<sup>40</sup>. Lo mismo sucede en las artes plásticas (contenido del continente; el museo contemporáneo o continente reconvertido en contenido) de modo que las 'masas' son en ocasiones vilmente engatusadas por los 'fetiches'. Reconvertidos en 'rutas y rutinas' de cultura consumible por las masas lo que interesa en los museos es que el visitante, turista o ciudadano extraño en su propia ciudad, pueda 'ver' sin más, contemplándose a sí mismo en el 'gran mecanismo público' de Adorno, "aunque no logre ejercer sobre este ni la más mínima influencia"<sup>41</sup>. Afuera quedan los restos industriales; los "residuos depravados y en putrefacción del individualismo romántico"<sup>42</sup>.

Por otro lado, difícilmente se reconocen los límites entre los espacios públicos y privados: en la explanada frente a la entrada del Guggenheim (igual que en el área del Museo Marítimo de la Ría de Bilbao) no se percibe claramente hasta dónde se extiende el espacio expositivo, con elementos como el mobiliario urbano que no corresponde a los diseños utilizados por la municipalidad (piezas exclusivas o no identificables en otros contextos de la ciudad). En ese espacio liminal e intermedio es donde reaparece la importancia del mobiliario como identificador de territorios urbanos conocidos o extraños, e incluso memorias impregnadas en esos lugares. Idéntica sensación se produce, mucho más pronunciada, en el espacio privado-público de las torres de Isozaki para el muelle de Uribitarte, en una operación también un tanto 'visionaria':

"La puerta simbólica materializa la conexión entre la ciudad, Ría y monte. El encuentro de [...] los bloques con las torres se produce de cara a la Ría, de modo que desde Mazarredo, y por tanto desde un punto de vista alto, la visión de las torres aparece limpia en toda su longitud; mientras que desde la Ría y el paseo Uribitarte, la visión del viandante es fragmentada, y el efecto de que las torres nazcan de estos bloques más bajos y que por tanto funcionan a modo de zócalos, transmite la sensación de que las torres son más bajas"<sup>43</sup>.

Se palpa la configuración de espacios donde cohabitan distintas visiones de la ciudad que corresponden a esos momentos de cambios de paradigmas (entre los siglos XIX, XX y XXI), cuya integración incluso física resulta francamente complicada en entornos de gran heterogeneidad. En el área que se menciona, por ejemplo, aunque los elementos mobiliarios de arboladura metálica instalados por Federico Soriano y Dolores Palacios a la entrada del Palacio de Euskalduna acotan un espacio peculiar, dos o tres tramos de viales sumados a otros dos o tres tramos de raíles de tranvía y los largos semáforos que no dejan lugar tan siquiera a escamparse de la lluvia veraniega, dificultan la continuidad urbana en el encuentro con el contiguo parque histórico de Doña Casilda<sup>44</sup>. Además de que, la percepción de 'ataque' que presentaba en las primeras infografías no se ha conseguido resolver adecuadamente con el entorno de Abandoibarra. Las rutas, 'intersecciones', 'direcciones', 'sentidos' y 'pasadizos' entre los árboles-lámparas metálicas aparecen la mayoría de las ocasiones como pasillos desocupados, 'desérticos' y deshabitados<sup>45</sup> ('no-lugar' desprovisto casi de transeúntes anónimos), difíciles de transitar, a lo que acompaña una imagen fragmentaria desde la Ría (vidrios, mosaicos 'reflectantes' de la realidad en el espejo 'al otro lado del río', elevadores, volúmenes de cemento, diferencia de cotas con el puente que se resuelve con

<sup>39</sup> URIARTE, Iñaki. "Metamorfosis del espacio portuario fluvial de Bilbao", *Portus*, nº 7, abril de 2004; p. 24.

<sup>40</sup> *Idem*, p. 35.

<sup>41</sup> *Idem*, p. 59.

<sup>42</sup> *Idem*, p. 62.

<sup>43</sup> MARTÍNEZ CALLEJO, Javier. *Bilbao. Desarrollos urbanos...*, op. cit., p. 408.

<sup>44</sup> La nueva conexión de la 'pastilla urbana' de Abandoibarra con la otra orilla de la Ría se realiza mediante la pasarela peatonal "Padre Arrupe" que conduce a la Universidad de Deusto. La interconectividad espacial produce en este caso la desaparición de visiones históricas (edificio emblemático de la universidad), ya que al parecer lo que resta significatividad se recupera en comodidad (en una época en la que no se precisa ya visualizar 'solemnidades de intemporalidad').

<sup>45</sup> En el Kursaal de Donostia la integración se consigue con las perspectivas y las disposiciones de la arquitectura. El elemento arquitectónico longitudinal y aplacado que se adecua a la escala humana aproxima la calle al conjunto del edificio produciendo sensaciones de 'penetración sin percatamiento'. Aunque no sea posible ni lícito entrar a diversos lugares, con lo que acontece en la 'línea de conexión' con las tiendas y los escaparates produce lugares de paseo, de tránsito y 'detención' o pausa (a pesar de que, obviamente, estos recursos pueden ser como mínimo discutibles). En todo caso, muy distinto a la visión contrapuesta desde la playa, que genera la perspectiva de las rotundidades volumétricas de una arquitectura tan interesante que conecta con nuestra tradición escultórica y constructiva más reconocida.

elementos mobiliarios de 'integración visual'), si bien dicha sensación de cierto 'desamparo' se acrecienta con la escultura desproporcionada que altera toda escala y toda medida (la 'medida de las cosas') respecto a la arquitectura y los restantes elementos livianos, aunque el título hercúleo de "Dodecathlos" haga alusión a los trabajadores de la factoría de los astilleros Euskalduna que cerraron tras intensas polémicas y confrontaciones obreras hacia el final de la década de 1980, con la reestructuración que culminó en la desmantelación de casi todo el tejido empresarial importante de la Ría de Bilbao. Constituye, por lo tanto, un homenaje tardío que aún la 'colosidad' de la escultura de Vicente Larrea queda únicamente en los papeles amarillentos de las hemerotecas para los anales de la historia y en las memorias extrañamente despiertas de unos pocos ilustres pero 'incómodos' ciudadanos preocupados por el devenir de esa reciente historia de Bilbao.

Sin embargo, la unión de Abandoibarra que actualmente se pretende con la ampliación del parque de Doña Casilda<sup>46</sup> se intuye reparadora de ciertos aspectos dislocados con la integración singular de unos espacios de charnela utilizando elementos de mobiliario urbano y vegetación arbustiva como ornamentación, incluyendo árboles de mayor porte a medida que se realice la transición con el parque existente (lo que se viene denominando un 'ensanche del ensanche'). La correcta orientación y el cuidado que por las escalas y entornos visuales denota una mayor sensibilidad y empatía con la realidad urbana preexistente en su prolongación con el nuevo entorno ya de por sí complicado y confuso. La pieza clave de esa triple conjunción (parque de la Ribera en Abandoibarra, parque de Doña Casilda y ensanche) es precisamente la plaza de Euskadi, nudo que enlaza directamente dicho parque del ensanche junto al Museo de Bellas Artes con la zona de la Campa de los Ingleses en Abandoibarra conectando también así, conceptual y plásticamente, el modelo decimonónico de ciudad ensanchista, densa en edificación pero de elevada calidad urbana y relacional, con las renovadas áreas de los frentes de agua colmatadas de edificios emblemáticos a modo de escenografía y de ciudad-maqueta a escala real que se ofrece al ciudadano y al visitante, a pesar de que Cesar Pelli seguía apostando en 2007 por una culminación de Abandoibarra que no fuese una mera imagen para su reproducción en las tarjetas postales:

"En este sentido, Abandoibarra es una extensión del Ensanche en sus características esenciales pero es al mismo tiempo un área nueva, contemporánea, con muchos más espacios verdes y con la clara referencia del río Nervión. [...] Pero continúa siendo Bilbao. Todas sus características tienen raíces en el urbanismo y la arquitectura de Bilbao. [...] Cuando comenzamos a trabajar en el Master Plan, lo primero que hicimos fue trazar la malla del Ensanche y la diagonal de la calle Elcano. Queríamos que Abandoibarra se convirtiera en una parte nueva de la ciudad pero al mismo tiempo teníamos la convicción de que debía estar muy unida al resto de Bilbao"<sup>47</sup>.

Entre tanto, la ordenación de la plaza Euskadi ha correspondido al estudio de la arquitecta-paisajista Diana Balmori, buena conocedora del área de remodelación de Abandoibarra, puesto que participó junto a César Pelli y Eugenio Aguinaga en la redacción del correspondiente Master Plan. La plaza se constituye como un espacio verde de tránsito y de estancia, atravesado por senderos y un amplio paseo central rector y ordenador (eje de la conexión) de la intervención sobre estanques de agua en movimiento y un perímetro plantado de árboles de gran porte en doble hilera, que protegen y aíslan relativamente el jardín interior del tráfico circundante y abstraen al paseante del intenso tráfico así como a las propias viviendas. Los elementos constituyentes son, por lo tanto, la arboleda perimetral delineando una especie de camino de ronda provisto de bancos, las vías secundarias que permiten atravesar la plaza en varias direcciones y el eje principal acompañado de fuente ornamental con tres corrientes de agua a diferentes velocidades que provocan la sensación de movimientos y crean texturas de superficie con sonidos amortiguadores del ruido externo. Para la autora del proyecto, la plaza contribuye a configurar un nuevo 'casco urbano' que se construye en el antiguo enclave portuario, aparte de la citada función como camino de enlace con una 'masa verde' continua que contribuye 'ecológicamente' a la 'sostenibilidad' de los ecosistemas biológicos.

<sup>46</sup> Diseñado por el arquitecto Ricardo Bastida junto con el ingeniero agrónomo Juan de Egiraun entre 1912 y 1920, antaño se denominó parque de Bilbao y también parque de las tres naciones, hasta que en 1945 tomó el nombre actual de Doña Casilda de Iturrizar, coincidiendo con el traslado del monumento en honor a la benefactora (viuda de Tomás José de Epalza y Zurbaran, uno de los insignes fundadores del Banco de Bilbao) desde su ubicación anterior en la plaza Moyúa.

<sup>47</sup> PELLI, César. "Una visión del pasado, presente y futuro de Abandoibarra", en: *Bilbao Ría 2000*, nº 16, Bilbao Ría-2000, diciembre de 2007; p. 5.



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

En esta misma dirección, hacia finales de 2007 se conocía el proyecto seleccionado ("Campa 2000") para la ordenación del parque de la Campa de los Ingleses que constituye una de las últimas intervenciones emblemáticas en Abandoibarra culminada en otoño de 2011. Este proyecto que también lleva el sello de D. Balmori resultó vencedor del concurso internacional junto con "Pagasarri 06' 73". La propuesta destaca aspectos como las conexiones peatonales y la combinación de espacios estanciales integrándolos con algunas actividades hosteleras insertas en la estructura del parque. Se han diseñado tramos de diferentes cotas unidos por rampas y escaleras que conectan las calles y espacios circundantes, como el histórico puente de Deusto, la pasarela Arrupe como parte del continuo urbano que vincula las dos márgenes de la Ría, la plaza de Euskadi y la Ría con la renovada calle Alameda Mazarredo. Proyecto que ha intentado recuperar el carácter de paseo del borde del ensanche que fue parcialmente distorsionado no solo con la construcción anterior del puente de La Salve sino también con la transformación profunda del panorama urbano tras la construcción de las torres de: 'Isozaki Atea' en Uribitarte.

La propuesta elaborada por otro arquitecto urbanista bien conocido en Bilbao: Chollet (parque de Amezola y parque de la Ribera en Abandoibarra) junto con Izarvi y Albia, incluye la construcción de una escalinata y un ascensor panorámico para enlazar Mazarredo con Abandoibarra, quedando configurada dicha arteria de altísima importancia urbana como un bulevar en su lado más cercano a la Ría. Una vez alcanzadas las cotas y rasantes definitivas con un ramal para uso exclusivo de peatones junto al Museo Guggenheim, la urbanización más significativas con tramos ajardinados se ha ejecutado en las proximidades del puente de La Salve, donde se ha edificado un nuevo local de turismo así como una cabina de medición de la calidad del aire. Este puente que es fruto de un saber hacer ingenieril cuya estética se muestra estructuralmente desnuda, sin revestimientos ni concesiones que por época hemos visto necesarias en casos como el puente trasbordador de Portugalete, ha sido sin embargo integrado en el imaginario bilbaíno como elemento puesto en pie por su funcionalidad conectora. Reconociendo que su imagen deriva de su función, tal como sucede en otro de los puentes, este menos emblemático, que cruza la Ría entre Lutzana y Barakaldo (puente de Rontegi), siendo quizás conscientes de que estas ingentes plataformas fluviales se depuran de su 'sugestión metafórica' a veces reclamada para devenir grandes obras públicas y sistemas generales de comunicación.

El tramo final de dicha calle entre Heros y el puente de La Salve se ha convertido en un mirador que delimita el ensanche con el final de los muelles de Uribitarte y su conexión con Abandoibarra. El espacio longitudinal que ejercía casi como barrera entre el ensanche y la vega densamente industrializada se transforma ahora en una cornisa peatonal que conecta visualmente el ensanche al borde la Ría, con la inclusión de varios miradores volados sobre la estructura del muro de contención. Las tres piezas de planta triangular construidas en acero laminado y revestidas de planchas de acero cortén, presentan la peculiar pátina exterior del simulacro de óxido

tan en boga en la estética escultórica que ha sido igualmente asumida por el diseño de mobiliario urbano significativo, además de las barandillas de acero inoxidable inclinadas hacia el interior. Dispositivos cuyo carácter y ubicación hacen recordar, en todo caso, ciertas estéticas últimamente asociadas a las arquitecturas fluviales como los puentes de nueva construcción o inclusive las formas triangulares de las plataformas sobre las que se asientan las lámparas que iluminan el frente de agua de Abandoibarra, a modo de torres de luz cuyo reflejo nocturno en flotación sobre la lámina de agua resalta la propia incandescencia mientras que a los ojos del visitante se oscurece aún más el revestimiento de acero cortén hasta confundirse con el color de la noche tal que proas u mástiles especiales de buques imposibles de hacerse a la mar varados junto a la Ría.

La urbanización de esta alameda ha supuesto, así mismo, la construcción de una nueva área ajardinada y pavimentada entre el Museo Guggenheim y la plaza de Euskadi, sobre un espacio que había permanecido casi en desuso. La plaza ha sido concebida a modo de tapiz multicolor de diferentes texturas, proporcionadas tanto por la vegetación como por el suelo rojizo. La doble alineación de arbolado marca los límites del espacio y divide la superficie en dos tramos claramente delimitados, uno de estancia y otro de plantación, separados por un banco corrido en forma curva que ya empieza a ser una pieza clave de mobiliario, habitual en este tipo de ordenaciones, construido esta vez con piezas de granito combinadas con asientos de madera. Los parterres organizan y estructuran los recorridos preferentes mientras que la zona de plantación está surcada por senderos peatonales de trazado sinuosos que permiten penetrar en su interior así como favorecer las labores de mantenimiento.

En el parque de la Campa de los Ingleses, terrazas y senderos son tratados de manera distinta e individualizada, generando experiencias en cada recorrido (espacios sombreados mediante arbolado autóctono, jardines bajos, espacios abiertos de césped y pradera). Las ondulaciones tipográficas buscan minimizar el efecto de las arquitecturas o micro-arquitecturas de servicios incluidas en el parque y construidas en hormigón armado con frente de madera y vidrio (baños públicos, librería, puestos de venta de revistas, bar-café, etc.), de forma que se mimeticen con el paisaje. Las intersecciones de superficies blandas y duras sirven habitualmente para la instalación de diverso mobiliario urbano expresamente concebido o no para el lugar, lo que en este caso se materializa sobre todo en una serie de bancos mirando hacia la Ría. No obstante, algunas de estas estructuras y elementos desaparecerían o se verían alterados durante la nueva redacción que se les solicitó a los responsables, ante las dificultades de financiación que atravesaba Bilbao Ría-2000<sup>48</sup> a raíz del azote de la crisis económica que se hizo notar en múltiples aspectos incluidos los urbanísticos.

De un modo u otro, esta pieza resulta decisiva para completar unitaria y coherentemente la urbanización de Abandoibarra en sus quince años de andadura, desde que 1996 se procediese al derribo de los pabellones del Puerto de Bilbao, cuatro pabellones industriales de peculiar arquitectura fabril y portuaria que fueron imprudentemente derribados en vez de estudiarse los posibles usos futuros de esos equipamientos emblemáticos en cuanto a la imagen reconocible de ese frente de agua en lo que entonces se consideraba aún la 'trasera' del centro de Bilbao; una contradicción que aludíamos anteriormente<sup>49</sup>. Tras década y media de sorprendente retraso y teniendo en cuenta que esta operación era prioritaria<sup>50</sup>, el parque que unifica las arquitecturas-

<sup>48</sup> Eduardo Leira comenta además, cómo el redescubrimiento de la centralidad del área de Abandoibarra, a raíz de la actuación del polémico programa de demolición de ruinas industriales del Gobierno Vasco, fue lo que empujó la asunción definitiva del nombre de Bilbao Ría-2000, sustituyendo a la propuesta inicial que sería únicamente Bilbao 2000, denominación genérica de futuro ya que aún nos encontrábamos en el siglo XX y que respondía a lo que habían sido algunas agencias institucionales homónimas en otras ciudades. La introducción del término 'Ría' benefició de facto una filosofía del alcance metropolitano que en aquel momento se venía planteando y reclamando. Lo cual estimuló algún tiempo después la incorporación de la alcaldía de Barakaldo en la margen izquierda, sobre todo a raíz de los programas Urban-Galindo que trataremos a continuación en este mismo capítulo.

<sup>49</sup> Pertenecientes a Astilleros Euskalduna, primera empresa moderna de construcción y reparación de buques de casco metálico y propulsión a vapor hacia 1900.

<sup>50</sup> Con la supresión de la estación de contenedores de RENFE donde se hacía el trasvase de mercancías al decaer la entrada de barcos, de forma que las mercancías se trasladaban en tren y en camión hasta el centro de la ciudad, dado que ya hemos dejado patente cómo el puerto se organizaba a lo largo de la Ría con máximo perímetro de atraque pero poco espacio para la manipulación, cautivo de todo el tejido empresarial y fabril implantado en todo el recorrido metropolitano

signo del Abandoibarra post-moderno está provisto de verdes laderas y espacios arbolados con la inclusión de una pequeña edificación (quiosco) insertada en los muros. Diversos senderos cruzan el parque creando una red de conexiones entre la avenida de Abandoibarra y la plaza de Euskadi, delimitados por parterres escultóricos. Frente a la biblioteca de la Universidad de Deusto los caminos peatonales se abren para dar cabida a una plaza con bancos y arbolado donde se habilitará un jardín junto con espacios más íntimos de tono vegetal como una alfombra de múltiples texturas salteada de rocas y arbustos de pequeño tamaño con todos los matices posible de verde dentro de un perímetro ovoide denominado: 'estanque de musgo'. El arbolado se ha seleccionado teniendo en cuenta las especies que mejor se adaptan a la climatología así como las más representativas del parque de Doña Casilda, lo cual contribuye también a proporcionar unidad al conjunto que pretende conectarse con el extremo del ensanche.

### ***1.7.3.1.2. Marcadores simbólicos; hitos arquitectónicos, presencias escultóricas y mobiliario de carácter monumental***

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

Si bien insistimos en que no resulta fácil encontrar elementos icónicos referentes al pasado marítimo e industrial de la ciudad en los lugares de reciente remodelación, salvo algunas propuestas muy determinadas que se han convertido en símbolos (lámparas-grúa, montañas de escoria, etc., en ese espacio de Abandoibarra) y entornos patrimoniales parcialmente conservados (diques secos, muelles de Euskalduna, etc.), otros eventos de menor envergadura y temporalmente efímeros sí han mostrado en alguna ocasión reinterpretaciones más o menos especulativas y fantásticas de un imaginario vinculado al mundo del hierro y del mar. Como ejemplo tendríamos los 'jardines mineros' y algunos aspectos mitológicos abordados en el evento de los 'jardines ocultos' que durante los meses estivales ha inundado múltiples barrios y distritos bilbaínos una vez cada dos años desde 2007 hasta 2011.

Sin alejarnos de las líneas precedentes, nos encontramos ante una nueva creatividad que se centra en el diseño de los paisajes urbanos con criterios de sostenibilidad que han de regir las nuevas concepciones puestas en marcha en base a una combinación de perspectivas estratégicas y un modelo que incluye intereses públicos y privados. En Bilbao, la dimensión estratégica del urbanismo del siglo XXI ha de reconocerse necesariamente en la remodelación de los bordes de la Ría, con planteamientos cuidadosos al paisaje máxime si el desarrollo de la gran mayoría de los parques urbanos proviene de la transformación de los viejos enclaves industriales. Esa reclamada colaboración público-privada más deseable que real es a lo que C. Pelli transmite a modo de visualización arquitectónica, liviana pero contundente, de un semblante empresarial: "el Museo

---

desde los muelles desde Bilbao hasta el Abra. La Ría presentaba así para E. Leira un doble carácter de 'puerto continuo interior' y 'cloaca a cielo abierto'. En aquel lugar de límite entre Abandoibarra y el ensanche perduró durante algún tiempo una especie de apeadero del tren de la margen izquierda de la Ría, casi debajo del Puente de Deusto por encima del cual se podía contemplar una pieza escultórica que recubría la cubierta de la estación semi-enterrada. "Sobre el tejado, el escultor José Ibarrola colocó varias siluetas humanas de metal oxidado, siluetas grises y anodinas, que proyectaban hacia el espectador unas sombras dibujadas sobre el techo de la estación, sombras de colores. El título de la obra era 'Las sombras del Guggenheim son de colores'; las figuras estaban mirando hacia el museo y, claro está, sus sombras de colores venían proyectadas por la 'luz' que emanaba de la obra en ciernes de Gehry". LARREA, Andeka; GAMARRA, Garikoitz. *Bilbao y su doble. ¿Regeneración urbana o destrucción de la vida pública?*, Bilbao: Gatazka Gunea, 2007; p. 218.

Guggenheim y el Palacio Euskalduna albergan importantes funciones culturales públicas. Son edificios relativamente bajos con formas esculturales muy elaboradas. La Torre Iberdrola, por el contrario, alberga funciones básicamente privadas, es alta y su forma es muy simple. Es un hito, visible a larga distancia, que marcará el centro de Abandoibarra contra las nubes<sup>51</sup>. Y, en consonancia con su carácter de hito simbólico monumental adaptado a la post-modernidad, "desde su último piso se podría contemplar 15 kilómetros más allá, hasta el Abra, la costa cantábrica que tanto ha sufrido los enveses de la economía vasca con sus distintas 'urbanizaciones' (superpuertos y minipuertos deportivos)", con su 'inmaculado universo de los yates como símbolo de opulencia'<sup>52</sup>.

Precisamente en cuanto a la 'arquitectura del lugar' (Abandoibarra), si la gran torre prominente que culmina la macro-operación ya adquirió un nombre propio antes de su cimentación: Torre Iberdrola, es para su autor, C. Pelli, un 'marcador contra el cielo' a modo de obelisco o menhir, Bilbao Ría-2000 la publicita como emblema 'elegante', 'ecológico' y 'sostenible' con fecha de conclusión en 2011<sup>53</sup>. Al inicio, se pretendían conservar las visiones de los montes desde las calles de la ciudad como una de las ideas principales del primer proyecto que representó una torre alta y otras tres menores. Más tarde se convirtieron en dos torres emblemáticas gemelas con perspectivas abiertas hacia el paisaje circundante y finalmente una única torre, con líneas horizontales de casas colindantes que rompen las perspectivas<sup>54</sup>. La torre actual presenta su eje alineado con una de las calles diagonales del Ensanche que concluiría en Abandoibarra (Elcano), tal y como reconoce su propio autor C. Pelli.

Se ve cómo los valores y las lecturas cambian o se distorsionan según la perspectiva y el punto de mira 'correcto' a cada instante. Si los cimientos para la torre se colocaban en 2006 (evitando que Abandoibarra se quedase 'destronada' o 'descoronada'), la recientemente concluida y desproporcionada sede del centro comercial Zubiarte a modo de 'carrusel', 'foro' o 'circo máximo' imperial resuena a una rancia arquitectura torpemente reinterpretada. Además de que su relación con el frente de agua resulta un tanto ambigua si no descafeinada:

"Tanto el centro comercial como los bloques de viviendas, tienen un aspecto telúrico muy poco evidente, que en nada se asemeja a la ligereza del Guggenheim, de las pasarelas de Calatrava o Arrupe o al [...] Palacio de Euskalduna, a pesar de todo su óxido. La preponderancia de la piedra de tono rojizo-anaranjado resulta, evidentemente, muy poco adecuada para resaltar el elemento acuático, que sería el elemento paisajístico-comunicativo que se ha querido destacar en todo el proyecto; así, el Euskalduna como navío en ruinas, el Guggenheim físicamente abrazado al Puente e La Salve y la ría, y las livianas pasarelas"<sup>55</sup>.

Un gigantismo monumental y 'pseudofaccioso' que esconde en su interior calles cubiertas y pasos elevados a modo de pasajes comerciales decimonónicos, más post-modernos que modernistas, combinados con áreas especializadas para el consumo ocioso en la línea de los 'no-lugares' prototípicos de entornos cercanos a las atracciones de los parques temáticos en su versión reducida y de paisaje interior<sup>56</sup>. "Una extraordinaria zona ansiada socialmente como un espacio de oportunidad, en todos los sentidos, urbanístico, paisajístico, y cultural, y se ha convertido en la inoportunidad de una de las [...] operaciones inmobiliarias"<sup>57</sup>. Un 'encuentro de agua' transformado en grave 'incidente' especulativo' de consecuencias urbanas irreparables e irreversibles. En una línea similar se reconocía que Abandoibarra en su globalidad, a pesar de sus

<sup>51</sup> *Ibidem*.

<sup>52</sup> LARREA, A.; GAMARRA, G. *Bilbao y su doble...*, op. cit., p. 97.

<sup>53</sup> En verano de 2006 proseguían las obras de la plaza Euskadi con el diseño paisajístico a cargo de Diana Balmori (coautora del Master Plan para Abandoibarra con César Pelli y Eugenio Aguinaga), la nueva biblioteca de la Universidad de Deusto firmada por Moneo. Mientras tanto, se retrasaba al plan oficial el paraninfo de la Universidad del País Vasco/EHU. encargado al arquitecto Álvaro Siza.

<sup>54</sup> Los bloques se disponen a ambos lados de la torre, según proyecto elaborado por el arquitecto catalán Carlos Ferrater con el que participaron Luis Domínguez y Xavier Martín. Quizás con una influencia mediterránea, se apela a la "luz de la ciudad reflejada en sus perfiles de acero inoxidable. [...] Buscando la tradición de la cultura de la ciudad, su arquitectura contemporánea y moderna (...) pero también la puesta al día de la arquitectura del siglo XXI". *Bilbao Ría 2000*, nº 13, Bilbao, junio-julio de 2006; p. 30.

<sup>55</sup> LARREA, A.; GAMARRA, G. *Bilbao y su doble...*, op. cit., p. 99.

<sup>56</sup> Se están subvencionando los locales interiores para evitar su total fracaso. No constituye un modelo de capitalismo convencional sino avanzado, de modo que los comerciantes deben abonar su porcentaje de las ventas obtenidas.

<sup>57</sup> URIARTE, I. "Metamorfosis...", op. cit., p. 29.

iconos 'taumatúrgicos' y singularidades arquitectónicas, no resuelve la ciudad con la Ría ni engarza adecuadamente con el ensanche, que han sido las justificaciones más difundidas y socorridas:

"El centro comercial allí construido [Zubiarte] invade el puente, es excesivamente voluminoso y 'desertiza' la zona. El parque de Doña Casilda, tan bello, no llega a entroncar adecuadamente con la ribera de la ría; e incluso yo diría más, el paseo del borde del agua, que en términos generales es bastante correcto desde el Puente del Ayuntamiento hasta el Guggenheim, se diluye lentamente en una indefinición, sin bordes claros, y sin calidad espacial, desde el museo hasta el Palacio de Congresos. De nuevo, lo recientemente construido y lo que está proyectado [a fecha de 2008] en este lugar, siguen dando la espalda a la ría; del mismo modo que lo hiciera el proyecto del ensanche de 1876; si bien, ahora ya no existen unas instalaciones portuarias que actúan de barrera entre la ciudad y la ría, como sí las hubo en su momento. Creo que este enclave, representa una oportunidad perdida para Bilbao; o al menos no ha logrado alcanzar el máximo potencial que toda zona junto al agua puede llegar a tener"<sup>58</sup>.

Solo en el extremo de Abandoibarra donde se ubica el Museo Marítimo de la Ría de Bilbao, "es el único espacio fluvial con un contexto de relativa autenticidad portuaria y valor patrimonial cultural"<sup>59</sup>. La torre de Iberdrola comparte vecindad y cierto protagonismo, aunque de una manera más aplacada, con la biblioteca de la Universidad de Deusto encargada a Rafael Moneo y el Paraninfo de la Universidad del País Vasco/EHU.<sup>60</sup>, de Alvaro Siza, ambos edificios interconectados por la calle Ramón Rubial y rodeados por el parque de la Campa de los Ingleses.

Será en este espacio intermedio donde quedará ubicada definitivamente la escultura de Anthony Caro "Explorer' Book", pieza construida en acero y hormigón con forma de libro abierto, de cuyo interior emergen restos de anclas y robustos elementos metálicos de inspiración marítima. Situada en un lugar donde antaño existía una actividad portuaria muy relevante, la escultura pretende enlazar con dicha memoria del pasado sustituida 'por los libros y la cultura', apelando a la alternancia entre lo real (el Bilbao actual de la cultura) y lo abstracto (nuestra memoria naval e industrial), lo que desde nuestro estudio antropológico y signitivo del patrimonio y los paisajes etnográficos enlazados a la identidad marítima e industrial sería a todas a la inversa, tal y como veremos en las conclusiones<sup>61</sup>.

Elementos de 'micro-arquitectura' como quioscos, pérgolas o habitáculos de servicios e información que se delineaban en el propio proyecto del parque ribereño de Chollet interceden con la excesiva y manifiestamente monumental presencia del mobiliario urbano sobre todo en cuanto a la iluminación simulácrica se refiere en clara competencia con el ámbito de la escultura que confiere escalas arquitectónicas a objetos cotidianos u objetos etnográficos. Anteriormente, las primeras propuestas del escultor Ángel Garraza basadas en el escalado de un objeto etnográfico (el 'kaiku'), incluían plataformas traslúcidas bajo las cuales un espacio arquitectónico soterrado producía distorsiones de la magnitud y de la medida en una especie de 'juego de trampantojos'. El 'afuera' del Palacio Euskalduna concebido claramente como un 'alrededor' post-moderno acoge también la obra escultórica: "Terpsicore musa de la danza" (1971) de Dalí. Tratándose de una donación de pagos de Seguros Bilbao a la Diputación Foral de Bizkaia tal y como versa su inscripción (2003), nos encontramos ante otra de las funciones del arte y en concreto de la escultura pública como abono de impuestos a la Administración que corresponda, unido a los procesos de institucionalización que han regido las adquisiciones y colecciones de arte. En este caso, un elemento singular de 'mobiliario' sirve de base-pedestal para la escultura sin un claro 'aislamiento' de lo 'contextual'. En 2011 se conocían en prensa las iniciativas para la ampliación de dicho palacio, que se dotaría de nuevas instalaciones como un atrio de acceso diáfano y multifuncional con una sala que será posible desmontar. Pensado como un buque en 'constante construcción', la ampliación en muros acristalados para permitir el acceso de la luz viene a refrendar dicha idea originaria, lo que se completará con una cubierta de vidrio.

<sup>58</sup> CENICACELAYA, Javier. "Arquitectura y urbanismo en el País Vasco entre 1975 y 2005", en: *Ondare 26. Revisión del Arte Vasco entre 1975-2005*, Donostia-San Sebastián: Eusko Ikaskuntza/SEV., 2008; p. 64.

<sup>59</sup> *Idem*, p. 30.

<sup>60</sup> El edificio insignia de la universidad pública es propiedad de la entidad BBK, que asume su costo y lo cede a la UPV/EHU., y que se empleará para la celebración de actos académicos, culturales y expositivos, los cuales esperamos que contarán con el beneplácito de la política social de la caja de ahorros.

<sup>61</sup> En 2008 se apelaba ya desde el Ayuntamiento a detener el plan de compra de este tipo de esculturas ante la crisis económica que estaba acechando, por lo que habría que esperar a lo que el futuro pudiera deparar para continuar con dichas inversiones.

Por último, para conmemorar el décimo aniversario del Guggenheim, la pinacoteca encargó hacia 2006-2007 un proyecto de intervención artística que permitía añadir a su colección una obra concebida específicamente para uno de los espacios más singulares que conforman el entorno del edificio, contribuyendo, según ellos, al enriquecimiento del patrimonio artístico de la ciudad. Para la realización de este proyecto se contó con la colaboración de la Diputación Foral de Bizkaia, propietaria de la infraestructura, encargando así mismo tres proyectos a otros tantos artistas de ámbito internacional: Lian Gillick, Jenny Holzer y Daniel Buren, además de la invitación realizada a Cristina Iglesia y el artista danés Olafur Eliasson. El británico L. Gillick propuso una obra que, bajo el nombre "Dosel Urbano", se integraba en el puente de La Salve, utilizando una combinación de luces y sombras que organizaban y redefinían el espacio, y rompían visualmente la inclinada calzada sin negar su existencia. La intención era también realzar la estructura del puente mediante la colocación sobre ella de una pieza circular que incorporaba una ecuación de física teórica para el análisis del impacto de las ciudades en el clima y el medioambiente en general, potenciando el proceso de comunicación desde el arte. Mientras tanto, la artista J. Holzer buscaba el diálogo con el paisaje, la historia y la cultura local, transmitiendo al mismo tiempo el alcance internacional de la ciudad con su obra "Para Bilbao". La instalación bajo el puente de una serie de columnas de leds, cuya luz ámbar se reflejaba de forma permanente en el agua de la Ría suponía una intervención francamente respetuosa con las preexistencias arquitectónicas (en este caso el puente), evitando causar 'heridas' o 'hematomas' a una estructura cuya estética resultante de la propia funcionalidad ingenieril aparece desnuda pero suficiente en su esencia. Al final, se decidió escoger la maqueta de D. Buren que 'revestía' a modo de arco triunfal irónicamente denominado de 'cartón-piedra' una de las partes fundamentales del puente; ocultando su verdadero carácter ingenieril con una gran 'puerta' en forma de arco de medio punto pintada de rojo cuya imagen bastante bidimensional es lo que a la postre se ofrece monumentalmente para mayor 'gloria y orgullo' de los/as bilbaínos/as.

En estos contextos e inversamente a la burda monumentalización que se ha pretendido conseguir sin éxito con el ejemplo anterior, en ocasiones reconocemos elementos estéticos muy habitualmente reconvertidos en mobiliario urbano o viceversa. Elementos que en ocasiones escapan a las pautas representacionales de la sobremodernidad al encontrarse en ese territorio transfronterizo del arte 'aplicado' en el diseño funcional. Volviendo así, aunque fuere en el plano formal, al recuerdo de las 'abstracciones vanguardistas' quizás no tan 'superadas y fosilizadas' como se pensaba, con esos objetos provistos de función de uso, función de 'diseño mobiliario' deudor de las estéticas más formalistas heredadas precisamente de aquella vanguardia relacionada con el diseño industrial y el sincretismo con las artes<sup>62</sup>. Objetos en definitiva con función real, aparte de la 'funcionalidad' propia de Jean Baudrillard entendida como la capacidad de adaptación a un orden establecido en un sistema que integra todo un conjunto; que es el conjunto en el que necesariamente han de intervenir, interactuando a diferentes escalas, la urbanística que desarrolla una trama urbana creando ciudad, con la arquitectura que ocupa esa malla urbana junto a las redes de comunicación, y el espacio público urbano con su componente social y antropológico como escenario adecuado para la integración de lo escultórico y el mobiliario urbano que, en este caso, se topa con un 'tope' como cuando la locomotora choca con las grandes moles de piedra, hormigón y hierro de las estaciones. La ciudad avanza también sin cesar hasta casi eclosionar con el mar cuando sube la marea; no es extraño, por lo tanto, que bajo los adoquines de la pavimentación en los paseos marítimos siempre se halle 'arena de playa'.

No se olvide además que la historiadora especializada Harriet Senie, una de las 'cualidades' que atribuye a esa 'nueva escultura pública' es precisamente la derivación hacia objetos de función de uso después de la década de 1960, con un sentido abstracto heredado de la vanguardia y posteriormente ligado al diseño, lo que afianza ese carácter de escultura-objeto. Ante ello, el monumento conmemorativo y/o el 'memorial' quedan relegados a 'formas del arte del pasado'. Por otra parte, la intervención en el espacio público recrea escenográficamente la recuperación del valor de dicho espacio público urbano a partir de esas mismas décadas de 1960

<sup>62</sup> Academia-escuela Bauhaus de Weimar en la inestable República germana de la segunda década del siglo XX, escuelas y talleres de diseño, o incluso nuevas concepciones respecto al diseño industrial.

y 1970 con artistas que intervienen en el ámbito de la ciudad como Calder, Serra, Moore, Noguchy, Holt, Burton, Armajani o el propio Chillida que antes se citaba.

Se nombra aquí otro límite en el que se instaura la dualidad entre el artista moderno que integra el pedestal 'monumental' reconvertido en 'peana escultórica' como extensión consciente de la obra y el artista post-moderno que construye 'peanas sin escultura'. La praxis escultórica se justifica en el propio valor artístico del objeto que adquiere función de mobiliario. En paralelo con la 'formalidad abstracta' del mobiliario, la escultura pública se inmiscuye en el irónicamente denominado 'Paseo de la Memoria' de la ribera de Abandoibarra ('sitio tan lejano como irreal' plantado de palmeras exóticas) tal que 'piedras simulando torsos antropomorfos', lejos de la 'piedra acontecida' oteiciana; meteoros sin cráter e imágenes figuradamente amorfas, dignos de los 'exorcismos' más suculentos, como 'pararrayos' energéticos que descargaron 'rayos minimalistas de colores primarios' en los brillantes cubos reflectantes de Hiro Yamagata (2005), tan racionalistas como efímeros "Campos cuánticos X3".

### I.7.3.2. El arranque del espacio metropolitano ribereño: Zorrozaurre y Olabeaga

Vamos a ocuparnos en este apartado de estudiar unas determinadas áreas de índole post-industrial que están siendo rehabilitadas urbanísticamente o van a ser tratadas en futuros proyectos de ordenación que ya se perfilan en el presente, dando forma a ese espacio metropolitano de Bilbao que se ha de redefinir, como decíamos, desde los presupuestos de la cohesión urbana. Este sería el caso de espacios acuñados en el devenir histórico como Olabeaga y fundamentalmente Zorrozaurre y su prolongación en Burtzeña, lugar donde existió el primer 'puente colgante' propiamente dicho que se construyó en el Estado español (inaugurado en 1822, antes incluso del comienzo de la gran industrialización de la Ría). Obra del arquitecto Antonio Goicoechea, el puente unía Barakaldo con el extremo de la entonces república de Abando cruzando el río Kadagua. Una gran avenida de agua lo destruyó medio siglo después (en 1869), sustituido entonces por un puente metálico igualmente derruido durante la Guerra Civil, aunque la dimensión metafórica y simbólica inherente a esos puntos no desaparecerá sino que se acrecentará con la instalación de estructuras provisionales hechas de gabarras y barcasas.

En ese preciso enclave del extremo de la península de Zorrozaurre frente a las vegas de Burtzeña llamado popularmente La Punta (nombre que curiosamente se repetirá cuando hablemos del Bouccau del Adour en el área metropolitana de Baiona), centro de producción industrial y núcleo portuario de actividad extraordinaria que perteneció a la jurisdicción de Sestao y los Tres Concejos, hallamos también uno de los paisajes más significativamente post-industriales en cuanto a su decrepitud y abandono, aunque participe de una singularidad plástica e iconográfica que puede activar la sensibilidad del visitante. Lo cual podemos constatar en el siguiente pasaje que reproducimos pese a su extensión, puesto que nos proporciona una de las claves intangibles de las cuales nosotros partimos; intersticio entre la plástica del paisaje etnográfico y los hechos culturales (productivos, económicos, socioculturales, antropológicos...) acaecidos a lo largo de los siglos y el 'cronotopos' espacio-temporal durante el cual el ser humano ha transformado el medio, pero tan dificultoso de poner en palabras:

"O local escolhido foi La Punta, como o próprio nome diz é uma ponta, uma ponta de margem do rio de Bilbao que corta a cidade, está logo a frente da saída do bairro San Ignacio quando este já se faz Erandio. Durante este semestre este lugar foi parte da paisagem do meu caminho até a Universidade, sendo minha paisagem preferida e não só minha, do percurso de idas e vindas de Leioa. Este local abriga algo de porto e ali se encontra alguns prédios dispersos em estado de abandono e demolição. Mas as condições de estado de precariedade que se encontram, os cobre de uma fina beleza. Por meu olhar de visitante e estrangeira, sinto ali uma Bilbao genuína, que não está coberta de novo e de modernidade, que carrega uma memória, por assim dizer em pé, que não foi trocada por um símbolo, uma representação do que foi, mas é algo que ainda é, sem maquiar o tempo e o descaso. Aqueles prédios que visito diariamente durante os 5 segundos de passagem, me encantam pela fragilidade e pela memória que são por si mesmos, em cada traço de desgaste um vestígio de passado, um passado que se faz presente e que aos poucos se apaga. Essas construções abandonadas, apagadas, inativas, em estado de fim, me parecem revelar um paradoxo entre a permanência e a efemeridade. Por um lado por resistir ao tempo, por todo o tempo que se mantiveram até agora; e por outro pela insegurança da presente existência, sem lhes caber muito de futuro, de modo a se apagar sem ser notoriedade, como causa de tal invisibilidade. Esse prédios se encontram a poucos passos do

fim e essa eminência de morte, faz destes lugares, a partir deste momento, lugares efêmeros porque que deixaram de existir em pouco tempo, talvez tragados por novos projetos de revitalização, ou simplesmente por não terem mais sentido sua presença, ou qualquer outra questão de planejamento urbano e interesse imobiliários. Nesse sentido as construções abandonadas e inativas, apesar do seu desconhecimento o conhecimento histórico, também apresentam em seu vazio essa receptividade reflexiva e de certo modo espiritual. Um vazio cheio de presença por ausência, quero dizer o espaço vazio dentro destes prédios é cheio de presença do que não está mais (vidas que por ali viveram, o sentido que tinha, etc.), senão seus vestígios (marcas de ações e presença humana, marcas do tempo), presentes fisicamente, que murmuram seu passado<sup>63</sup>.

Dichos espacios fluviales peninsulares descritos con especial sensibilidad y emoción, y repletos de vestigios patrimoniales simbólicos de la maritimidad y la vida portuaria que ocupan el canal de Deusto, vienen siendo puntos simbólicos de engarce con la ciudad y la extensión metropolitana, así como el área de Galindo en Barakaldo, cuyas señas de identidad trascienden al ámbito municipal puesto que ejerce una notable influencia en toda la margen izquierda. Máxime si se considera ese espacio ribereño como exponente típico de transformación urbana, sabiendo que desde su dársena partían los mercantes cargados de mineral y en sus terrenos llanos se afincaba la mítica factoría de Barakaldo perteneciente a Altos Hornos de Vizcaya. Los espacios industriales abandonados y retenidos como 'paisajes etnográficos' de resto y de residuo, con la especial entropía que como veíamos en el marco teórico el artista Robert Smithson asignaba a estos 'no-lugares' hallados en nuestro caso a lo largo de los frentes fluviales y marítimos de la Ría de Bilbao, aparecen también en lugares de confluencia de ríos y en lenguas de tierra entre cauces fluviales como es el caso de Zorrozaurre. Los terrenos abandonados por la central térmica de Burtzeña, por ejemplo, pretendían ser recuperados por el Ayuntamiento de Barakaldo para el establecimiento de polígonos industriales y parques empresariales, además de un complejo residencial previsto para 2018 a raíz de los pactos con FEVE para la liberación de las playas de vías. El Parque Tecnológico junto a la desembocadura del río Kadagua iría acompañado de un nuevo ensanche del barrio con pisos de y carreteras que prolongarían la ronda de circunvalación. Esta gran explanada se conectaría con el área de Sefanitro (uno de los últimos 'pilares' de la remodelación entendida con la filosofía actual, tal y como insistiremos a continuación), y con el nuevo parque de Cruces encargado al paisajista belga Peter Wirtz.

Otro tanto sucede a nivel arquitectónico con equipamientos relevantes que han tenido cierta trascendencia en Bilbao como la Feria Internacional de Muestras y su traslado a la zona de Ansio, antiguo enclave industrial, que ahora acoge una de las infraestructuras metropolitanas de mayor raigambre y empaque en Bilbao, a pesar de los pesares. Finalmente, citaremos las áreas de parques metropolitanos también en zonas mineras abandonadas o de antiguas industrias, para finalizar con una breve alusión a esos espacios 'intersticiales' de componente urbano como plazas, pequeños parques y jardines que se configuran desde una escala más reducida pero que funcionan como auténticos focos de creación de espacios públicos urbanos donde intervienen los elementos urbanos y casi siempre la escultura pública, y que además, desde su concepción netamente urbana e integradora, ponen el contrapunto a las grandes intervenciones 'estelares'.

En la renovación urbana de Bilbao había quedado pendiente la ordenación de Zorrozaurre y el barrio de Olabeaga, en el punto de encuentro de la ciudad que confluye con el territorio metropolitano. Olabeaga ha sido un barrio de carácter marcadamente portuario y comercial. Otro tanto sucedía en Zorrozaurre, terreno que fue separado de la vega de Deusto, canalizado y reconvertido en península en el ecuador del siglo XX, surgiendo una alta concentración industrial. Problemas derivados de esa utilización intensa del suelo han ralentizado la rehabilitación de los espacios post-industriales en los frentes de agua ('waterfronts') que para nosotros se erigen como lugares residuales de resto y de despojo pero también de modos de vida y relaciones consolidadas cuya alteración radical no justificaría en absoluto el olvido de un pasado memorable.

Constatar que un cúmulo de 'relatos urbanos' interconecta ambos espacios fluviales y ribereños (Olabeaga y Zorrozaurre) mediante sendas difusas, encrucijadas visuales, bordes semiperfilados y mojones fluviales si adoptamos y readecuamos la conceptualización del arquitecto Kevin Lynch que mostrábamos en el marco teórico, con la memoria salvaguardada tanto

<sup>63</sup> QUINTANA, Noara. *La Punta* (trabajo de investigación), Bilbao, Facultad de Bellas Artes, 2010 (inédito).



en las permanencias roissianas como en los acontecimientos y el devenir de las colectividades humanas, hallando nuevas estrategias de (re)apropiación, es un objetivo prioritario para tratar de comprender su idiosincrasia histórica. La planificación urbanística escasamente ha calado hasta el momento presente, cuando se están tomando determinaciones específicas desde diversos flancos. Poner el acento en los sucesivos modelos designados desde el planeamiento constituirá en este epígrafe la metodología de aproximación a esos espacios geográficamente disgregados pero metafóricamente y simbólicamente asociados a la Ría como elemento unificador estructurante, cerciorándonos de que unos planes más cercanos al proyecto urbano emblemático difícilmente pueden reflejar el imaginario identitario del lugar. Por el contrario, consideramos lícito abogar por unas propuestas que entiendan y atiendan los presupuestos de la conservación y el mantenimiento con ligeras transformaciones, utilizando a este respecto la terminología propuesta por la antropóloga Teresa del Valle para la práctica del 'urbanismo etnológico'.

### ***1.7.3.2.1. Estrategias de reapropiación del imaginario asociado a la ribera fluvial***

El histórico barrio bilbaíno de Olabeaga se sienta en un estrecho espacio donde la vega de Abando, contenedora de la ciudad ensanchista, se encuentra con la colina que ahoga la apertura de Bilbao hacia su área metropolitana en la margen izquierda, entre la Ría y la ladera. Allí se descargaba antaño el bacalao procedente de las tierras norteñas; es también allí donde aún persiste la 'taberna' "Noruega", lugar de encuentro en otro tiempo entre bilbaínos y foráneos; marinos navegantes y pescadores, o náuticos de ultramar que encallaban en Bilbao para terminar contando afanosamente sus hazañas más inverosímiles acaecidas en las rutas transoceánicas más desconocidas. El barrio de Olabeaga ("Noruega") se orienta así hacia el norte, en un espacio longitudinal poco socorrido, 'resguardado' incluso de los escasos rayos del sol invernal, lo cual confiere a sus habitantes una tez pálida característica que enfatiza, si cabe, el sobrenombre de "noruegos". Olabeaga y Zorrozaurre "contenían una población de artesanos de obraje naval, de cargueras –las mujeres que se encargaban de descargar los buques o arrastrar a la sirga las gabarras– y de marinos, que formaban las tripulaciones de los buques"<sup>64</sup>. Todo ello por una curiosa y peculiar razón fundamental: la presencia de los 'churros de Olabeaga', fangos y arenales que hacían encallar a los barcos deteniendo u obstaculizando su paso por la Ría.

Olabeaga y Zorrozaurre, se encuentran frente a frente en el centro de gravedad de la metrópoli con un deslinde físico –geográfico– causado por el cauce fluvial intermedio que separa paralelamente ambos márgenes. Constituye, sin embargo, un espacio común que alberga gran parte de la memoria industrial, marítima y portuaria de Bilbao. Memoria deshilachada quizás por la desmembración del tejido espacial y la estructura social que se va desdibujando a medida que decae la intensidad productiva y comercial. Ambos espacios (Olabeaga y Zorrozaurre), después de un período relativamente prolongado de olvido, tienen asignado un reto fundamental y un papel protagonista cedido en la regeneración de Bilbao.

La historia relacionada con los lugares tenderá la mano hacia un tiempo pasado significativo que impregna singularidades y da cuenta de unos relatos y acontecimientos sedimentados en el devenir urbano. Desde este punto de vista una revisión de los planes y las propuestas más reseñables que han influido en la configuración de los lugares y espacios urbanos que se estudian, procura un cauce reflexivo que tiende a mostrar el futuro sin dejar de argumentar, en cambio, acerca de la gran importancia de establecer relaciones que no erradiquen, sino que mantengan viva la memoria en continuo proceso de transmutación. Sin eludir el ámbito de la planificación, se pretende una visión integradora del territorio y del espacio público urbano acotado entre Olabeaga y Zorrozaurre. Transitamos desde una perspectiva histórica íntimamente entrelazada con el desarrollo urbano de la ciudad –Bilbao– hasta la plasmación de un determinado *paisaje forjado por la orografía, el puerto y la industria o los colectivos humanos*. Es preciso advertir que todos esos recorridos interconectados y muchas veces insondables llevan consigo unos *fenómenos*

<sup>64</sup> GARCÍA MERINO, Luis Vicente. *La formación de una ciudad industrial. El despegue urbano de Bilbao*, Oñate: 1987; p. 710.

*simbólicos de memoria* digna de ser reverberada. Ese recuerdo, la recreación de antiguos signos identitarios como la navegación por la Ría, el respeto por la escala de la ciudad con sus cotas, sus límites, sus frentes y sus bordes, y sobre todo la interconexión conceptual de todos esos elementos que significan y simbolizan un mismo espacio segregado por el agua pero destinado a unirse definitivamente, es lo que en la actualidad se encuentra con el dilema de su perpetuación o distorsión con los nuevos planes y proyectos.

Zorrozaurre y Olabeaga parten de unos antecedentes concretos y comunes de barrios fluviales con memoria histórica. Como punto clave en el antiguo comercio de la lana, después el pescado y posteriormente el mineral férrico los primitivos meandros de la Ría fueron paulatinamente encauzados mediante la ardua labor del Consulado bilbaíno, de modo que uno de los espacios ribereños más importantes sería esta zona entre Deusto, Zorroza y Lutzana. Lo cual representa, a la postre, una de las últimas oportunidades de expansión del municipio de Bilbao en los terrenos donde arraiga un profundo sentimiento de identidad y pertenencia derivado, en gran medida, de su pasado naval e industrial.

"Su privilegiada ubicación, a las orillas del Nervión, ha condicionado la historia de estos dos barrios, que han encontrado en las aguas navegables de la ría su principal sustento. A principios del siglo XVIII la Ribera de Deusto, la parte baja de Deusto, era conocida con el nombre de 'Bekoherri' (del euskera 'beheko herria') –comprendía los barrios de la Ribera, Zorrozaurre y Elorieta–. El 'Bekoherri' fue antaño una gran marisma que se desecó permitiendo el asentamiento de la población a orillas de la Ría. Al estar en contacto con todo el flujo marino que se desarrollaba en ambas márgenes, fue la zona más industrial y con un mayor desarrollo económico, en contraposición con el ambiente rural del 'Goikoherrí', la zona alta, hoy conocida como San Pedro"<sup>65</sup>.

Para los siglos XVIII y XIX el puerto de Bilbao ocuparía ya un amplio territorio fluvial en ambas orillas de la Ría, con su importancia vital en el desarrollo de las márgenes a lo largo del siglo XIX marcado no sólo por la gran industrialización sino por continuas contiendas, convulsiones políticas, crisis y enfrentamientos, donde las aguas de la Ría fueron puertas de entrada y salida y de conexión con el mundo entero. Las remodelaciones continuas del histórico astillero de Olabeaga (cuya desmantelación se produciría en 1988) para la construcción de buques cada vez más mayores pronto se unirían a la prosperidad asociada a la intensiva explotación del hierro al final del siglo XIX, hasta la relativa pérdida de peso de dicha industria que se iría fraguando una vez finalizada de II Guerra Mundial. A día de hoy van desapareciendo los últimos vestigios que aún se han mantenido en pie, como la citada taberna "Noruega", los edificios fabriles de Mendiguren en primera línea fluvial y La Lavandería, el oscuro y húmedo túnel de La Ventosa, la Casa de la Estación, las casas de Pénjamo, la antigua Naviera Acha (Olabeaga), la Plazauela de la Ribera, los múltiples edificios industriales y residenciales de Zorrozaurre como la emblemática factoría de cadenas Vicinay o el burgués palacio Madeleno reconvertido en apartamentos de lujo; a la espera aún en 2012 del aspecto que sobre el terreno determinará la nueva ordenación urbana de Zaha Hadid.

Mientras, las plataformas vecinales *Olabeaga Bizirik* y *Erribera Bizirik* reclaman la conservación de la identidad de dichos parajes, con una actividad ciudadana e institucional que ha sobrepasado las reivindicaciones habituales para adentrarse de pleno en el debate sobre el futuro de los barrios a nivel no sólo popular sino profesional, legal y urbanístico, con certeras puntualizaciones en el Master Plan de Zorrozaurre y colaboración con la administración, además de la organización de varios coloquios, simposios y conferencias acerca de los problemas urbanos y múltiples eventos de dinamización sociocultural. Encontramos ahí un empeño organizativo que ha logrado apuntalar cierto andamiaje de rango teórico y conceptual para hacerse respetar en los núcleos de toma de decisiones, superando la presentación de recursos o problemáticas que a menudo se expresan por canales más convencionales y menos influyentes en cuanto a su toma en consideración.

Dada la relevancia que ello adquiere a posteriori, es preciso adelantar que en la ubicación espacio-temporal de Zorrozaurre destacan dos hitos muy importantes ya reseñados: la

<sup>65</sup> VEIGA GONZÁLEZ, Yolanda (texto sin título), en: LLANO HERNÁIZ, José M. *D Bilbao. Olabeaga Ribera/Zorrozaurre. Barrios ante el s. XXI*, Bilbao: Ayuntamiento de Bilbao, 2006; p. 10. Esa misma dualidad y contraposición respecto a la toponimia la encontramos también en Erandio: entre *Erandio Goikoa* (más próximo a la vida rural) y *Erandio Behekoa* (espacio cercano a la orilla fluvial), haciendo alusión respectivamente a la parte alta y baja del municipio.

industrialización de la zona y la apertura del Canal de Deusto después del meridiano del siglo XX por el incremento de la actividad portuaria<sup>66</sup>. Las obras del canal, aunque puede considerarse un hito excepcional para el modelado de la trama urbana, hay que integrarlas en este particular relato urbano junto a una larga sucesión de agravios y apropiaciones que atestiguan la importancia de una ingeniería portuaria desarrollada creando muelles, encauzamientos y dársenas<sup>67</sup>. Podemos observar cómo en el plano de Ordenación Comarcal propuesto por el arquitecto Pedro Bidagor en 1943, existía desde entonces la intención de reconvertir la parte baja de la Ribera de Deusto en península, aunque dicho propósito se representaba gráficamente con un canal abierto que encauzaría la Ría en un eje artificial rectilíneo, quedando de forma subsidiaria el curso natural del río cegado en la margen izquierda. Aunque el canal que delimitó definitivamente el territorio de la península de Zorrozaurre se construyó tras diversos avatares, orientado hacia la margen derecha. Respondiendo a la estructura comarcal de la zonificación, la ciudad se sumía en una sucesión de barrios suburbanos y zonas acondicionadas para la actividad industrial, fabril y portuaria<sup>68</sup>. La creación de esta trama singular prelude una ocupación intensa del suelo, repartida entre las empresas de cierto empaque que lo han patrimonializado (Fundiciones Larrondo, Tarabusi S.A., Saema o el Puerto Autónomo de Bilbao, propietario en la actualidad del principal camino de conexión en la Ribera de Zorrozaurre), así como la industria subsidiaria de menor calado que se ha ido acondicionando y aclimatando al lugar<sup>69</sup>. El suelo residencial se ha concentrado históricamente sobre todo en la zona de la ribera y en los pequeños espacios públicos interiores que se han ido consolidando, lo que presagia una *interconexión simbólica con el barrio situado al otro lado de la Ría* (Olabeaga).

Es así como en la otra orilla, el barrio de Olabeaga se constriñe bajo la sombra de la colina de San Mamés<sup>70</sup>, limitado en su cota fluvial por el muelle de Alfonso Churruga que converge en el muelle de Olabeaga, las dos líneas de ferrocarril (Cercanías RENFE y mercancías), y las vías de

<sup>66</sup> En la onda de las transformaciones sufridas por el curso de la Ría para su aprovechamiento económico-industrial, el Canal de Deusto constituyó una obra decisiva. Hubo iniciativas a este respecto desde 1926, 1927 y 1928 que se plasmaron en las memorias de la Junta de Obras del Puerto, con proyectos presupuestados y sensiblemente retocados en 1935, 1941 y 1950, pero no será hasta 1968 cuando definitivamente convergen situaciones propicias sobre todo a nivel económico y presupuestario para afrontar la apertura del Canal, lo cual da una nueva impronta a las márgenes de la Ría en Deusto y San Ignacio, influyendo incluso a nivel global en la ordenación de la aglomeración bilbaína. De forma que el territorio metropolitano dibujado en el plano no se entendería del mismo modo sin este importante evento urbanístico de influencia supramunicipal. "Supuso la división de la trama urbana de Deusto-San Inazio y la creación de una dársena interior de buena funcionalidad. Como tal, con todas sus limitaciones de espacialidad, calado y comunicaciones ha permitido que durante 38 años de estiba y desestiba haya contribuido a descongestionar la saturación de un puerto fluvial hasta las sucesivas ampliaciones en el Abra". URIARTE, Iñaki. "La Ría y el Canal de Deusto", *Bilbao*, nº 202, marzo de 2006; p. 35.

<sup>67</sup> Así como un hecho decisivo anterior al ensanche bilbaíno que fue el cegamiento de la isla del Río de la Plata en Urbitarte, donde hasta hace poco se asentaban las ruinas de una de nuestras arquitecturas fluviales y portuarias emblemáticas pero tristemente desaparecida: el antiguo Depósito Franco de Bilbao.

<sup>68</sup> La península artificial surgida en la Ría se prolongaba hacia el norte ocupando un territorio llano de unos dos kilómetros de largo con una anchura bastante homogénea entre los trescientos y doscientos metros. Se ubica administrativamente entre los distritos 1 y 2 de Bilbao (Deusto y San Inazio respectivamente). De la implantación de la industria a lo largo del siglo XX resulta una distribución peculiar y 'privatizada' del espacio físico, lo cual podemos destacar si estudiamos el callejero de la zona caracterizado por una sucesión de estradas y calles particulares transversales. Callejones que confluyen por el Este en la zona del Canal y por el oeste en la Ribera de Zorrozaurre, vial que transcurre desde la Punta de la península hasta la fábrica de la colchonería RELAX, tomando después el nombre de Ribera de Deusto hasta la altura de la recientemente desaparecida factoría Toldos Goyoaga (Referencia espacial y simbólica que aluden los habitantes nativos del lugar pero que es un hecho insólito y desconocido para la mayoría de los ciudadanos), cerca ya de la confluencia con la Ribera de Botica Vieja fuera de los límites de lo que consideraríamos Zorrozaurre. "El hecho de que la gente asocie el lugar con un pasado, con la existencia de cierta tradición —con una referencia como lugar cargado [y 'recargado'] de cierta solera—, le confiere [...] un valor independiente del que objetivamente representa, teniendo en cuenta área de extensión, ubicación en relación a centros y/o periferias, valor inmobiliario o catastral. Las referencias, en la medida que se utilizan más allá de lo que indican directamente, le dotan de cierta trascendencia". DEL VALLE, Teresa. *Andamios para una nueva ciudad...*, op. cit., p. 137. Fue precisamente en esa zona de la Ribera de Deusto y Zorrozaurre, paralelo a la Ría, donde antaño comenzó a funcionar una de las primeras líneas de tranvía de Bilbao, de modo que luego se instalaría la línea de la margen izquierda de la Ría desde San Nicolás hasta Desierto-Barakaldo por terrenos de Olabeaga, cuando ya comenzaba a ocultar el horizonte marino un cielo siderúrgico plagado de contrapuntos fabriles con la instalación de Nuestra Señora del Carmen en la finca denominada La Punta, recordando la toponimia idéntica que hallaremos también en Baiona.

<sup>69</sup> Esta es otra de las dificultades que, sin lugar a dudas, presenta la reconversión de la zona, ya que la disgregación de la propiedad se contabiliza en unos seiscientos propietarios que en conjunto son dueños de aproximadamente una tercera parte del territorio. El Puerto posee la titularidad de gran parte del terreno restante, salvo unas pocas porciones pertenecientes al Ayuntamiento de Bilbao y a la Diputación vizcaína. El panorama deja entrever una innegable complejidad.

<sup>70</sup> Distrito 13 de Bilbao, Basurto-Olabeaga.

circulación que en cotas superiores trazan surcos en la ladera<sup>71</sup>. La montaña, la Ría, la península y el canal constituyen los principales elementos geográficos que ordenan y estructuran ese territorio urbano y metropolitano que ha sido un enclave industrial privilegiado para Bilbao, donde el valor topográfico y funcional del suelo ha definido un espacio de valores simbólicos y toponímicos, lo que nos recoloca ante problemas urbanísticos de dificultosa resolución de cara al cambio y reconstitución de usos y titularidades del espacio. Cuestión geográfica y funcional que sin duda influye en las propuestas de renovación y/o las alternativas de transformación.

### ***1.7.3.2.2. La ocupación industrial y residencial. El precedente para un nuevo urbanismo sobre la lámina de agua***

Los proyectos urbanísticos generales o específicos para el área de Zorrozaurre, cada propuesta con su distinto grado de interés en *la transición desde el enclave industrial al espacio urbano*, se han ido sucediendo, como decíamos, con mayor o menor entusiasmo desde hace más de tres décadas, lo que se publicita con la puesta en marcha del Instituto para la Promoción de Zorrozaurre en 1988<sup>72</sup>. Esta senda la continuaron los estudios del MIT y de la Escuela de Arquitectura de la Universidad de Navarra, con el concurso de ideas y anteproyectos que consideraba dicho enclave como un espacio de gran oportunidad para la recuperación de los bordes y frentes de agua en Bilbao. Fue también motivo de disquisición en las diversas fases del Plan Territorial Parcial (PTP) del Bilbao Metropolitano. Incluso se llegó a especular con la sorprendente idea que presentaba Zorrozaurre como la sede de una futura villa olímpica de cara a este encuentro deportivo de las Olimpiadas que concurriría en Bilbao en una fecha indeterminada. Al amparo del convenio de colaboración suscrito por el Ayuntamiento de Bilbao con la Universidad de Navarra surgieron algunos indicios de urbanización alternativa dignas de mención, como la iniciativa atrevida de asociar un tejido urbano novedoso para Bilbao con edificios formalmente concebidos y espacialmente ubicados como hileras de contenedores dispuestos para su carga, atendiendo a los valores plásticos de dichos elementos del pasado industrial que perpetúan una memoria y una concepción espacial determinada que se pretendía recrear inclusive desde el punto de vista cromático. Se configuraba una plataforma de suelo público continua y sin interrupciones sobre la cual se ubicaban las 'casas-contenedor', acompañadas de un peculiar tratamiento de la pavimentación y el mobiliario urbano. Una visión estética uniforme del territorio sin que la excesiva especialización de usos alterase la forma continua de ordenación urbana<sup>73</sup>. Otras propuestas se han ido sucediendo después, tal y como analizaremos y mostraremos en el apartado siguiente.

Esta incursión escrutando los criterios sobre los cuales se han sustentado los sucesivos planes para el entorno de Zorrozaurre, responde a una intención de revelar la historia urbanística más o menos reciente que atañe a esta zona para poder intuir o identificar algunos problemas. Problemas que unas veces han derivado de la escasa comprensión del territorio –sobre todo en las décadas de 1960 y 1970–, y más tarde en la excesiva innovación funcional en pos de la estrategia comercial de ciudad emblemática, lo cual se justifica por los valores que revierten en lo económico y dificulta casi siempre la generación de otras *inercias de índole cívica o ciudadana que tienen una clara identificación con los lugares*, ya que son ellos mismos los que los habitan. A esto hay que añadir la visión un tanto sectorial y parcial que se suscita con un tratamiento que tiende en mayor medida a separar más que a unificar, como sucede por ejemplo en el caso de Olabeaga, barrio que se integra en un área de actuación conjunta con Basurto y San Mamés, en vez de reencontrar el equilibrio con su cualidad específica ribereña y portuaria más intrínseca que asocia ese territorio fundamentalmente con Zorrozaurre a pesar de las diferentes cotas y desniveles del terreno. Es precisamente en el espacio de charnela correspondiente a Basurto donde se han conocido recientemente cinco proyectos finalistas del concurso que se convocó para el área que ocupaban los antiguos cuarteles de Garellano. Ferrater y asociados proponían un espacio verde rodeado de

<sup>71</sup> La Avenida de Montevideo y más arriba, la Solución Sur de entrada y salida a Bilbao.

<sup>72</sup> Iniciativa de la cual no se ha vuelto a saber nada.

<sup>73</sup> Aquellas propuestas premiadas y ya olvidadas se recogieron en una pequeña publicación que difícilmente se puede encontrar, editada en 1998 por el Ayuntamiento de Bilbao y la Universidad de Navarra con el sugerente título: *Zorrozaurre. Diseños para la reactivación de la Ría de Bilbao*.

manzanas edificadas como integración con el ensanche y una contención de alturas que se distorsionaba en los otros cuatro anteproyectos en forma de torres y rascacielos. Junquera arquitectos, por ejemplo, jugaba con la idea de recuperación de los patios de vecinos con tres torreones que se ubican en las esquinas de la parcela como contrapunto al Casco Viejo en el otro extremo de la ciudad. Una calle conecta las arterias con las viviendas de los militares que se mantienen, mientras que el equipo MVRDV/IA+B/GRAS proponía igualmente un rascacielos en forma de Lego preservando los edificios; un gran edificio escalonado que resuelve la obligatoria edificabilidad del entorno. Rogers Stirk Harbour+Partners dispone en el anteproyecto cinco bloques con parque triangular en torno al que basculan los edificios que van basculando en altura para que las casas tengan luz directa del sol. Por último, Suárez & Santas Arquitectos apostaban por la simplicidad y el crecimiento en altura para cuadrar la gran parcela conformando un paralelepípedo, para albergar actividades culturales, de ocio y sector terciario.

Los objetivos fundamentales del modelo que se proponía desde el PTP del Bilbao Metropolitano que hemos citado, eran la integración de ambos márgenes de la Ría y la descongestión de los municipios de la margen izquierda. Con todo, entre las piezas clave del desarrollo del eje metropolitano dentro del municipio de Bilbao se encontraba Zorrozaurre a muy largo plazo. En lugares concretos como la cornisa de Olabeaga se proponían actuaciones de uso residencial y dotacional para regenerar el tejido y recualificar los espacios públicos. En Zorrozaurre se estimaban suelos terciarios de uso mixto residencial-terciario con grandes espacios verdes y mezcla de terciario-residencial adaptándose a las características de la península. Entre tanto, la 'reflexión estratégica' impulsada desde Bilbao Metropoli-30 promovía 'proyectos estratégicos' como la creación de la 'ciudad de la innovación y el conocimiento', "destinada a la ubicación de actividades empresariales que fuesen altamente innovadoras –Innovarea– y suficientemente viables"<sup>74</sup>. En la primavera de 2002 un nuevo estudio titulado Bilbao: ciudad de oportunidades encargado por el Ayuntamiento a Arthur Andersen Consulting identificaba seis áreas de especial oportunidad para Bilbao: entre ellas se incluían Basurto-Olabeaga y Zorrozaurre como es lógico con la Ría como elemento geográfico estructurante, exponiendo proyectos de futuro para un desarrollo venidero. Este documento de visión estratégica se encuentra muy en línea con la filosofía de Bilbao Metropoli-30 en cuanto a las actuaciones y proyectos que se proponen (empresas de alta tecnología, parques de viviendas y parques urbanos, mejora de las comunicaciones, espacios para el deporte e infraestructuras sanitarias, promoción de la universidad en el entorno de Bilbao) y la recuperación de la Ría como elemento emblemático de especial interés.

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

En esta zona estaban previstas actuaciones de derribo<sup>75</sup> en una quíntuple operación que implicaba instalaciones industriales de todo tipo, para ejercer una labor de limpieza de suelo considerable. Es curioso constatar cómo el Avance del Plan Territorial Sectorial de Suelo Industrial

<sup>74</sup> *Bilbao as a global city. Making dreams come true*, Bilbao: Bilbao Metropoli-30, 1999; p. 40. Proyecto de primer rango para el Plan Estratégico 2010 de cara a la creación de un tejido empresarial tecnológicamente avanzado.

<sup>75</sup> Para ampliar información respecto a esta cuestión véase: *Actuaciones del Programa de Demolición de Ruinas Industriales en la Comunidad Autónoma de Euskadi*, Bilbao: Gobierno Vasco. Departamento de Ordenación del Territorio, Vivienda y Medio Ambiente, 2000.

(PTS) de la Comunidad Autónoma del País Vasco (CAPV), en su redacción de principios de 1993 preveía una progresiva sustitución de usos en Zorrozaurre asumiendo las propuestas del Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) de Bilbao (Apéndices: anexo 3). El cambio de usos exigiría una 'difícil' negociación con el Puerto Autónomo como gran propietario del suelo, en lo concerniente a la financiación del traslado, programación de la sustitución y usos alternativos, siendo "imprescindible dotar al área de mayor accesibilidad"<sup>76</sup>. La redacción posterior de finales de 1994<sup>77</sup>, concerniente al mismo plan, destaca que "en las zonas de Zorroza, Zorrozaurre y Canal de Deusto se prevé una progresiva sustitución de usos que se estima no se producirá en ningún caso antes del 1995"<sup>78</sup>. Por último, la redacción más definitiva del mismo PTS<sup>79</sup>, se desquita el problema anunciando que "el municipio de Bilbao se desagrega como un área de gestión independiente, dada la especificidad de su problema [únicamente podemos añadir a ello lo obvio, que ya nos encontramos en el año 2006]"<sup>80</sup>. De este modo se incitaba al Plan General de Ordenación Urbana de Bilbao a que adquiriese la responsabilidad del problema, aunque las premisas establecidas en este documento tampoco pueden considerarse determinantes si se tiene en cuenta que, sobre todo tratándose de municipios de gran entidad como Bilbao, el PGOU puede sufrir modificaciones parciales puntualmente en cualquier pleno ordinario o extraordinario del Ayuntamiento, por lo que la ordenación de Zorrozaurre quedaba al final a la espera de definirse en los designios de su correspondiente Plan Director, Plan Parcial, Master Plan o en su caso Plan Integral de Reforma/ Rehabilitación para la zona en cuestión, como así finalmente se va proceder. Sería conveniente acotar y definir el entorno como un Área Integral de Reforma Interior, ordenación jurídica utilizada en entornos de alto valor histórico, lo cual condicionaría la necesidad de incrementar un respeto tácito a la estructura espacial y a los posibles reconocimientos *patrimoniales y estéticos* que determinan el carácter de Zorrozaurre<sup>81</sup>.

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

<sup>76</sup> *Plan Territorial Sectorial de Suelo Industrial de la Comunidad Autónoma del País Vasco (Documento Avance)*, Vitoria-Gasteiz: Gobierno Vasco. Departamento de Urbanismo y Vivienda, Dirección de Ordenación del Territorio, 1993; p. 163.

<sup>77</sup> En ese lapsus temporal cambia la denominación del PTS de Suelo Industrial de la CAPV por la de PTS de Suelo para Actividades Económicas de la CAPV (cambia también el nombre del departamento gubernamental que lo promueve).

<sup>78</sup> *Plan Territorial Sectorial de Suelo para Actividades Económicas de la Comunidad Autónoma del País Vasco*, Vitoria-Gasteiz: Gobierno Vasco. Departamento de Urbanismo, Vivienda y Medio Ambiente, 1994; p. 130.

<sup>79</sup> Vuelve a trastocar sensiblemente su denominación en 2001 añadiendo el calificativo de suelo 'público' (colaboran dos departamentos del Gobierno Vasco, el de Industria y el que ahora se llama Ordenación del Territorio, Vivienda y Medio Ambiente).

<sup>80</sup> *Plan Territorial Sectorial de Creación Pública de Suelo para Actividades Económicas y de Equipamientos Comerciales*, Vitoria-Gasteiz: Gobierno Vasco. Departamento de Industria, Comercio y Turismo. Departamento de Ordenación del Territorio, Vivienda y Medio Ambiente, 2001; p. 184.

<sup>81</sup> Durante el año 2002 se procedió al arreglo del camino de sirga que bordea la orilla de la Ría en Zorrozaurre (carretera propiedad del Puerto), pero que mediante convenio con el Ayuntamiento de Bilbao, afrontarían a partes iguales entre sendas instituciones el presupuesto necesario para la reparación.

Uno de aquellos terceros premios sirvió para un planteamiento más elaborado por parte de un equipo de arquitectos encabezados por Xabier Unzuurrungaza (lo que ha tenido una continuidad en el caso de Olabeaga, como se verá después). La idea proponía a grandes rasgos desecar la Ría en su trazado natural dejando una línea de agua en alusión a la memoria histórica del lugar y abrir el Canal de Deusto fomentando un parque lineal en la orilla, con un ensanche de viviendas abiertas hacia el parque y la posibilidad de creación de un puerto deportivo. Una propuesta más evolucionada derivada de aquella primera idea geometrizarla después el cauce originario de la Ría abriendo igualmente el Canal<sup>82</sup> para la prevención de inundaciones, de forma que se formasen unas isletas flotantes intercomunicadas para zonas verdes y establecimiento de infraestructuras, con una preclara intención de 'crear ciudad'<sup>83</sup>.

Estos técnicos profesionales apuntaban precisamente a esa idea de 'sutura urbana' mediante sendas de un 'artefacto urbano' articulado en torno a la Ría (que es la propia ciudad como 'unidad monolítica') aprovechando para ello la coyuntura histórica y un espacio intersticial significativo como es Zorrozaurre. Se ensalzaba la idea de ciudad con todos sus aspectos 'estructurales, morfológicos y espaciales urbanos' que presenta y 'representa'. Se puede considerar, además, de suma importancia, el hecho de que se ensalce en este proyecto el elemento puente como objeto estructurador de unos ámbitos y espacios urbanos o metropolitanos tan importantes como lo han sido en Bilbao a lo largo de su historia unida a la Ría, y por ende a los puentes –elementos de conexión–, así que el documento apremiaba la necesidad de un estudio ciudadano del 'tendido de los puentes en relación a los factores geográficos del emplazamiento y a la estructura urbana cuya accesibilidad difunden de una a otra ribera'. La Ría se transformaría en una 'secuencia de espacios verdes y áreas de interés público', mientras que los puentes se emplazaban atendiendo a la función propiamente conectora a la vez que a las características geográficas peculiares de la Ría.

Sin embargo, en el inicio de 2003 se conocía la noticia de que se le había encomendado al arquitecto Renzo Piano la ordenación del área de Zorrozaurre. Debería siluetar en el anteproyecto las líneas directrices generales de actuación estratégica que trazó el estudio realizado por Arthur Andersen para la zona que comprende más de 30 hectáreas. Paralelamente, a comienzos de 2003 concluyeron también las obras para el acondicionamiento del nuevo espacio de actividades públicas que habilitó el Ayuntamiento en la entrada de Zorrozaurre junto a la rotonda del puente de Euskalduna, con el propósito de liberar terrenos de antiguos usos portuarios e industriales para dotar a Bilbao de un área alternativa para la celebración de actividades al aire libre, tal y como especificaremos más adelante.

Es comprensible que Renzo Piano haya declinado la invitación a intervenir en Zorrozaurre<sup>84</sup>, además de que, posiblemente, la dirección que tomarían sus propuestas en ese panorama urbano complejo causarían el sonrojo de más de un promotor, pues basta un paseo matutino por la zona para poder establecer hilos conductores con los acontecimientos de diversa índole que suceden en ese peculiar entorno. La degradación industrial y/o arquitectónica palpable no evita, sin embargo, la percepción de unos tejidos sociales significativos y diversificados que se establecen y habitan la zona (establecimientos hosteleros, viviendas que tímidamente se rehabilitan...), lo cual requeriría al

<sup>82</sup> Se ha divulgado en más de una ocasión cómo han existido proyectos infructuosos en Bilbao condenados a dormir el sueño de los justos, pero que desde otras perspectivas mucho más coherentes y reflexiones más evolucionadas se vuelven a retomar en la actualidad. Esto acontece también con la idea de apertura del Canal de Deusto que se vertía ya desde el marco del Plan Comarcal de 1943-46, quedando el curso de la Ría como un fondo de canal o canal subsidiario.

<sup>83</sup> UNZURRUNZAGA, Xabier (dir.). *Análisis y alternativas a los contenidos de nuevas infraestructuras viarias contempladas en el Plan Territorial Parcial del Bilbao Metropolitano* (memoria y dossier planimétrico), Universidad del País Vasco/EHU., s/l.; p. 3 (inédito). Estudio encargado por convenio de cooperación entre el Instituto de Estudios Territoriales de la Diputación Foral de Bizkaia y el Departamento de Arquitectura de la Universidad del País Vasco/EHU. (Escuela Técnica Superior de Arquitectura de San Sebastián) en diciembre de 2000.

<sup>84</sup> Este arquitecto es una figura destacada por la protección y regeneración de enclaves históricos de gran importancia para la conservación del patrimonio. Intervenciones en Rodas, Valetta, Malta, centro histórico de Génova y sobre todo, el Centro Georges Pompidou de París atesoran su reconocimiento internacional, combinando en la arquitectura que realiza el original uso de los materiales para la creación de estructuras innovadoras y la preocupación por el entorno urbano, esto es; la utilización de alta tecnología adecuada al valor arquitectónico basado en la preocupación de las necesidades de quien habita lo que construye.

menos una valoración antropológica y sociológica antes de realizar 'tabla rasa'. Algunos sectores institucionales podrían quedar sumidos en un estupor sorpresivo no demasiado agradable si R. Piano propusiese, por ejemplo, como 'única' intervención en Zorrozaurre, cubrir mediante una de sus típicas tejabanas onduladas el camino de ronda que procura la comunicación de los viandantes, para que estos puedan protegerse de las inclemencias climáticas, o en todo caso, algo similar a esto, lo cual, dicho sea de paso, estaría francamente bien ideado con gran sensibilidad y generosidad por el entorno.

En un contexto en el que de forma palpable se suceden las propuestas y los proyectos, tras los sucesivos parones ejecutivos y administrativos sufridos por el PTP (Plan Territorial Parcial), en julio de 2003 se aprobaba inicialmente un documento revisado y sensiblemente retocado que abogaba ya por un modelo de ciudad más compacta, entendiendo que no se puede 'dilapidar' el suelo de los municipios del área metropolitana. Uno de los temas más controvertidos que constituía la 'autovía del Nervión', eje lineal rotundo<sup>85</sup> que cosechó numerosas críticas y detractores, se aplaca hasta reducirse a un eje viario considerablemente más 'amable' que se bifurcaba en avenidas amoldadas al territorio. Se incidía, así mismo, en la posible o probable apertura del Canal de Deusto, que convertiría la actual península de Zorrozaurre en una o varias isletas<sup>86</sup>, quizás como l'Île de Notre Dame en el Sena parisino pero sin catedral ni jorobado, y los barcos 'pil-pil' para las rutas turísticas en lugar de los bateaux-mouche del Sena o los riverbus del Támesis; estos últimos se citan expresamente en el documento del PTP<sup>87</sup>. Un Zorrozaurre teñido de azul y verde, donde, sin embargo, no se pueden olvidar las *preexistencias históricas en forma de permanencias arquitectónicas* (Aldo Rossi) *como los edificios residenciales de importancia histórica y/o estilística* que se aluden en el texto del PTP sin decir ni siquiera cuáles son, obviando otra vez los edificios industriales igualmente relevantes.

La transformación o transfiguración espacial de Zorrozaurre liga con las actuaciones que se proponen para el barrio de Olabeaga. En este caso, además, el colapso de la zona podía haberse visto disparado de llegar a prosperar las pretensiones del Athletic Club para instalar allí el nuevo estadio, si bien la idea parece haberse esfumado tras el frontal rechazo del vecindario, las críticas del Colegio de Arquitectos y las 'dudas' del Ayuntamiento. Mientras tanto, el frente construido de la Ría (suelos que mantienen su carácter predominantemente residencial conjuntándose con el comercio y la industria, una vez desaparecida la actividad portuaria antaño tan importante), debería de resolver su encuentro y continuidad con los bordes fluviales en la cota ribereña a través de sistemas de plataformas y rampas, que se podía complementar con hitos simbólicos. Al mismo tiempo el proyecto para Olabeaga elaborado por la UPV/EHU. a instancias del Ayuntamiento de Bilbao<sup>88</sup> (Apéndices: anexo 4), hubiese obligado amaterializar el polémico derribo parcial de un edificio emblemático de la ciudad decimonónica como es la Casa de la Misericordia en los jardines de San Mamés<sup>89</sup>.

Los antecedentes a las cuestiones aquí expuestas los encontramos, así mismo, en el Plan de

<sup>85</sup> El objetivo principal consistía inicialmente en la creación de una vía directa como eje rectilíneo que conectase con el Superpuerto en el Abra, para facilitar prioritariamente el transporte de mercancías. Lo cual se decía que reactivaría la actividad portuaria, hipotecando incluso el paisaje urbano más céntrico e identitario de la ciudad en Zorrozaurre y el ensanche. Un eje implacable de tránsito que en Bilbao ni siquiera serviría, como en el caso de Barcelona, para aproximar a los visitantes desde el aeropuerto hasta las puertas del recinto instalado para el FORUM 2004 (gran edificio triangular y 'galáctico' de Herzog y De Meuron), sin transitar tan siquiera por la ciudad, observando los edificios 'totem' de todos los arquitectos 'estrella'. Una ciudad de la circunvalación jalonada por escenografías urbanas de la ensoñación pero que parecen de cartón-piedra. En definitiva, un claro ejemplo de cómo no se puede realizar la recuperación urbanística en la ciudad en aras de la especulación y el simulacro.

<sup>86</sup> Aconsejado, al parecer, por las necesidades hidráulicas de la zona.

<sup>87</sup> "Zorrozaurre (OE.2)", *Plan Territorial Parcial del Bilbao Metropolitano (ANEXO)*, s. l.: Diputación Foral de Bizkaia. Departamento de Urbanismo, diciembre de 2002 (CD-Rom, Documento de Aprobación Inicial); p. 61.

<sup>88</sup> Siguiendo el plan rector trazado por el equipo de arquitectos de la Universidad encabezado por el catedrático de urbanística y ordenación del territorio Xabier Unzurrunzaga que había suscitado la propuesta alternativa para Zorrozaurre, se preveía en el caso de Olabeaga un cambio urbanístico importante prosiguiendo en cierto modo las actuaciones de la vega ribereña de Abandoibarra.

<sup>89</sup> Además de esta posible pérdida ya de por sí cuestionable, más que nada por la raigambre histórica que convierte el edificio y su entorno en un lugar de permanencia de una memoria colectiva, la nueva configuración de la zona incluiría otros cambios de envergadura como la desaparición de las cocheras de RENFE.



Reforma Interior Parcial de Deusto, Olabeaga y Zorrozaurre proyectado en 1973 por los arquitectos Sainz Girone y Sainz de Artiach, quienes valoraban la continuidad o no del Canal de Deusto o en su caso el relleno del cauce de la Ría uniendo la península de Zorrozaurre con Olabeaga. La función del rellano, un terreno sustraído a la Ría, hubiese sido la instalación de almacenes en concordancia con la zonificación impulsada por el Plan Comarcal aún vigente en esa fecha, causando así la desaparición definitiva de los testimonios urbanísticos y arquitectónicos de antaño. Esto nos hace pensar que para no reanudar los errores del pasado, las actuaciones propuestas tanto en Zorrozaurre como en Olabeaga tienen que tener una clara *interconexión, siguiendo la línea trazada de la continuidad urbana*. Ese nexo o espacio de bisagra lo constituyen precisamente los muelles de Olabeaga y los trazados viarios y ferroviarios que atraviesan los banales escalonados de la ladera del monte Kobetas. Es un punto de engarce de la ciudad y su hinterland con un gran potencial urbanizador por su privilegiada posición territorial de corredor en la Ría, aunque paradójicamente genera barreras urbanísticas de pendiente pronunciada. La continuidad urbana se da, por lo tanto, en la cota más baja de la Ría, vértebra que garantiza la expansión proyectada de la ciudad hacia el entorno metropolitano y que sería necesario reforzar con una secuencia de ejes urbanos y espacios públicos. La linealidad del 'waterfront' se estima proclive a recibir la inclusión de elementos mobiliarios o 'micro-arquitecturas' para la dignificación de los espacios públicos urbanos –*hitos y mojonos*–, apelando a la evocación de las memorias de los lugares.

### ***1.7.3.2.3. Reinención de signos identitarios en los espacios post-industriales y portuarios***

A comienzos de marzo de 2004 el Colegio Oficial de Arquitectos Vasco-Navarro acogió las jornadas de debate del Foro para un Zorrozaurre Sostenible, razonando de este modo varias premisas e hipótesis en torno al futuro del barrio que tendrían que consolidar Zorrozaurre: "como zona de alta visibilidad, tendrá un impacto profundo en la imagen de Bilbao. Como zona central en el eje de la ciudad, tendrá gran influencia sobre los demás barrios y la vida general de Bilbao. Como gran proyecto económico, tendrá importantes repercusiones en la vida económica de la ciudad"<sup>90</sup>. A lo que cabría añadir las peculiaridades que presenta el tejido social como ese necesario '*andamiaje de la ciudad*', proponiendo recursos para que no se produzca la gentrificación (término adoptado del inglés 'gentry': gente educada y acomodada pero no necesariamente de las clases más altas o pudientes) o huida masiva de habitantes y sustitución por otros sectores sociales de mayor poder adquisitivo. Los vecinos y residentes manifestaban su deseo de que se regenera a partir de las estructuras existentes, esas presencias, preexistencias y permanencias que impregnan sentido a los lugares de memoria decadente<sup>91</sup>.

A este respecto, nuestro trabajo de campo nos ha conducido hasta la plataforma ciudadana Herria Aurrera de Deusto, pudiendo constatar que mostraba, por su parte, una lógica preocupación por el futuro incierto de la zona de Zorrozaurre con la urbanización definitivamente encomendada a la arquitecta Zaha Hadid, lo que en opinión de este colectivo provoca un choque frontal con las actividades que se realizan en la actualidad (pequeña industria, talleres, vivienda degradada, fenómenos como la 'okupación' que funcionan como focos de atracción, etc.). Urgía la formación de comisiones abiertas en las que participasen asociaciones vecinales<sup>92</sup>, talleres de la zona y trabajadores junto con los diversos grupos políticos, exigiendo que el parque de viviendas de

<sup>90</sup> Información y comentarios que se recogían en la página electrónica [zorrozaurre.org](http://zorrozaurre.org) que la asociación vecinal ha publicado con motivo de las jornadas como antesala de la edición del libro: *Foro para un Zorrozaurre sostenible*, con las ponencias y disertaciones presentadas o vertidas durante el encuentro.

<sup>91</sup> Participó el propio equipo de Zaha Hadid Partners representado por Larry Barth, técnicos de medio ambiente (se contó con la presencia del antropólogo social y ecologista-urbano Herbert Girardet), de proyectos urbanos en áreas industriales (Eric Owen) y paisajistas de la talla de Mathew Frith, así como técnicos del Ayuntamiento de Bilbao (Carlos Goyarrola) además de responsables políticos e institucionales.

<sup>92</sup> El tejido asociativo es considerable teniendo en cuenta los escasos habitantes actuales. Aparte del colectivo "Euskaldunako Zubia" existen agrupaciones de mujeres así como la asociación de jubiladas íntegramente compuesta por socias femeninas, además de otros grupos de ya larga trayectoria como el Club de Tiempo Libre Ur-Artea, lo que es un certero reflejo del dinamismo de la zona. Con el inicio del proyecto de Z. Hadid, la artista Aiora Kintana y la socióloga Letizia Orue realizaron un video que recogía interesantes entrevistas tanto a vecinos como a técnicos y responsables municipales que tiene que tomar partido en Zorrozaurre. Dicho trabajo audiovisual ha sido presentado en diversos colectivos de la ciudad y en la Facultad de Bellas Artes, a raíz de un curso de doctorado organizado por el *Departamento de Escultura* en 2006.

Zorrozaurre tienda a fomentar la permanencia de los vecinos de la zona<sup>93</sup>. Nos preguntamos, no obstante, cómo puede ser posible el mantenimiento de cierto tejido social asociado al lugar, si de entre todo el montante de vivienda que se quiere ubicar un 50% se va a destinar al mercado de vivienda libre, con lo que ello supone en cuanto a cambio y transposición de capas ciudadanas, y si el restante 50% de VPO seguirá gestionándose por sorteo público donde los vecinos de Zorrozaurre concurren con las mismas condiciones que otros interesados. La consolidación del desarraigo se une a la imagen de marca que en Zorrozaurre vuelve a apelar a la idea de 'parque tecnológico', proporcionando una apariencia publicista a una nueva operación urbanística de gestión inmobiliaria y 'orientación residencial', sin una previsión clara que se dilate en un período más prolongado de tiempo. Perfilando el futuro con *el dilema perpetuo entre transformación y conservación* que introducíamos al inicio, existen indicios fundados de que la propuesta urbanística de Z. Hadid propone respetar los frentes de la Ría en la zona más histórica de la Ribera de Zorrozaurre y Ribera de Deusto, lo cual debe de ser cierto si nos fijamos en la restauración integral que se ha llevado a cabo en uno de los edificios de viviendas del período de la arquitectura ecléctica decimonónica, que se iza como uno de los hitos más emblemáticos de Zorrozaurre (palacio 'Madaleno')<sup>94</sup>.

En similar vertiente hay que añadir la intención que parecía tener el consistorio bilbaíno de adjudicar también a Zaha Hadid la ordenación del entorno de Olabeaga para conseguir esa unidad urbana que se señalaba relevante, aludiendo igual que en el caso de Zorrozaurre a la "dimensión visual-metropolitana, porque la eliminación de las barreras arquitectónicas y el desarrollo urbanístico en terrazas [con el aprovechamiento máximo de las laderas] permitirán la integración visual de Bilbao, su Ría y su entorno"<sup>95</sup>. Esta decisión que encamina la ordenación del área en un sentido determinado y unívoco, significaría de manera más contundente la propuesta de la arquitecta seleccionada, ya que podría por fin compatibilizar intencionadamente la conservación y 'conversación' de las márgenes de la Ría en ambas orillas como decíamos anteriormente, logrando así una integración mucho más eficaz con el territorio y sus expresiones estéticas de paisaje construido y modelado a lo largo de muchos años de relaciones humanas e intensa utilización. Olabeaga se independizaría a nivel de planeamiento, liberándose de su inclusión con los territorios colindantes de Basurto y San Mamés.

Parece que la arquitecta iraquí va a dejar respirar a los frentes de agua, especialmente el 'waterfront' de Zorrozaurre cargado de reseñas memorables e inmemoriales. Ya se verá si esa relativa libertad de movimientos podría originar un nivel de simbiosis entre los requerimientos urbanísticos y los intereses de las colectividades humanas que se asientan en el lugar. El borde del agua pasaría así a cumplir una doble función asociada a la perdurabilidad de la memoria aparte de su función estructurante –senda que hace accesible la zona–, función que sería en todo caso revalorizada de instalarse la nueva línea del tranvía que se contempla. Este hecho acrecentaría la sensación de linealidad con una escala y unas dimensiones apropiadas a las dignas persistencias de esos 'bordes' urbanos que significativamente constituyen imágenes características de toda una ciudad. Habrá de valorarse y ponderarse a medida que la urbanización se desarrolle cómo se conseguirá, si es que se logra, el entronque de la ciudad nueva con las herencias y 'permanencias' históricas dignas de respeto. Ya que la puesta en escena de ciertas opciones de calidad urbana se contradicen en ocasiones con los proyectos tecnocráticos que pretenden 'abarcarlo todo', desde la residencia hasta las áreas empresariales pasando por equipamientos deportivos en torno al agua e 'industrias culturales' y de ocio selecto<sup>96</sup>.

<sup>93</sup> Otro tanto se alegaba en el caso del Plan de Ordenación de Olabeaga, poniendo de manifiesto la inexistencia de un proceso de consulta que impida la consecución del proyecto de espaldas al vecindario.

<sup>94</sup> El estado de ruina de dicho edificio anterior a la restauración de fachadas e interiores dejaba traslucir entre los cristales rotos de su amplio mirador, objetos y muebles que aún mantenía en su interior (una antigua lámpara colgada del techo que zarandeaba el viento, denotaba el estilo de la ornamentación burguesa en el primer piso. Mientras, por uno de los resquicios del segundo piso se avistaba parte de una hornacina que contenía nada menos que la maqueta de un gran barco, lo que era un certero indicativo del origen de los propietarios y residentes de la vivienda).

<sup>95</sup> "Bilbao. Ciudad de oportunidades", [bilbao.net](http://bilbao.net), página web de internet del Ayuntamiento de Bilbao.

<sup>96</sup> En este sentido, la recuperación y restauración de los interesantes edificios industriales que citábamos en Zorrozaurre sería a nuestro juicio una consideración acertada, siguiendo quizás el ejemplo de la peculiar alternativa que se ha tomado con un edificio industrial de Ibarrekolanda (en la ribera de San Inazio), instalando pistas de 'minibasket' y mesas de juegos como ping-pong o ajedrez en la azotea del antiguo inmueble (fruto de la rehabilitación llevada a cabo por el Área de Obras y Servicios del Ayuntamiento de Bilbao). Lo que proporciona un valor añadido al resto industrial y lo reconvierte en

Adelantando y allanando el camino para las alteraciones del PGOU se concluyó de redactar en setiembre de 2005 un documento institucional en el que se recogían criterios y soluciones a las posibles modificaciones para el área. El suelo urbano se sujeta a un Plan Especial de Reforma Interior denominado Área de Ordenación Remitida de la Península de Zorrozaurre. La ordenación pormenorizada abarca tres ámbitos diferenciados: Ribera de Deusto con edificaciones fundamentalmente residenciales, las actividades productivas e industriales y las zonas de servicios del puerto concentradas básicamente a ambos lados del Canal de Deusto. Apremia el énfasis de centralidad urbana y 'remate de la ordenación de la ciudad' que se le pretende otorgar a este territorio longitudinal norte-sur en una cota casi a ras del agua, como nexo de unión, espacio de gozne y apertura entre Deusto, San Inazio, el ensanche y Olabeaga, todos ellos espacios e intersticios fronterizos<sup>97</sup>.

En este punto, uno de los mayores escollos en la ordenación territorial de la península de Zorrozaurre, su posible conversión en isla, parece haberse decantado por el mantenimiento del modelo actual dado que se ganaría terreno edificatorio además de reducir el número de conexiones mediante puentes, incrementándose la navegabilidad de la Ría hasta el Museo Marítimo de Abandoibarra (para que puedan penetrar buques de cierto calado y puntal). Visto lo cual: "resulta algo desconcertante esta decisión que merecería por su trascendencia un profundo debate desde variados análisis, dada la expresividad que tendría casi en el centro de la metrópoli la presencia de una isla y las numerosas evocaciones compositivas que induciría al urbanismo y al paisaje fluvial"<sup>98</sup>. La configuración de la isla, de realizarse, podría así considerarse como una restitución morfológica de una geografía urbana que en su tiempo existió. Aunque el plan tiene previsto mantener edificios históricos eximiéndolos de cargas urbanísticas, se desconoce a ciencia cierta las utilidades posteriores de dichas edificaciones ('contenedores culturales' para 'disciplinas inexistentes' como dicen los gestores) y el juego que puedan dar las uniones con los espacios acondicionados para la nueva trama urbana, sin que toda la parte histórica del barrio se convierta en un 'gran anacronismo'. Esa misma preocupación es la que muestran los vecinos al asegurar que la altura de los nuevos edificios puede 'acorrallar' a los preexistentes, incurriendo, además, en la posible creación de espacios confusos, semi-privados y pseudo-públicos, de uso más o menos restringido<sup>99</sup>.

A pesar de los calificativos de obsolescencia y degradación que se pretenden imponer a este territorio urbano cuya imagen se hereda de la intensa actividad industrial y portuaria, destacaríamos que una mirada más contundente debería de revelar las razones que motivarían la conservación en la medida de lo posible, de sendos espacios –Olabeaga y Zorrozaurre– que han modelado, junto con sus pobladores, barrios de cierta solera en Bilbao, testigos de la memoria de nuestro pasado. Toda una serie de imágenes urbanas significativas (desde espacios decimonónicos hasta formas industriales vanguardistas) se concentran, apilándose y amontonándose sin solución de continuidad en un constreñido territorio limitado por la Ría y un canal artificial.

---

equipamiento colectivo, como en este caso en el que el bloque servirá además como lugar de almacenamiento de máquinas y útiles municipales. Desde los colectivos implicados en Zorrozaurre se aboga, muy especialmente, por los criterios de sostenibilidad y la ecología urbana con propuestas de 'eco-ciudad', pequeños parques y zonas de agua con huertos comunitarios y 'azoteas verdes', calles como lugar de encuentro con restricciones al vehículo rodado, paseos por la 'fachada' de la Ría con un carácter más ligado a la memoria histórica, tal y como se reseña en estas mismas páginas o incluso el establecimiento de un centro ecológico. A ello contribuye la realización del taller: "Edificaremos sueños: el futuro de Zorrozaurre" para debatir el porvenir del barrio, siempre desde una filosofía del 'open source' o 'participación abierta'.

<sup>97</sup> Junto con el 'análisis exhaustivo de las preexistencias', la denominada Comisión Gestora impulsó en 2002 un acuerdo con la Diputación, el Ayuntamiento y la Autoridad Portuaria con el fin de organizar una Mesa para el Desarrollo de Zorrozaurre, no tan "participativa" como en el caso de Bilbao La Vieja sino esta vez integrada solo por los cabecillas institucionales.

<sup>98</sup> URIARTE, Iñaki. "La Ría y el canal...", *op. cit.*, p. 35.

<sup>99</sup> La gestora fue la que se encargó, también, de concertar el documento urbanístico Master Plan de Zorrozaurre que desarrollaba pormenorizadamente la ordenación urbanística. La calidad del diseño urbano con la inclusión de diversos tipos edificatorios hace que se adopte una morfología urbana 'acorde con las anteriores condiciones urbanísticas' y las consideraciones intrínsecas de la construcción en los ámbitos históricos de la ciudad, si es que se evita que parezca un 'pastiche' de lo antiguo. Priorizando siempre el uso residencial, se contempla una reserva sustancial para 'actividades económicas' sin una clara definición. Por lo tanto, otro foco de interés son los aspectos de conectividad, con los 'criterios más acordes de sostenibilidad' que 'alteran' las previsiones establecidas en el PGOU, el Plan Territorial Parcial y en el Plan Sectorial de Carreteras de Bizkaia.

Si se ha de decidir entre la transformación rehabilitadora que sustituye o la conservación revitalizadora que restaura y recompone, expondremos unas cuestiones determinantes que atesorarían, desde nuestra perspectiva, la validez de la segunda opción, incidiendo en la ocupación física y estética de los citados barrios, los puntos de convergencia y la variable poblacional que no es conveniente obviar en estos casos, máxime cuando desde un lado del problema se viene intuyendo una creciente incertidumbre y desconfianza –habitantes de Zorrozaurre–, y desde el otro lado –Olabeaga– una contundente oposición al abandono del barrio, a los derribos y desalojos y a la acción expropiatoria que desahucia de 'morada' y de 'memoria'<sup>100</sup>. El urbanismo y la arquitectura han de redescubrir de un modo u otro la identidad de los lugares, cuya carga simbólica y metafórica es importante ya que constituye el peso del recuerdo. En los 'lugares' condenados a cumplir la función de 'no-lugares' (Marc Augé), pueden, no obstante, promoverse estrategias de identidad aunque fuera transitoria, lo que sucede por ejemplo en Zorrozaurre con el fenómeno de la 'okupación' o en Olabeaga con la inmigración que ya se empieza a intuir. Sectores de población que perfilan una ciudadanía advenediza/ arrendataria que ha de interactuar inexcusablemente con la población autóctona residente y/o copropietaria. Son, en ocasiones, lugares que se dejan degradar por unos intereses institucionales determinados y para destruirlos totalmente, se apela a una supuesta pérdida de identidad aparte de la propia marginación física, urbanística y de comunicación (limitación de transportes colectivos, accesos...). La ciudad puede así contener periferias que no coincidan precisamente con las articulaciones geográficas, con las zonas periurbanas o con las coronas metropolitanas. Sin embargo, esas 'periferias céntricas' que en casos como el de Bilbao legan un paisaje de la decadencia industrial, constituyen así mismo los límites de la ciudad. Zorrozaurre y Olabeaga serían dos ejemplos magníficos de ello –declive de la actividad industrial y portuaria– junto con Bilbao La Vieja por razones históricas bien distintas que no vienen al caso.

El paisaje de la arquitectura industrial, el cual proporciona una memoria que no es lógico desdeñar, está conformado por instalaciones derruidas o semiderruidas que "conservan todavía la resonancia bella de una arquitectura racionalista y funcional". Es, sin duda alguna, "una magnífica mina de memoria y vestigios de diversa naturaleza, potencialmente rica para extraer nuevos conocimientos, inventariarlos y socializarlos culturalmente desde la arqueología industrial, las ciencias sociales y las humanidades"<sup>101</sup>. Edificios notables que exponen la racionalidad arquitectónica del primer tercio del siglo XX aparecen esgrafiados con 'spray' o aerógrafo, sobreponiendo murales pintados y mensajes de 'sueños en fase de construcción' sobre las paredes ciegas de las mudas fachadas al descubierto, mostrando desde sus ventanas y sus muros el síntoma de la 'okupación' que se vale del recurso del graffiti como uno de los pocos medios a su alcance para hacerse presente en el espacio público, exhortando la 'edificación de sueños' imposibles. En Zorrozaurre hubo –algunas aún siguen en funcionamiento a duras penas– numerosas industrias de 'baja intensidad', subsidiarias y/o proveedoras del tejido empresarial a mayor escala, sustentada por pequeños talleres y negocios. Las fábricas de mayor envergadura han acuñado un carácter propio constituyéndose como *hitos referenciales*, retomando la idea que anteriormente apuntalábamos. Toldos Goyoaga fabricaba lonas y velajes para la provisión de los grandes astilleros<sup>102</sup>, y galletas Artiach instaló también su factoría "Duquesa María" en Zorrozaurre. Es significativo el caso de Toldos Goyoaga, ya que la desecación de la marisma en el lugar donde existía un molino de mareas sirvió para el establecimiento de una velería que dio origen a una industria que ocuparía el frente fluvial hasta los últimos años del siglo XX. "Tal vez al recuperar sus riberas restauren también el viejo molino que la marisma guarda en sus entrañas y con él renazca un nuevo y esperanzador futuro para otras tantas generaciones"<sup>103</sup>. Otro tanto sucede con la empresa química Coromina Industrial, de modo que las arquitecturas de las décadas de 1920, 1930 o inclusive 1940 perviven junto a otros edificios 'modernos' del funcionalismo internacional. En

<sup>100</sup> La 'casa de la memoria', 'techo' construido y habitado que constituye algo más que únicamente 'vivienda'.

<sup>101</sup> GOLVANO, Fernando. "Paisajes, derivas, vestigios...", en: Fernando Golvano y Luis de Palma. *Paisajea, Industria eta Oroimena/ Paisajem, Indústria e Memória/ Paisaje, Industria y Memoria/ Landscape, Industry and Memory*, Donostia-San Sebastián: San Telmo Museoa, Cadeia de Relação do Porto, 1999; p. 122.

<sup>102</sup> Otra empresa realizaba cadenas para anclas de buques.

<sup>103</sup> BILBAO-GOYOGA, Jesús. *El genio de la ría. Una evocación desde la Ribera de Deusto*, Bilbao: Muelle de Urbitarte, 2005; p. 182.

Olabeaga la imagen de las infraestructuras industriales ha estado asociada sobre todo a las cocheras y los equipamientos ferroviarios. Podemos encontrar también estructuras de la ingeniería industrial que una vez perdido su uso específico se convierten en anacronismos descontextualizados con semblante escultórico.

Esa conjunción de tipología diversificada y cúmulo de estilos arquitectónicos en un mismo entorno que confiere un sentido histórico al espacio urbano, aparte de constituir un claro ejemplo de la diversificación tipológica, se muestra igualmente flexible en lo referente al ámbito residencial. La arquitectura pseudo-vernácula del regionalismo nevasco –chalets donde residían las propias familias capitalistas– se conjunta tanto con las casas burguesas de pisos como con las pervivencias que sobre todo en el borde de la Ría nos hablan de un pasado más lejano de humildes casas datadas en unas fechas que nos retrotraen a los asentamientos portuarios de hace doscientos o trescientos años. Algunos elementos heráldicos, por ejemplo, que son también elementos de memoria indicativos de cierto 'status' que pervive en la historia a veces oculta de los lugares, se han mantenido en su origen probablemente desde la edificación de las propias casas. Escudos que según se recoge de los testimonios presenciales atestiguarían probablemente la existencia de una antigua aduana, lo que justificaría una simbología unida a la navegación marítima y quizás al comercio y tránsito de materias primas y mercancías. Otros elementos mobiliarios de amojonamiento recuerdan así mismo la señalización y acotación terrestre del territorio junto al balizamiento fluvial para la navegación marítima que monopolizaba el uso portuario de las riberas de la Ría.

En Olabeaga la edificación residencial no es tan antigua (la afortunada restauración de algunos edificios reimprime un sello de carácter escandinavo) pero sí más intensa que en Zorrozaurre –en las condiciones actuales escasamente residen 400 habitantes– en comparación con la población mayor de Olabeaga, entorno en el cual se ubican tanto barriadas obreras que mantienen cierta dignidad constructiva como inmensos bloques de viviendas de la era del desarrollismo más desaprensivo en las décadas de 1950, 1960 y 1970, con barrios, muchos de los cuales, son "el ejemplo de lo que es destruir la posibilidad de espacios de calidad en la vida urbana"<sup>104</sup>, masificando sin complejos la densidad poblacional en unas angosturas laberínticas y abigarradas a lo que se le une la dificultad de construir en ladera.

Respecto a los espacios públicos urbanos dignos de transformar para su acondicionamiento y la restitución de la vida urbana, es destacable que la desaparición física de algunas construcciones de índole industrial a la entrada de Zorrozaurre, prologa el arranque de la península con un gran vacío urbano anteriormente reseñado. Espacio que descubre el semblante de esos "vacíos donde en otros tiempos existía algo que les daba vida ya que significaba algo para alguien. El mismo vacío por su negatividad nos habla de lo que significa conservar algo"<sup>105</sup>. Terrenos residuales, despoblados y baldíos –*terrain vague*–; porciones urbanas que representan el panorama de la desindustrialización a nivel ideológico aparte de la desmantelación física, *'la ville éclatée'* de la cual la Administración saca partido utilizándolo para el afincamiento temporal de diversas atracciones y/o 'afecciones' lúdicas o festivas (ferias, circo, conciertos, carreras de coches...), lo cual convierte a esa zona desértica y despoblada en un espacio efímero y fluctuante que en ocasiones puntuales adquiere gran cantidad de población, pero que, en cambio, desplaza e interrumpe la necesaria conexión con el entorno inmediatamente anterior y posterior, entre Botica Vieja y Zorrozaurre.

Tanto en Zorrozaurre como en Olabeaga es reseñable la existencia de espacios públicos relacionales e identitarios, si bien tímidamente en Zorrozaurre, concentrándose el núcleo central residencial ante una pequeña plaza, codificando ese espacio público por medio de elementos significativos como la fuente modernista que alude a una época determinada, los espacios lúdico-deportivos –también en Olabeaga–, el centro educativo Deustuko Erribera Ikastegia y la iglesia

<sup>104</sup> DEL VALLE, T. *Andamios... op., cit.*, p. 14.

<sup>105</sup> *Idem*, p. 140.

parroquial<sup>106</sup> intensificando su actividad dominical. En sus dependencias (con la entrada por el pórtico), alberga la Asociación de Vecinos Euskaldunako Zubia, lo cual da cuenta de la importancia del tejido asociativo que tiene incidencia entre los numéricamente escasos habitantes de Zorrozaurre (plataformas reivindicativas, agrupación de vecinos, La H@cería, Club de Remo que prepara sus actividades en los días festivos, etc.).

Identidades colectivas puntualmente suscitadas, por ejemplo, con motivo de una reivindicación grupal concreta de interés general, se cristalizan en eventos estéticos como los murales visibles cuando nos incorporamos a los espacios virtualmente fronterizos, verbalizándose también en eslóganes y lemas significativos como "Zorrozaurre bizirik" o "Con 'Noruega' no se juega" en el caso de Olabeaga. El espacio urbano en el cual reaparece el componente de lo público siempre se presenta en Zorrozaurre revestido de presencias humanas dispuestas a recordar con añoranza la vida pasada en el barrio y el trabajo en las fábricas que lo han caracterizado, presagiando el 'acontecer ordinario' que se 'desgrana' "en su textura rugosa de cemento"<sup>107</sup>. Ese 'trabajo' que en alguna medida, aún persiste aunque menos intenso, es lo que produce el habitar transitorio de esos espacios acuñados con el transcurso del tiempo y las rutas habituales de desplazamiento, consiguiendo que Zorrozaurre aún sea un lugar de cierta vida social que se plasma en los comercios y en la hostelería, sobre todo en algunos momentos del día, al ritmo de la jornada laboral. En Olabeaga la constitución de los espacios públicos es más explícita sobre todo en el lugar donde confluye la escalinata que impone una recia simetría para salvar el muro, formando un bello paraje-paisaje 'de paso' que sería estimable potenciarlo, en el cual la ciudad se hilvana con el puerto, junto con el frontón, las antiguas escuelas reconvertidas en Centro Municipal de Distrito y la parroquia. La escalinata mencionada es una simpar atalaya, un mirador que hacia el sur aproxima la visión del ensanche y hacia el norte aleja la mirada hacia el infinito trans-marítimo. Son unos espacios de configuración tradicional donde se encuentran las persistencias del valor cívico, lúdico, religioso y paisajístico<sup>108</sup>, tal como sucedía en los espacios arquetípicos de las anteiglesias vascas que se estructuraban ante un espacio urbano identificado por el templo, el Ayuntamiento, el frontón, la plaza pública y la taberna de reunión social-vecinal<sup>109</sup>.

#### ***1.7.3.2.4. Desde las cornisas contrapuestas; elementos de conexión, elementos de sincronización***

Tomando en consideración que Olabeaga se ubica geográficamente al 'otro lado' de la Ría, se integra hasta ahora en los planes urbanísticos que abarcan el área de San Mamés, Basurto y propiamente Olabeaga, tal y como se ha señalado. Sin embargo, ya que se trata de un borde fluvial ha tenido mucha mayor relación funcional y simbólica a lo largo de la historia con Zorrozaurre sobre todo por la existencia de las estructuras portuarias. Es por lo que esa relación tendría que intensificarse con la implantación de elementos e hitos simbólicos que posibiliten una sutura metafórica y evidencien los procesos de memoria histórica. Tal es el caso de los humildes elementos de mobiliario industrial y mobiliario portuario como los noray, los bolardos, las barandillas y farolas o las torretas de navegación marítima que constituyen señales determinantes para una concepción lineal y longitudinal de la ribera fluvial que enlaza visualmente ambos márgenes de la Ría. De este modo se restablecería igualmente la conexión con los frentes ribereños de Botica Vieja y Campo de Volantín por Zorrozaurre y Deusto, así como con Abandoibarra y Uribarte por

<sup>106</sup> Templos de barriada relativamente similares en cuanto a tipología estilística que responden a la política de construcción y establecimiento de nuevas parroquias entre las décadas de 1940 y 1950. Esta iglesia en concreto, bajo la advocación de San Pablo, se erige en 1948.

<sup>107</sup> DEL VALLE, T. *Andamios... op., cit.*, p. 15.

<sup>108</sup> Una construcción muy similar y de mayor importancia en Bilbao la encontramos en Uribarte (ahora desafortunadamente desaparecida), lugar anteriormente citado cuando se ha aludido a la canalización de la isla del 'Río de la plata', en el cual, tal y como explica el arquitecto I. Uriarte, el ensanche se abre hacia el puerto, con la adecuación/distorsión del área para el proyecto de las torres del japonés Arata Isozaki.

<sup>109</sup> Dicha conjunción de elementos no es ya frecuente en la creación de espacios públicos de nuevo cuño, lo cual podemos encontrar, sin embargo, en el entorno de la plaza de San Pedro de Deusto, donde la restauración llevada a cabo en la década de 1990 conserva esa personalidad que evoca el recuerdo e la antigua Anteiglesia, separada de la villa de Bilbao y con ayuntamiento propio, como lo fueron Begoña o Abando en otro tiempo.

Olabeaga, intención señalada en múltiples ocasiones desde los organismos e instituciones que afrontan la rehabilitación post-industrial de la metrópoli bilbaína, permitiendo si es preciso "incorporar a la política urbanística la preocupación por una dimensión social y simbólica de grupos silenciados"<sup>110</sup>, para evitar o paliar, en la medida de lo posible, el desarraigo en cuanto a la ubicación espacial y promover el sentimiento de pertenencia al lugar. Las intervenciones más rompedoras e innovadoras, así como las acciones estructurantes de mayor calado bien podrían concentrarse en la zona franca del canal, donde el traslado de las instalaciones del Puerto dejará un inmenso espacio vacío y baldío, más despersonalizado aún que en la actualidad, ya que factores como las prohibiciones de tránsito en algunos tramos, las condiciones circulatorias que impiden el paso sosegado del peatón y la inexistencia de residencia hacen prácticamente inhabitable dicha zona portuaria.

Siguiendo el transcurso de la Ría, en 2006 dieron comienzo las obras para el paseo ribereño de conexión entre los barrios de Olabeaga y Zorrotza en la margen izquierda, tejiendo dicho espacio fluvial mediante ciclo-carriles, zonas deportivas y áreas de reposo y estancia con merenderos, bancos-tumbona y juegos infantiles temáticos ambientados con motivos marinos y 'noruegos' en un intento de inducir ciertas 'memorias pervividas', conexas con el carácter histórico del lugar, quizás como 'preparativo' o primer paso para la 'desfiguración' más intensas aún sin concretar. En la denominada 'cornisa de Olabeaga' la Universidad del País Vasco/EHU. pretende instalar o ampliar los centros de peritaje, minas e ingeniería con un centro de I+D y una biblioteca. En la práctica no se intuyen aún derribos masivos de los edificios que bordean la Ría y un puente paisajístico (con zonas peatonales y de reunión) uniría la orilla facial de la Ría con Zorrozaurre a la altura del bar "Noruega" que mencionábamos, uno de los puntos de encuentro más candentes del vecindario. En esta fase se apuesta, al parecer, por el soterramiento e las arterias de comunicación que permite ganar espacios para la ciudadanía. Los vecinos se lamentan de que han pasado de ser una especie de 'ciudadanos invisibles' a encontrarse repentinamente en el 'ojo de huracán', por lo que no pueden bajar la guardia de la continua 'alerta' ante los despropósitos de aniquilación públicamente anunciados en varias ocasiones anteriores: desalojos, derribos, re-dibujo del plano e inciertos re-alojos, reclamando con urgencia un plan realista para la rehabilitación concienzuda de un barrio con una comunidad aún cohesionada, aparte de los problemas derivados de los cambios de fisonomía que antes se señalaban, y conscientes de su propia idiosincrasia identitaria, 'contenedora' de los reductos de memoria histórica en la villa.

El objetivo loable es evitar su conversión en 'exentos' y 'atrofiados' espacios de cualidades urbanas en un entorno en el que la '*arquitectura con memoria*' se entremezcla "con los residuos testimoniales de un interesante pasado residencial vinculado, muchas veces, a los usos y funciones propios de la navegación de la Ría"<sup>111</sup>. En la actualidad, el declive que se hace notar en la desaparición de algunos edificios emblemáticos para la memoria del lugar y de los 'lugareños' (Toldos Goyoaga). Otros edificios fabriles, sin embargo, hallarán, con suerte, mejor fortuna y un destino más favorable ya sea por su representatividad o su interés arquitectónico. Tales son los casos de Artiach (notable 'ejercicio de arquitectura neoclásica'), el edificio 'neotradicional' ('neovasco') de Coromina Industrial (1923) o Metalduro Mefesa y Cromoduro, que permanecen como buenos testimonios de los que "un día fueron expedientes estilísticos claramente vinculados a diferentes interpretaciones del Movimiento Moderno"<sup>112</sup>.

Una pretensión estimable sería sencillamente la alusión o el retorno a unas imágenes que se asoman 'cargadas de memoria', "una suerte de revisitaciones imposibles de lo que se ha extinguido

<sup>110</sup> DEL VALLE, T. *Andamios... op., cit.*, p. 18.

<sup>111</sup> MAS, Elías. "La 'Casa de Prácticos' en Zorrozaurre", *Bilbao*, nº 201, febrero de 2006; p. 11. Aquí se cita la 'casa de prácticos' que antes hemos resaltado con el misterioso escudo sobre el dintel del portal. Según las indagaciones descritas por el arquitecto Elías Mas, la casa y su emblema guardarían relación con la dedicación naval o comercial del linaje propietario de otro notable edificio en Bilbao: torre Larrako. Después, la casa de Zorrozaurre pasaría a manos del Consulado de Bilbao, cuyo uso fue como 'casa de prácticos'; esto es, para servir de base a los encargados de facilitar, controlar y dirigir las maniobras de las embarcaciones que discurrían por la Ría, con una afluencia y un tránsito considerable.

<sup>112</sup> MAS, E. *Ibidem*.

o está a punto de extinguirse"<sup>113</sup>. Imágenes metafóricas de todas esas cosas que pueden simplemente desaparecer, pero sin lugar a dudas el futuro que se perfila es ciertamente incierto si se sucumbe a la desmemoria y al olvido histórico. Tal y como en cierta ocasión recordaba Juan Goitisoló, existen espacios públicos urbanos acuñados con muchos años de relaciones entre personas, que fácilmente pueden 'destruirse' por decreto pero muy difícilmente se pueden 'construir' por decreto. En el contexto que nos ocupa, podríamos ilustrar la síntesis de lo expresado con una escueta pero sintomática frase del bilbaíno alcalde Azkuna, cuando en una comparecencia pública reclama que 'las orillas deben de dialogar'; signo quizás inequívoco de que el entendimiento de la 'regeneración urbana' en Bilbao está adquiriendo connotaciones más matizadas. Dialogar en todo caso, y además participar en un sistema si no homogéneo, sí articulado con una dimensión paisajística de la ciudad, de los espacios urbanos intermedios y del territorio metropolitano, con ese 'diálogo' de las orillas ribereñas que es donde encuentran su máxima justificación las propuestas y los proyectos que se han sucedido hasta ahora para las márgenes fluviales de Zorrozaurre y, posiblemente, Olabeaga. Estamos de acuerdo con el arquitecto A. Román<sup>114</sup> en que el equipo de Z. Hadid realiza un plan-proyecto singular, con todas las cuestiones marcadas de antemano de forma individual. De este modo se rompe con la tradición clásica de la realización de planes que se van colmatando paulatinamente a medida que se aprueban diversas normas urbanísticas a lo largo de los años. Nos encontramos ante una nueva forma de urbanismo desconocida que crea ciudad a 'corto plazo'; ciudad 'instantánea', sin permitir o consentir que las permanencias acuñadas por el insaciable transcurso del tiempo diseñen los espacios públicos urbanos. Y es que, la península de Zorrozaurre y el barrio de Olabeaga continúan siendo un 'problema urbanístico' irresoluto.

En la continuidad de la península de Zorrozaurre hacia la zona de Burtzeña existe, no obstante, un área hasta hace poco industrial –con instalaciones del Puerto Autónomo y astilleros– denominada Punta de Zorroza, entre la Ría y el cauce del Kadagua. También existió hace algunos años un concurso de ideas para la generación de unos proyectos de regeneración urbanística de toda esa zona, tras el traslado de las instalaciones portuarias que revalorizarían ese doble frente de agua como espacio de oportunidad. La regeneración urbana tenía que tener en cuenta la situación estratégica de esa porción de terreno en el curso de la Ría, como nexo de unión entre Bilbao y Barakaldo así como Elorrieta y Zorroza, por lo que sería otro punto importante de 'charnela metropolitana'. Por lo tanto, la cohesión territorial debía de manifestarse de forma explícita en los anteproyectos, junto a las cohesiones con el viario interno y la integración de un edificio protegido; los Molinos de Zorroza que volveremos a citar después. Ese espacio debía de convertirse en lugar emblemático de la ciudad atendiendo a las cualidades de lo urbano, por lo que se estimaba su articulación a través de la tensión creada por el diferente carácter de las dos orillas –con respecto a la Ría y al Kadagua– lo cual confiere también en esta ocasión una forma peninsular al territorio. Se crearían así zonas de equipamientos y zonas de parque intercaladas, teniendo siempre presente ese punto de unión entre las márgenes fluviales. Esta parece ser, a todas luces, una propuesta olvidada o relegada de la que casi únicamente los técnicos del Ayuntamiento o las personas que participaron en los anteproyectos perfilados en planos y dibujos tienen alguna constancia.

En 2010 la Oficina del PGOU de Bilbao continuaba inmersa en una reflexión estratégica para planificación de esta zona, uno de los ámbitos pendientes de remodelación desde unos principios de participación ciudadana que se pretenden impulsar. Tres propuestas materializadas en anteproyectos tienen elementos comunes como el soterramiento de la línea ferroviaria y la construcción de una estación semi-enterrada con aparcamiento disuasorio, además de la conservación del patrimonio industrial con zonas verdes, áreas residenciales de usos mixtos y terciarios, comercios y oficinas.

Antes bien, en septiembre de 2006 saltaba a los medios de comunicación el inminente comienzo de las reformas urbanísticas en la zona de Zorrozaurre con la mejora de la accesibilidad, la construcción de viviendas y una nueva plaza provista de rampas y gradas en el núcleo

<sup>113</sup> Textos extraídos de: GARCÍA, Aurora. "La naturaleza y nosotros", en: Montserrat Soto. *Ataritik Ortzimugara/ Del Umbral al Limite* (catálogo de exposición), Donostia-San Sebastián: Koldo Mitxelena, febrero-abril de 2004; s/p.

<sup>114</sup> Conferencias dictadas durante el desarrollo del curso: *Arquitectura y ciudad contemporáneas. Bilbao: perspectivas de una transformación urbana*, organizado en 2006 por el Instituto de Estudios Vascos de la Universidad de Deusto (Bilbao).



residencial que se ordena alrededor de una iglesia. El templo y el nuevo frontón continuarán siendo los legajos recordatorios de la identidad urbana en dicho espacio. En el otro extremo entre Olabeaga y Basurto Bilbao Ría-2000 preveía construir hacia 2010 una senda peatonal de conexión hasta la nueva zona universitaria de San Mames. Para salvar el desnivel existente desde el frente de agua de la Ría se habilitarían rampas y túneles con zonas ajardinadas, de forma que en el último tramo la senda se convierte pasarela voladiza, paralela a la calzada que llega al edificio universitario. Zonas destinadas a esparcimiento y deporte, además de juegos infantiles y temáticos caracterizan el paseo tanto para niños como personas mayores, aprovechando la curva del ferrocarril paralela a la Ría. En una cota más elevada se ubica la cornisa de Olabeaga, ramal viario de acceso a la ciudad que ya fue proyectado en 1998 y periódicamente modificado para aminorar su impacto en la zona. El viaducto bordea el nuevo estadio de San Mamés con un envoltorio epidérmico rojizo y blanquecino, que oculta el tráfico insonorizado y constituye el emblema de la obra; partícipe de una factura mucho más avanzada pero curiosamente similar en lo estético e iconográfico al exterior de la tribuna del viejo campo de fútbol del Athletic de Bilbao.

Dicha cornisa de Olabeaga sigue siendo uno de los escenarios preferidos de ensayo para propuestas urbanísticas novedosas, tal y como ha sucedido en 2012 con un grupo de jóvenes arquitectos de diferentes nacionalidades que han visitado Bilbao<sup>115</sup> para proponer ideas de un 'Bilbao futuro' que, obviamente, no se van a realizar a corto ni medio plazo, pero abonan el terreno para que perdure encendida la 'tenue llama del sueño'. Uno de los grupos que componen el taller *Action Visiting School* trabajó la idea de crear en Olabeaga una especie de 'link' que conecte visualmente con el 'skyline' de Zaha Hadid en Zorrozaurre, por lo que la conexión de ambos barrios sigue estando vigente. Los integrantes han valorado la presencia del agua como elemento que sirve para modelar y admirar el paisaje mediante terrazas ajardinadas para cubrir la playa de vías ferroviarias y salvar la distancia con la lámina de agua, a partir de un hecho histórico de un río que ha caracterizado una ciudad, tal y como ha sucedido en otras latitudes europeas<sup>116</sup>.

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

La modificación del Plan General para Zorrozaurre que data de 2006 insistía en convertir la península en nexo de unión con los barrios colindantes, uniéndola con Zorroza (margen izquierda) y recuperando San Inazio (margen derecha) su conexión con la Ría. Se abogaba por cuidar la

<sup>115</sup> La iniciativa ha sido fruto de la colaboración con el organismo *The Architectural Association* (donde los alumnos recién graduados cursan un master) y la entidad municipal *Bilbao Ekintza*, como premisa para promover alternativas en el tejido urbano, con un taller y un simposio en el que participaron arquitectos de prestigio internacional.

<sup>116</sup> Las propuestas se concentraron en cuatro zonas más o menos deprimidas pero unidas a los frentes de agua de la Ría: Olabeaga, Punta de Zorroza, Bolueta y distrito de Abando. La posición estratégica de Punta de Zorroza, por ejemplo, sería aprovechada con la pervivencia de ciertas arquitecturas notables de la industria que permanecen en estado de semiabandono. En Bolueta se propuso implementar un conjunto de construcciones para empresas innovadoras en los viejos pabellones industriales junto a la Ría. El espacio multiusos serviría para alojar entidades 'creativas', con parques 'sobrevolando' la autopista en un espacio dominado por 'el color y la esperanza'. Mientras, en Abando, se proyectaba una 'estación verde' para dinamizar el centro de la villa, con la parte superior destinada a parques y jardines.

relación con el agua como pliego de intenciones pero sin concreciones demasiado concretas, al tiempo que se volvía a poner de manifiesto la no discordancia con el entramado y la textura unitaria del ensanche tal y como se pretendía en Abandoibarra. La prioridad peatonal en la carretera de ribera se completaba con los puentes proyectados y una red de 'bidegorris' o carriles cicloturistas junto al trazado del tranvía. Con un horizonte de objetivos planteados, como decimos, desde finales de 2012 en adelante, se volvieron a escuchar posibles iniciativas de relumbrón como un museo de gran envergadura o una academia de las artes y de la música. El Master Plan de Zaha Hadid dividía finalmente la zona en tres distritos, el primero de los cuales netamente residencial y de servicios, mientras que el segundo transformaría definitivamente el viejo barrio pesquero y portuario en parques y equipamientos culturales. En el tercer distrito se ubicaría el área de trabajo con oficinas y sedes empresariales básicamente, reconociendo que los trabajos de remodelación en las circunstancias actuales podían alargarse por un plazo de 20 años. En los pabellones industriales y arquitecturas fabriles susceptibles de conservación se instalarían prestigiosas firmas e instituciones como la propia Fundación Metrópoli (en el edificio de servicios de Tarabusi, respetando el estilo original de la fachada hacia el canal y un muro de cristal en la que se orienta hacia el depósito de la grúa, con una galería bioclimática adosada y una plaza exterior con una serie de esculturas 'públicas') o la ingeniería Idom (reformando el depósito franco para convertirlos en buque insignia provisto de nuevos elementos estructurales como un techo verde desmontable). Pequeñas y medianas empresas prevén también instalarse en las oficinas de Lankor o el edificio de Consonni, sin rechazar la idea de una gran torre o rascacielos a modo de faro que pondría el broche de oro a toda la operación, ocupada por la BBK en cargada a Zaha Hadid, en clara competencia con la torre de Abandoibarra que da rostro a otra entidad emblemática, encargada en ese caso al propio realizador del Master Plan Cesar Pelli.

En los primeros meses de 2012 se supo que el Ayuntamiento pretendía colocar una central térmica de calefacción para abastecer el nuevo complejo de Zorrozaurre, aunque los fuertes movimientos en contra a causa de la contaminación que implica parecen haber suscitado cierta inquietud en el equipo de gobierno, ya que por el momento se ha descartado su implantación por injustificada. Además, atentaba manifiestamente contra la obligación legal de uso de energías renovables y respetuosas con el medio ambiente, vía instalación de paneles solares en las casas. Los últimos movimientos indicaban que las miradas estaban puestas sobre la apertura del canal y construcción del puente, lo que sería todo un espaldarazo para la credibilidad del proyecto.

### **I.7.3.3. Mirando el mar desde la ciudad: reconstitución de la periferia en las márgenes de la metrópoli bilbaína**

Citando las grandes intervenciones de regeneración urbanística y amplias áreas de actuación para la rehabilitación y revitalización urbana, como también lo podemos considerar emblemático en cuanto a la cohesión del territorio metropolitano de Bilbao, atendiendo a la idea de planificación para un modelo territorial de entidad metropolitana, y sobre todo por la importancia que dicha intervención tiene de cara a la recuperación y restitución de los frentes de agua tan significativas en esta ciudad que ha tenido un apego vital y trascendente a la Ría, consideramos preciso citar las actuaciones que se han llevado a cabo y que aún perduran en los ámbitos de la vega de Galindo y Barakaldo (la actuación se centra en el área de terreno llano comprendida entre el río Galindo y el monte Rontegi, conformado por las zonas de Larrea y Lasesarre y sus prolongaciones hacia el casco urbano de Barakaldo). En justa mención a ese paisaje que define la apertura del río hacia el estuario, sin olvidar tampoco que estas intervenciones supusieron la devastación de la configuración histórica de la plaza de los Fueros en Barakaldo.

Sin embargo, el modo de regeneración impuesto es muy diferente por ejemplo al de las áreas de rehabilitación integrada (ARI), ya que las actuaciones no son fruto de un plan conjunto sino de acciones sectoriales para cubrir el 'vacío' tras los derribos de Altos Hornos. En este sentido se señala que hay un olvido premeditado por el pasado industrial baracaldés lo cual se intensifica con el derribo de parte importante del legado urbanístico del entorno y la desaparición de los edificios industriales. "Se ha limitado a ser una mera operación de maquillaje con una arquitectura de

dudosa calidad"<sup>117</sup>. Este proceso que se tilda de 'fracaso', a lo mejor de una forma un tanto exagerada en nuestra opinión, obedece a la misma filosofía del programa Urban enfocado a promover acciones puntuales en vez de actuaciones integradas.

### **1.7.3.3.1. Los planes Urban-Galindo y Urban-Barakaldo para la remodelación y revitalización de los núcleos urbanos en la orilla izquierda**

El Plan Urban-Galindo y Urban-Barakaldo como otro buque insignia de la regeneración metropolitana de Bilbao se gestó a partir de 1993 con el encargo de un estudio para la recuperación de la ribera del río Galindo a la altura de Barakaldo, que "parecía ser la zona más viable para acometer la primera etapa del proceso de regeneración de las Márgenes de la Ría". Siendo así que:

"Este estudio [...] pretendía reconvertir dos parcelas de AHV [Altos Hornos de Vizcaya] en una zona de usos residenciales, terciarios (entre los que se encontraba un centro de investigación medioambiental, un museo de la industria, un hotel, un centro de congresos y bloques de oficinas) y zonas verdes, aunque también se contemplaba mantener una zona de industria ligera. El plazo de ejecución de los trabajos se prolongaba a lo largo de quince años y obligaba a implicar en el proyecto al Ayuntamiento barakaldés, a AHV y al Puerto Autónomo, porque era necesario acometer una importante obra de regeneración de la dársena [...]. A principios de 1994, Bilbao Ría-2000 solicitó formalmente la redacción de un Plan Especial para la zona que elaborarían conjuntamente el Gobierno Vasco y Bilbao Ría-2000"<sup>118</sup>.

El Plan para la Revitalización de la margen izquierda en general fue reclamado por la Diputación al Gobierno Vasco ya en 1993 en vista de que los anteriores planes de desarrollo territorial diseñados por la administración central (ZUR, ZID, SORTU-6) habían presentado una incidencia cuando menos escasa en la margen izquierda, pero fue un año después cuando los alcaldes de municipios en franco retroceso y degradación como Barakaldo, Portugalete, Santurtzi o Sestao fundaron una 'Agencia de Desarrollo Comarcal' (para impulsar proyectos como el plan Urban-Barakaldo) al cual se podían suscribir otros ayuntamientos como Abanto y Zierbena, Muskiz, Ortuella o Trapaga. Todos estos efectos redundaron en la creación del Cedemi (Centro de Desarrollo Empresarial de la margen izquierda) para el fomento de nuevas iniciativas empresariales renovadoras enclavadas en la margen izquierda<sup>119</sup>. Por otra parte es necesario recordar que:

"Las estrategias de regeneración urbana en los países desarrollados a partir de los años ochenta [s. XX] han estado centrados en el desarrollo de los denominados 'grandes proyectos urbanos'. Mientras que el objetivo de potenciar directamente el crecimiento económico ha sido el motivo principal tras muchos proyectos emblemáticos a gran escala, la producción de una imagen urbana postindustrial más atractiva también ha jugado un papel crítico en la representación social del espacio urbano"<sup>120</sup>.

En Bilbao estas cuestiones influyen de manera peculiar, aunque volvemos a reconocer que: "no es hasta principios de la década de los noventa [s. XX] cuando se reconoce la necesidad de reconvertir suelos ocupados por actividades obsoletas. Hasta entonces, las iniciativas de revitalización [...] se habían localizado fuera de las zonas tradicionales industriales y residenciales"<sup>121</sup>. Al igual que hemos comentado en Zorrozaurre, a lo largo de dicha década crucial

<sup>117</sup> PÉREZ DE LA PEÑA, Gorka. "Urbanismo y Patrimonio Industrial en el Área de la Ría de Bilbao. El papel desarrollado por la administración local, 1975-2000", en: *Congreso Vasco de Patrimonio Industrial* (actas), op. cit., p. 202.

<sup>118</sup> ESTEBAN, M. Op. cit., p. 152.

<sup>119</sup> Empresa de índole al parecer 'pública' creada en 1996 por acción y efecto de la Diputación Foral de Bizkaia y la SPRI (Sociedad para la Promoción Industrial) con capital de los propios organismos citados y de la UE. La Diputación disponía de terrenos en Desierto-Barakaldo (junto a la desembocadura del río Galindo), en los que se asentaría la sede (ya construida) del Cedemi en un edificio rehabilitado y otro de nueva planta. Unido a ello encontramos la instalación en 1997 de la acería compacta en terrenos de AHV. para la producción de acero laminado (tímido intento de relanzamiento de la industria vasca, aunque con una capacidad similar a los hornos altos tradicionales).

<sup>120</sup> ESTEBAN, M. Op. cit., p. 195.

<sup>121</sup> *Idem*, p. 179. Además, "un estudio elaborado por el Ministerio de Fomento en 1999 sobre la pobreza urbana, cuyo objetivo era identificar los barrios más desfavorecidos e incluirlos en un listado para tratar de diseñar estrategias a través de las cuales afrontar el problema, puso de manifiesto una situación alarmante en 374 barrios, calificados como guetos en el informe. [...] De las 374 áreas identificadas, nueve se encuentran en el área metropolitana de Bilbao. Cuatro pertenecen a la capital vizcaína: Otxarkoaga-Txurdinaga, Bilbao La Vieja, Rekalde y Basurto. El resto se ubican en la Margen Izquierda: Beurko, Rontegi y Desierto en Barakaldo; San Juan en Santurtzi; y el casco viejo de Portugalete. [...] Los barrios más

para el urbanismo del área metropolitana fluvial de Bilbao se organizó un taller en convenio de colaboración con la Universidad de Harvard (Graduate School of Design), donde surgieron unos proyectos urbanísticos y arquitectónicos en torno a las márgenes de la Ría, considerando dicho espacio como un paisaje 'sublime' con núcleos urbanos separados por solares industriales abandonados y trazados de ferrocarril, algunos de ellos ya en franco retroceso o desuso.

No obstante, los programas Urban fueron una aplicación que surgió en la Unión Europea, con el propósito de buscar métodos para enfrentarse a los problemas económicos, sociales y ambientales que se acumulaban en las áreas en crisis y favorecer el desarrollo sostenible. Entre sus objetivos, se encontraban las ciudades medias de industrialización temprana y en deterioro evidente. Se han desarrollado entre 1994 y 2006 en tres fases consecutivas, y Barakaldo en concreto aprobó su proyecto específico en 1996. Muchos de los anteproyectos proponían como enclave territorial el área de oportunidad de Galindo en Barakaldo, frente de agua susceptible de revalorización en el que, para la realización del ejercicio académico a los alumnos se les propuso la inclusión de un parque temático, de temática indefinida valga la redundancia, situado en una parte de las instalaciones decrepitas de Altos Hornos donde se incluíran atracciones para el ocio y el turismo, y donde se justificaba también la reutilización de edificios preexistentes para alojar museos asociados a la industria, la técnica o los astilleros y la construcción naval, en clara sintonía identitaria con la importante conexión histórica, geográfica, cultural e iconográfico-simbólica entre la ciudad y el mar. Algunas de las ideas que se originaron convertían el entorno de la dársena de Portu en un ensanche urbano con infraestructuras turísticas como puerto deportivo y grandes espacios recreativos o centros expositivos (incluso campo de fútbol tal y como se materializaría después), además de los parques de transición entre los densos entramados urbanos y los descampados de la industria. Sí que se intuía, en todo caso, un profundo respeto por las permanencias que daban sentido a los lugares:

"En el lado opuesto del río Galindo quedan restos del pasado inmediato de Bilbao. Dichos restos se componen de grandes pabellones industriales situados en la parte más prominente del lugar. Estas estructuras son activos de gran importancia. Contienen grandes y diáfanos espacios iluminados de forma natural: perfectos para la organización de ferias y exposiciones. Además, nos transportan al pasado industrial de la ciudad: un momento de orgullo en el que la ciudad de Bilbao fundamenta su identidad. En lugar de derribar estas estructuras, este proyecto propone restaurarlas y reutilizarlas como salas de exposiciones. [...] La arquitectura, en su eterno optimismo, da la bienvenida al Apocalipsis cultural con un efusivo abrazo" [...] Manteniendo la estrategia de crear una isla junto a la ría, el proyecto propone abrir un canal entre los pueblos vecinos y el astillero. Esto permitiría la introducción de muchos programas de mayor escala asociados con el parque sin la desorganización del tejido urbanístico circundante. [Ya que] Bilbao, al adoptar su modelo para el nuevo milenio, debe evaluar de forma crítica la imagen que desea proyectar"<sup>122</sup>.

Teniendo muy en cuenta el contexto post-industrial físico y el imaginario simbólico, con la extensión 'natural' de Barakaldo hacia el río se lograría un atrio para el parque que contuviese las actividades comerciales necesarias y ofreciese una centralidad simbólica al espacio ribereño. El rostro público peculiar para la ribera se organizaría en torno a esos elementos junto al puerto deportivo, sin perder aparentemente la herencia portuaria y post-industrial de la Ría. El programa constructivo se concretaba, sin embargo, con estación de ferrocarril, acuario, museo/s, mercado, hoteles, balneario y aparcamientos aparte de los espacios verdes y plazas sobre la lámina de agua, mediando entre el contexto urbanístico existente y la 'reforzada' actividad de la ribera. El nuevo canal crea una conexión visual con las cumbres montañosas en la distancia organizando paralelamente una avenida de tipo comercial en el borde. La escenografía arquitectónica más

desfavorecidos de Vizcaya encajan en la doble tipología de guetos establecida en el estudio. Por un lado, centros históricos, como Bilbao La Vieja, poblados por gentes de edad avanzada y sin recursos. Por otro, zonas periféricas, sembradas en los años cincuenta y sesenta de casas baratas al alcance de la clase obrera. Treinta años después, el declive industrial desatado a orillas de la Ría ha convertido a los operarios de ayer en parados hoy, incapaces de frenar el declive de los barrios. [...] Así, el informe del Ministerio ponía de manifiesto que estas nueve barriadas de Vizcaya alcanzaban los índices de desempleo más altos de España". *Idem*, pp. 180-81. Como vemos estas consideraciones no distan mucho de los estudios que anteriormente referenciábamos llevados a cabo por Jon Joseba Leonardo Aurtenetxe en su tesis doctoral de hace ya algún tiempo.

<sup>122</sup> Bilbao. *Itsasadarreko bazterrak. Proiektuak/ Los márgenes de la ría. Proyectos/ The river banks. Projects*, s/l., Harvard University (Graduate School of design), Diputación Foral de Bizkaia. Departamento de Urbanismo, s/f. (workshop realizado entre 1997 y 1998); pp. 45, 51, 59, 61.

detallada se concretaba en volúmenes aplacados en los frentes de agua donde la Ría funcionaba como telón de fondo para la arquitectura. Tal y como hemos visto antes en Zorrozurre, algunos proyectos rememoraban la imagen de la Ría repleta de contenedores o 'cajas' a modo de tumbas rehabilitadas, con piezas de mayores y menores dimensiones ancladas en la orilla exhibiéndose al paso del agua, y ofreciendo un paisaje que se disuelve entre lo arquitectónico y lo escultórico.

En esta zona comprendida entre Barakaldo, Sestao y las confluencias del río Galindo y la Ría de Bilbao existía de antemano un proyecto que pretendía recuperar terrenos pertenecientes a AHV mediante un programa que incluía regeneraciones urbanísticas, sociales y económicas en los *frentes de agua del río Galindo y Nervión*. No obstante, tras la presentación por parte del Gobierno Vasco del Plan para la Regeneración de Barakaldo en el programa europeo URBAN (y la aceptación de este en 1994 se alcanzó un acuerdo con Bilbao Ría-2000 para que la sociedad pudiera extender sus actividades fuera del estricto municipio de Bilbao (integrando de esta forma en la sociedad algún representante del consistorio barakaldés en 1995). Este Plan que a continuación pasaría a denominarse Urban-Galindo contemplaba básicamente nueve proyectos en la localidad de Barakaldo: re-urbanización de áreas centrales del municipio de Barakaldo, red viaria con una nueva avenida central, impulso de la residencia (con nueva residencia, derribo de viviendas obsoletas y realojos), dos nuevos parques, centro de servicios sociales, parque temático medioambiental, mejora del entorno medioambiental y recuperación de suelos contaminados, implantación del Cedemi y creación de un Elkartegi integrando programas de formación.

El epicentro neurálgico de todo ello sería una plaza pública delimitada por bloques de viviendas (tanto de protección oficial como destinadas al 'mercado libre'). También se pretendía la construcción de un parque temático y otro de atracciones dedicado a temas medioambientales. Esta opción se descartó por la falta de financiación, aunque el anzuelo del parque temático aún seguiría vigente durante algún tiempo<sup>123</sup>. Las actuaciones urbanísticas se completaban con la urbanización de la Herriko Plaza, la reurbanización del paseo de los Fueros proyectada por el arquitecto Joaquín Montero, la remodelación de las calles Portu y Pormetxeta como canales de comunicación fundamentales, el centro de formación ubicado en la antigua sede de los juzgados de Barakaldo rehabilitado por el arquitecto Ramón Mardones o el centro de servicios sociales diseñado por los arquitectos Eduardo Escauriaza y Rafael Olabari en la plaza de Los Hermanos.

### 1.7.3.3.2. La reconquista de la ribera en Barakaldo

El programa Urban da paso a la operación Galindo para la reconquista de los espacios al borde del agua mediante un nexo de unión que constituye la plaza de Desierto<sup>124</sup> (diseño de Eduardo Arroyo), elemento vertebrador de la nueva imagen de Barakaldo. Un área industrial que se añade a la ciudad como prolongación en el entorno de la plaza de Desierto, ocupado en su tercera parte por zonas verdes, estanques, jardines, zonas de juegos infantiles y atalayas elevadas. Rompiendo la topografía del terreno con una configuración 'ajedrezada' en el que se

<sup>123</sup> Sobre lo que se decía en aquellos años, Marisol Esteban recoge: "nuevamente en octubre de 1999 Bilbao Ría-2000 ha anunciado la existencia de un nuevo proyecto, encargado a las empresas consultoras Era y Omaly, para la construcción de un parque de ocio dirigido a la familia y de entrada libre, que incorporaba atracciones, restaurantes y tiendas especializadas, ocupando una superficie de doce hectáreas al borde de la Ría. La iniciativa [...] necesitaría una fuerte implicación del sector público. [...] No obstante, la Sociedad, que todavía continúa estudiando este proyecto, ha anunciado que la única decisión adoptada sobre el mismo es que no tendrá financiación pública, lo que introduce fuertes incertidumbres sobre el mismo, si el estudio realizado por las consultoras contratadas es consistente". *Idem*, pp. 156-157.

Por su parte el Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz manejaba un proyecto muy similar en 1999 con las empresas del sector Xabide y Price Waterhouse Coopers.

<sup>124</sup> En la zona existía antiguamente un convento de los Carmelitas Descalzos del Desierto, entre la carretera y en río Galindo, cerca de los yacimientos de hierro y el puerto de mar con una alta tradición metalúrgica, por lo que sería uno de los mejores emplazamientos para la fábrica San Francisco de Mudela que se integró en el grupo de AHV. Remontando la Ría hacia Sestao, la 'pastilla de Altos Hornos' constituye otro de esos frentes marítimos en estado de abandono, todavía en la década de 2000 a la espera de informes de catalogación para comenzar a edificar nuevos pabellones industriales, hotel y aparcamiento subterráneo. A ese espacio se pretendía trasladar la empresa de cadenas Vicinay que ocupa una extensa área en Zorrozurre, como parte de un proyecto promovido por Sestao Bai, sociedad creada por el ente foral vizcaíno y el Ayuntamiento de la localidad para la revitalización industrial del susodicho entorno.

integra de forma magistral el mobiliario urbano aplacado y adaptado al plano con una notable calidad ambiental y urbana, junto al pavimento bañado por las leves láminas de agua casi imperceptibles que discurren por las zonas delimitadas. E. Arroyo, discípulo de Rem Koolhaas presenta con esta realización una 'pixelización del terreno' que pone en práctica el establecimiento de un nuevo orden entre los elementos y materiales catalogados sobre el terreno. Se percibe dicho espacio 'repleto' a su vez de 'lugares diferentes' con atalayas elevadas que distorsionan y tensionan el aspecto plano del terreno, constatando que por su particular diseño es capaz de simultanear el concepto de parque y de plaza. La paisajista Teresa Geli ha intervenido en la configuración del lugar rememorando elementos industriales que allí se encontraban: traviesas, conducciones, tubos, charcos de líquidos inidentificables y vegetación envenenada por la absorción de gases inimaginados, conglomerado que formaba antaño un paisaje común. La iluminación por su parte se ha diseñado e instalado de manera que contribuya a señalar y recrear los minúsculos espacios correlacionados.

En esa zona de Barakaldo los nuevos viales y accesos facilitan así mismo la correcta comunicación. Se ubican además del Cedemi (antiguo edificio de la central eléctrica de AHV., denominado pabellón Igner puesto que albergaba la maquinaria –que aún se mantiene tras un minucioso proceso de restauración– de dicha empresa que convertía la corriente alterna procedente de la red externa en corriente continua para uso siderúrgico)<sup>125</sup>, el Elkartegi de Barakaldo y la planta aeronáutica Precisat Bilbao, impulsada por ITP y la empresa suiza Precisat. El nuevo estadio de fútbol de Lasesarre se erigió en la zona norte de Galindo a cargo de Bilbao Ria-2000, a cambio de la cesión por parte del Ayuntamiento de Barakaldo de suelo para uso residencial. Concebido en acero escultórico y policarbonato en planchas de grandes dimensiones, su cubierta de gran ligereza visual y carácter traslúcido garantiza un máximo de iluminación. Eduardo Arroyo fue también el arquitecto que ganó el concurso EUROPAN 5 para este estadio<sup>126</sup>. El campo de fútbol de Lasesarre nace con la pretensión de ser así mismo un edificio proyectado de manera que se integre en la zona, evitando que constituya un obstáculo visual en el acercamiento de la trama urbana hacia el frente de agua de Galindo. En el exterior del campo se instalarán puntos de recogida neumática de basuras conectadas a la red ya existente en la zona (iniciativas que comenzaron a fraguarse, tal como veíamos al inicio, en las operaciones de Amezola). Para el cierre se utilizó celosía metálica con la que se buscaba recordar la imagen de un bosque con el efecto de luces y sombras; solución con la que se lograban dos texturas luminosas distintas: por el día se filtraba la luz natural mientras que por la noche irradia luz hacia el exterior, tal que las míticas arquitecturas del neoclasicismo utópico que soñaron los racionalistas ilustrados del siglo XVIII, donde todo el universo se condensaba en ese juego de luz y oscuridad propuesto en la gran esfera del cenotafio en honor a Newton (E. L. Boullée). El polideportivo, también en Lasesarre, ocupa los terrenos del antiguo estadio derruido, cuyo diseño correspondió a los arquitectos Jorge Muntañola y Alberto Pérez de Amezaga. Contempla equipamientos que incluyen el pabellón polideportivo propiamente dicho, la zona de piscinas y un edificio central con gimnasios, vestuarios y las dependencias administrativas.

Voces críticas anunciaban, sin embargo, que "lo realizado en la zona de Galindo responde más a acciones concretas y limitadas que a una actuación integrada. No ha conseguido la rehabilitación del barrio, sino que se trata de una operación de maquillaje con una arquitectura de dudosa calidad"<sup>127</sup>. Uno de los movimientos más reseñables de los últimos ha consistido, de hecho, el traslado de la población baracaldesa y en general de algunas zonas de la margen izquierda hacia la margen derecha en busca de residencias más económicas, dada la carestía y la especulación que se comenzaron a notar en la vivienda libre de Barakaldo. Este hecho ha trastocado de un modo radical la diferenciación social idiosincrásicamente establecida desde el

<sup>125</sup> El pabellón con plaquetas de ladrillo visto asemeja una estructura griega de la antigüedad con frontón clásico (se aprovechan sus elementos simbólicos que ayudan a mantener cierta memoria histórica). El edificio se construyó en 1926. El responsable de la restauración ha sido el arquitecto José Luis Burgos.

<sup>126</sup> Concurso a nivel europeo para jóvenes arquitectos menores de 40 o a lo sumo 45 años. Cada ciudad oferta espacios y emplazamientos y cada arquitecto o equipo decide donde quiere intervenir. De esta forma, se relacionan los profesionales con los lugares específicos en las diversas ciudades europeas partícipes del evento internacional.

<sup>127</sup> PÉREZ DE LA PEÑA, Gorka, en: VV. AA. *Centenario de Altos Hornos de Vizcaya*, Barakaldo: Asociación de Prejubilados y Jubilados de AHV, 2002; pp. 197-202.

siglo XIX entre ambas orillas de la Ría y que comentábamos anteriormente, con una margen derecha burguesa y aristocrática que acoge las clases medias y una margen izquierda históricamente industrial que expulsas algunos restos de las clases trabajadoras. Una situación a todas luces impensables hace tan solo algunas décadas.

La primera parcela residencial de la zona se compone, no obstante, de tres bloques con patio interior, elemento al que se le intenta dar un carácter ajardinado, boscoso, con zonas de descanso y recreo. Dos de los arquitectos seleccionados son Carlos Arrizabalaga y José Ignacio Linazasoro, mientras que el tercer bloque se encuentra a cargo de Dolores Palacios y Federico Soriano. Por su parte Sandra Topfer, Iñigo Viar y Dirk Bertuleit son los arquitectos alemanes encargados del proyecto de parque de Lasesarre que completa la urbanización, también con una mención especial concedida en el concurso EUROPAN-5 de 1999. Este diseño lo entendieron como una recreación de la topografía local con la articulación de una sucesión de valles y montañas (2004). De acuerdo a dicho planteamiento, se dispusieron una serie de valles y colinas que modificaban el aspecto plano del solar original contribuyendo a la definición de diversos ambientes. Otras infraestructuras previstas ya han sido creadas, como el polideportivo de Lasesarre que recuerda ligeramente a una moderna nave industrial, por lo que se ha pretendido recuperar la ilusión imaginaria del carácter industrial de la zona, simulación en la que intervienen incluso materiales de construcción como el hormigón, el aluminio o la piedra caliza. La percepción de la sofisticación en el paisaje, acompañada de tonalidades monocromas –gris y negro marquina– y la apelación a recursos locales con toques exóticos participa en ese proceso de reinención de paisajes.

Andreas Hildenbrand hace unas oportunas consideraciones acerca de los programas europeos Urban, surgidos como continuación de algunos proyectos piloto realizados en zonas de especial dificultad como Marsella o Londres, apoyados en subvenciones y préstamos integrados en programas de desarrollo de barrios pobres en ciudades con más de 100.000 habitantes para afrontar en mejores condiciones tanto problemas sociológicos como económicos y medioambientales, entre los que se contemplaba la reestructuración de los tejidos urbanos y las infraestructuras deterioradas. Se proponía dar solución a ámbitos degradados de ciudades que sufriesen problemáticas similares<sup>128</sup>.

Los programas Urban surgieron como intentos de solución a problemas planteados por la crisis urbana en zonas industriales, con una dotación económica para España<sup>129</sup>. Se dice, no obstante, que el programa operativo Urban destinado a promover actuaciones de desarrollo urbano integrado, pretende:

"Contribuir a la solución de los graves problemas de numerosos barrios urbanos mediante acciones de revitalización económica y social. Se favorecen actuaciones dirigidas a la aparición de nuevas actividades económicas, a la renovación de infraestructuras y equipamientos, al fomento del empleo local y a la mejora del medio ambiente. [...] Se propone los siguientes fines: mejorar el aspecto de las zonas urbanas con intervenciones en infraestructuras y medio ambiente; promover nuevas actividades económicas; conseguir la integración social de la población; y, mejorar los servicios sociales, sanitarios y de seguridad. La iniciativa URBAN recibió inicialmente 60 proyectos, de los cuales se seleccionaron 17 [en el Estado español] que fueron los que definitivamente engrosaron el Programa Operativo [uno de ellos se estableció en Barakaldo]"<sup>130</sup>.

<sup>128</sup> "Las medidas financiadas son, por ejemplo [...] el desarrollo económico, la aplicación de tecnologías, las mejoras medioambientales, la formación profesional y la educación, la prevención de los delitos, la eficacia energética, las infraestructuras y las instalaciones sociales". HILDENBRAND, Andreas. *Política de ordenación del territorio en Europa*, Sevilla: Universidad de Sevilla; Junta de Andalucía. Consejería de Obras Públicas y Transporte, 1996; p. 211.

<sup>129</sup> La financiación de los programas URBAN procede de los fondos comunitarios FEDER y FSE. A este respecto véase el trabajo realizado por Miren Terese Urdangarin: "Manual práctico sobre financiación europea en materia de urbanismo, ordenación del territorio y medio ambiente: actualización de la misma de acuerdo con la Agenda 2000", en: *Estudios sobre urbanismo y ordenación del territorio III...*, op. cit., pp. 449-78, en el que se pueden encontrar referencias útiles respecto a estos fondos europeos que intervienen en los programas URBAN, explicando sus objetivos concretos, las duraciones y períodos temporales establecidos, beneficiarios, medidas subvencionables y detalles en cuanto a financiación o su tramitación pormenorizada.

<sup>130</sup> PUJADAS, Romá; FONT, Jaime. *Ordenación y planificación territorial*, Madrid: Síntesis ('Espacios y Sociedades'), 1998; pp. 181 y 184. El nivel del País Vasco no permitía la inclusión en el Objetivo 1 de los programas europeos de ayuda a regiones en proceso de regeneración, pero como Objetivo 2 se han recibido fondos comunitarios desde 1986 y en concreto, desde los llamados Marcos de Apoyo Comunitario 1989-93. Con los Fondos estructurales se pusieron en marcha iniciativas como Renaval para paliar los efectos de la reconversión del sector naval y Resider (sobre lo cual ya hemos hablado en

Estas cuestiones que referenciamos no son menos elocuentes en operaciones como la construcción del nuevo parque de Lasasarre ocupando la franja de la ribera de Galindo, con un diseño paisajístico ciertamente cuidado que mejora la calidad del entorno urbano y crea espacios interiores diferenciados. El equipo de arquitectos encargado de este proyecto ha sido el formado por Sandra Töpfer, Dirk Bertuleit e Iñigo Viar, con una alternativa a diferentes cotas que aprecia la volumetría orográfica del paisaje, con sus colinas y hundimientos del terreno para crear zonas de diversa índole desde pequeñas plazas y lugares estanciales hasta colinas y montículos en un jardín geométrico concebido fundamentalmente como área de descanso. Plantas arbustivas y especies arbóreas funcionan como muros de cortina separadoras de las canchas deportivas provistas con espacios provistos de bancos de madera, compartimentados y cerrados que servirán para guardar los instrumentos de juego. Los diversos niveles del parque se comunican mediante rampas y escaleras de hormigón blanco que contrasta con el césped desde el punto de vista cromático. Se crean distintos ambientes definidos por el color y la vegetación, donde se integran bancos de madera y hormigón, estos últimos diseñados con una pureza geométrica y formal considerable que recuerdan construcciones racionalistas de hormigón visto amplios ventanales, si bien reducidos en escala. Los arquitectos responsables fueron vencedores en una de las ediciones del programa European, iniciativa dirigida a jóvenes arquitectos que colaboran con Bilbao Ría-2000.

Los espacios se proveen de terrazas, zonas de juego y patinaje y circuito de bicicletas. Para la diferenciación de las diversas zonas se hace uso de la jardinería y los elementos de mobiliario urbano como barandillas y bancos de hormigón agrupados en distintos puntos del recorrido, conjuntamente con las fuentes y papeleras de acero cortén que causan un notable contraste efectista con los restantes elementos del paisaje. Por fin, el parque se ha rematado en 2005 creando conjuntos de pequeñas plazas, valles y colinas que modifican completamente el aspecto plano del solar industrial originario. Sobre los subterráneos inferiores, se han allanado los terrenos para la implementación de pistas destinadas a la práctica de la 'tuta' y la 'petanca', lo cual es significativo respecto al restablecimiento o recreación de cierta 'memoria del lugar' ya que, al parecer, dichos juegos se venían realizando en la zona desde hace largo tiempo. No así la memoria industrial, de las fábricas, de las arquitecturas, de las estructuras ingenieriles y de la clase trabajadora, lo que tiene un tratamiento muy distinto. Otro aspecto que se encuentra 'de moda' en estos espacios abiertos reconstituidos son las famosas pistas de 'skate' que últimamente abundan como las setas en temporada, así como las nuevas plataformas de juegos infantiles con unos diseños estéticos tan innovadores que da la impresión de que no se elaboran para el uso infantil sino para la contemplación de los adultos y para justificar ciertas utilidades de recursos públicos por parte de las administraciones. Los entornos se rematan a menudo con elementos móviles y fuentes cibernéticas 'a pie de calle' que producen efectos ambivalentes de luz y niebla susceptibles de ser modificados 'a gusto de los consumidores' del paisaje. Esto es, lo que anteriormente podía ser un mobiliario urbano monumental sujeto a la contemplación, 'desciende ahora de su pedestal' por utilizar los términos que proponía R. Krauss<sup>131</sup> para la escultura-monumento (estatua) tal y como indicábamos en el marco teórico, sometiéndose a la interacción con los usuarios que recrean diferentes ambientes 'a la carta', similar a como se entiende y se organiza la nueva museografía.

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

estas páginas) de cara a la reconversión siderúrgica. Estos Marcos Comunitarios de Apoyo vuelven a renovarse para los años 1994-99, de los cuales se beneficiará el País Vasco y concretamente el Bilbao metropolitano.

<sup>131</sup> Rosalind Krauss, 1985, 1996.



comercios y oficinas. Se evidencia una vez más la necesidad de competir, a menor escala, con el referente de Abandoibarra<sup>132</sup> en Bilbao mediante una propuesta de ciertas semejanzas a las madrileñas torres de 'El día de la Bestia' como símbolo emblemático, aunque apuntando maneras formalmente más toscas y con un único elemento que carecería de su 'opuesto simétrico'.

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

Entre tanto, al igual que en Abandoibarra nos podemos preguntar "¿qué queda del Baracaldo industrial? Queda la añoranza de un mundo que se ha ido"<sup>133</sup>, dado que en unas pocas décadas se altera radicalmente la fisonomía de tales espacios ribereños. Del mismo modo, en la remodelación del barrio baracaldés de Lutzana el Plan Especial de Reforma Interior prevé la idea de dos torres como hitos o mojones que remarquen en ese punto la centralidad metropolitana de Bilbao, rediseñando el valor cualitativo urbano de un espacio ahora 'desubicado', convirtiéndolo en el 'segundo ensanche' de Barakaldo. En este barrio ribereño existía un notable ejemplo de ciudad-jardín, primera ciudad de estas características construida en Euskadi hace un siglo y uno de los últimos testimonios donde se podría haber ensayado una solución de salvaguarda de su singular patrimonio con un plan urbanístico tolerante hacia las persistencias revalorizadas, legado obligado para las futuras generaciones y quizás fuente de ingresos por su atractivo urbano. Nuevamente han prevalecido los intereses de 'proyección futurista' contra el mantenimiento o rescate de la memoria e identidad del lugar. La recuperación de zonas verdes y el monte Rontegi sería una actuación paralela a estas torres residenciales que se alzarán hundiendo sus cimientos bajo una lámina de agua. En el entorno de Lutzana se le encargó hacia 2007 al arquitecto Eduardo Leira la ordenación de una superficie que contase con un canal artificial que desemboca en la Ría. En el centro de un estanque atravesado por el canal surgían dos torres inclinadas de acero y cristal (operación conocida como 'Puerta Bilbao'), conectadas entre sí mediante puentes a diferentes alturas. Junto con el proyecto se planteaba igualmente llevar a cabo una intervención paisajística sobre el monte Rontegi habilitando una serie de senderos y paseo.

En 2011 se tenía ya constancia del nuevo paseo ribereño constituido a modo de bulvar espacioso entre el parque de Prometxeta que a continuación trataremos y el entorno de Lutzana. La parte más visible se consolidaba tanto en las lámparas de doble luminaria como en las fuentes cibernéticas simétricas que se iban a instalar en los extremos, potenciando la imagen de entrada al municipio. Por las mismas fechas se conocía la urbanización del parque de Serralta que oxigenaba dicho barrios con nuevos espacios verdes y viviendas, mediante la firma de un convenio institucional con las cajas de ahorros. El proyecto fue elaborado por el equipo del arquitecto británico David Chipperfield en colaboración con el conocido paisajista belga Peter Wirtz, con la denominación de 'Central Park de Barakaldo'. El espacio estaría coronado por una espigada montaña artificial orientada hacia el intercambiador de Cruces, proporcionando una barrera

<sup>132</sup> Al igual que el "Paseo de la Memoria" de Abandoibarra, en Galindo-Barakaldo también existe la intención de establecer otro 'paseo escultórico' en el parque de la ribera de la Ría, desde la dársena de Portu.

<sup>133</sup> GURRUTXAGA, Ander. "Paseo por la ciudad: desde Bilbao a Santurce", *Fabrikart. Arte, tecnología, industria, sociedad*, nº 5, Bilbao 2005; p. 115.

acústica natural en la carretera además de dos plazas rectangulares, estanque, canal, pérgola y área de juegos infantiles. En la prolongación de Barakaldo hacia Sestao, si bien el ensanche de este municipio quedaba en suspenso debido a problemas económicos, en la zona baja de la Ría se ha renovado la antigua carretera Bilbao-Santurtzi con la ampliación de aceras e inclusión de zonas verdes, hasta enlazar con el vial que da acceso a la dársena de La Benedicta salvando las vías del ferrocarril, donde se pretende incluir un área deportiva e incluso recuperar la playa que existió en siglos anteriores, tal como veíamos en un capítulo precedente. En los próximos años se crearía la intermodal de Urbinaga, donde enlazarían las líneas de tranvía y ferrocarril. En el vial se incluye un puente de doble circulación con una acera ampliada provista de bancos y pequeñas plazas destinadas a convertirse en atalayas sobre el frente fluvial. El vial servirá también para proporcionar mejor acceso al horno alto conservado en la vega ribereña, existiendo la intención de restaurarlo y recuperarlo como centro museístico y expositivo (centro de interpretación de la siderurgia<sup>134</sup> que albergará también u aula de investigación)<sup>135</sup>. Para la mejora de la conectividad del área de Galindo con el resto del municipio en 2011 Bilbao Ría-2000 culminaría las operaciones previstas hasta entonces con la colocación de una nueva pasarela peatonal para el cruce de las vías del ferrocarril. La estructura estará provista de una barandilla de vidrio y tarima de madera suspendida sobre pilares metálicos inclinados.

#### ***1.7.3.3.3. Desaparición de imágenes y un mundo sensible cargados de memorias***

No obstante, la noticia más expandida fue la desaparición paulatina de las instalaciones de Sefanitro, denominada 'empresa de interés nacional' en 1941 por el gobierno golpista del Estado español por la necesidad imperiosa de fertilizantes nitrogenados para las cosechas agrícolas, pero que constituyan un extraordinario patrimonio arquitectónico e ingenieril en lo referente en la aplicación del racionalismo constructivo en la arquitectura industrial. Compone una de las estampas más apoteósicas del paisaje industrial vasco y bilbaíno, con elementos de importante interés patrimonial perdidos como los muelles de atraque, el cargadero de hormigón armado que cruzaba la carretera de ribera y la línea de ferrocarril, el extenso recinto concebido como ciudad-fábrica donde destacaba el entramado de calles y la calidad de la arquitectura manifestada en edificios administrativos, laboratorios, almacenes y silos construidos entre 1943 y 1947, proyectados por el arquitecto Germán Aguirre combinando magistralmente la sobriedad y belleza de la arquitectura moderna de las grandes construcciones de hormigón y plaquetas de ladrillo rojo, así como muros decorados con murales pictóricos en sus fachadas o la poderosa iconografía de las torres de absorción.

Perdurando así la tradición moderna en la arquitectura de posguerra, algunos edificios se encontraban incluidos en el catálogo Docomomo que recoge obras reseñables del movimiento moderno. En este caso, se urbanizó el entorno de la Ría como un frente fluvial industrial siguiendo el modelo de fábrica-ciudad con calles plazas, vías de ferrocarril y andenes, de modo que el asentamiento del complejo supuso la desaparición del pequeño núcleo precedente. La utilización del hormigón y la plaqueta de ladrillo en algunas naves de la fábrica confería esa imagen asociada al racionalismo local, siendo sus torres de refrigeración las únicas de este estilo existentes en Euskadi, portadoras de gran belleza arquitectónica y constructiva acrecentada por su funcionalidad, de la cual deriva su imagen<sup>136</sup>. Ante dicho panorama, recordamos una vez más que:

"La ría de Bilbao debe representar el extraordinario paisaje industrial del reciente pasado, poco tenido en cuenta su conservación en los sucesivos planes de recuperación urbana de los diversos pueblos de sus márgenes. Actualmente nos quedan contados elementos de la rica arqueología industrial del siglo XX. Lutzana es uno de los últimos testimonios donde [...] puede darse una solución acorde entre el magnífico patrimonio que posee el barrio con un plan urbanístico tolerante, capaz de hacer convivir lo viejo y lo nuevo. En este sentido, la Asociación Vasca del

<sup>134</sup> Formando parte de la red de museos que intentan mantener y recuperar la memoria industrial: Rialia en Portugalete, Museo de la Boina en Balmaceda, el de la Minería de Gallarta o el futuro museo de la mar de Santurtzi.

<sup>135</sup> Por las mismas fechas se conocía la declaración de patrimonio monumental en la categoría de Bien Cultural Cualificado para la antigua harinera y silos de Zorroza (Molinos Vascos), hito emblemático del patrimonio industrial de la Ría de Bilbao.

<sup>136</sup> Tal y como recuerda por ejemplo J. Eugenio Villar (1994), entre otros autores.

Patrimonio y Obra Pública (AVPIOP) trabaja desde hace tiempo por la conservación del patrimonio industrial de Sefanitro, y ya en mayo de 2006 solicitó a la Dirección de Patrimonio Cultural del Gobierno Vasco la inscripción en el Registro de Bienes Culturales Calificados, con la categoría de Monumento [...], el edificio de oficinas, las dos torres de refrigeración de tiro natural, los silos-almacenes y el viaducto elevado que da servicio al muelle-cargadero<sup>137</sup>.

Hacia 2008 se sugería que dos nuevas torres emblemáticas y simbólicas 'suplirían' las chimeneas de Sefanitro, marcando un centro geográfico para el Bilbao metropolitano en una de las áreas ribereñas de Barakaldo, ya que el actual emplazamiento se mostraba 'incompatible' con la calidad de vida que desde los poderes políticos se pretendía ofrecer a los ciudadanos. Los edificios singulares surgirían de la lámina de agua en forma de torres cilíndricas, articulándose el Plan Especial de reforma Interior alrededor de la idealización y una metáfora del espacio de la Ría, con una gran plaza o 'ágora' pública que remataría el paseo del borde fluvial.

Las operaciones de Urban-Galindo fueron además galardonadas en 2008 con el premio Cumbre de Ciudades a la Mejor Política de Redefinición de Espacios Urbanos, con motivo de la celebración del Salón Inmobiliario de Madrid. El jurado reconoció la importancia de que los cuatro barrios seleccionados en Barakaldo (Galindo, Ansio, Retuerto e Ibarreña-Zuloko) hayan participado de un pasado industrial común, reconvertidos en zonas residenciales con equipamientos deportivos, amplios espacios verdes de esparcimiento y parques comerciales, así como la incorporación a los planes urbanísticos de aspectos innovadores como la disminución del impacto de las actuaciones en el entorno y los criterios de gestión sostenible, eficiencia energética y calidad del diseño ambiental. Sin embargo, no se subrayan demasiados aspectos relativos a las permanencias patrimoniales, las memorias vividas e impregnadas en la atmósfera de los lugares y en cada porción de terreno devenido 'no-lugar' de resto y de residuo (habitualmente vestigio industrial), salvo algún que otro elemento material de corte anacrónico conservado como una especie de hito que ya tan siquiera pertenece a ese tiempo y ese lugar. Puesto que los rasgos identitarios marítimos e industriales de muchos de estos espacios fluviales han sido destilados hasta la extenuación, mientras que el paso del tiempo diluye las memorias no re-actualizadas; quedando y/o restituyendo únicamente la nomenclatura (avenida de Altos Hornos, calle Eléctrica Nervión, La Iberia, etc.).

Como contrapunto, ciertas obras de carácter escultórico son colocadas por medio de iniciativas cuyo mecanismo de gestión a veces se desconoce como han sido las sucesivas fases del llamado Plan Escultórico llevado a cabo por Bilbao Ría-2000<sup>138</sup>. Si en Abandoibarra recalcábamos algunos ejemplos a este respecto, en el parque de Lasasarre de Barakaldo se instaló, a finales de 2008, la escultura de Joel Shapiro denominada "Figura", pieza antropomorfa vertical realizada en bronce que tratan de asociarla formalmente al pasado industrial del entorno, cuando la novedad más notable que presentaría sería el hecho de que constituye la primera obra de este autor instalada en el Estado español. La evocación al antiguo paisaje del hierro proviene del uso de secciones prismáticas de metal, como las vigas de acero incandescentes surgidas de las entrañas de Altos Hornos. Con una imagen que pendula entre la idea de movimiento y congelación, entre la forma abstracta y la referencia figurativa, las obras de Shapiro hacen presente una dramaturgia de dificultoso equilibrio en el espacio en que se 'imponen', con un sentido arquitectónico de materia en movimiento no desprovista de ciertos rasgos irónicos.

Hacia el verano de 2004 se procedió también a la adecuación del parque de la ribera de Galindo como un paseo longitudinal para la *revalorización de los frentes de agua*, con un recorrido principal sobre la orilla del río y un itinerario secundario entrelazado con el principal como los caminos de sirga utilizados antaño para el arrastre de gabarras (penoso oficio de las 'sirgueras') y reconvertidos ahora en '*bidegorris*' o carriles 'cicloturísticos'. Pasarelas peatonales y varias zonas de descanso con tarimas de madera y esmerados diseños de cerramientos en cerámica para la conexión ribereña de núcleos urbanos. La jardinería protege y a la vez separa los diferentes

<sup>137</sup> PÉREZ DE LA PEÑA, Gorka. "Barakaldo, 1997-2007. Una década mágica", en: *Con\_margen*, nº 9, Bilbao, 2007; p. 38.

<sup>138</sup> Bilbao Ría-2000 se enorgullece de que dicha apuesta ha permitido la instalación en Bilbao y en el área metropolitana de obras de arte de autoría mundialmente reconocida, las cuales dotan a sus actuaciones de una singularidad relevante en el ámbito del diseño urbano, imprimiendo un inconfundible sello que las caracterice (idea vertida en la editorial del nº 18 de la revista *Bilbao Ría 2000*, correspondiente a diciembre de 2008).

espacios de forma que los volúmenes, coloridos e incluso los aromas muestren las variaciones según las estaciones y las épocas del año, por lo que nos encontramos otra vez con el 'paisaje premeditadamente cambiante'.

'Colores', 'olores' e incluso 'sabores' que otrora siempre fueron los mismos: el color ardiente de las rítmicas llamaradas, soplando a bocanadas desde las mismas calderas en las entrañas de los infiernos férricos, con sórdidos olores de herrumbre y sangre. Humo de negras cenizas, encapotado bajo la espesa niebla blanca teñida de gris, con los 'restos óseos' del acero volatilizados puestos en suspensión gracias a los oscuros aires enrarecidos. Balizas luminosas, fuentes, diversas piezas de mobiliario y terrazas diáfanas observan ahora las viejas y endurecidas 'colinas rojas' con sus terrazas ya recubiertas de verde, síntoma inequívoco del fin de las explotaciones a cielo abierto en los 'montes de hierro' y la desaparición de la neblina, tras la cual relucen, en la lejanía del valle, los horizontes antes perdidos entre la tierra y el mar. Menos mal que el pequeño Museo de la Industria recientemente inaugurado en Portugalete (Rialia), va a ser un 'reducto suficiente' para salvaguardar si no 'ocultar' los iconos que permanecerán 'intactos' en la 'memoria de las futuras generaciones'; las 'fábricas y el humo', símbolos históricos aunque incómodos de la margen izquierda, entre cuatro paredes y evocaciones más bien compasivas, pseudo-nostálgicas y arquetípicas que tiene por objeto recrear mal que bien la grandiosidad de un paisaje que un día fue. Esto es, 'melancolla sin utopía', 'recuerdo sin reivindicación' y 'homenaje póstumo' a un 'paisaje desaparecido' y desheredado. Es curioso y sorprendente comprobar cómo el reducido espacio que en Bilbao queda para la evocación de todo un mundo industrial, mecánico y humano, precise de una serie de maquetas de fábricas a escala mínima, puesto que de lo contrario tan siquiera caben en las estancias disponibles.

Todo ello sucede, además, casi al mismo tiempo en que los abogados de AHV recurren a los tribunales la catalogación de 'monumento' concedida *'in extremis'* al último alto horno de Sestao<sup>139</sup>, mostrando su desacuerdo con las condiciones impuestas por el Gobierno Vasco. Este 'monumento decrépito' estaba siendo para algunos una especie de 'estimulación reivindicativa' inaceptable de las memorias colectivas, poco menos que a modo de 'mancha imborrable', testimonio fantasmagórico de los "bordes fluviales fabriles duros compartidos con unos asentamientos sociales muy contrastados: infravivienda proletaria en la margen izquierda. [...] Un glosario, histórico, social y laboral, del asentamiento de una nueva era, convirtiendo la Ría en el escenario de la industrialización de Bizkaia"<sup>140</sup>. Elementos cuya sola presencia 'solemniza el paisaje fluvial' como 'apertura de Bilbao hacia el mar'. La vía de unión más importante de la villa con el mundo y el escenario donde mejor se expresó, en tiempo pasado, la 'identidad moderna' de Bilbao. La peculiaridad territorial que debiera de ser un acicate para la 'reinterpretación del cauce fluvial como cualidad paisajística', exigiendo 'profundas reconsideraciones' sobre criterios de reutilización de instalaciones industriales, se convierte cada vez más en una especie de sugestión colectiva que justifica presuntas regeneraciones especulativas:

"Recuperar no solo es derruir y construir, es reflexionar. De alguna manera la Ría es nuestra razón de ser, es el alma de un lugar que debemos valorar y respetar frente al despropósito institucionalizado de borrar todo indicio de la memoria, donde los ingenios de la cultura y estética industrial son tratados como despojos, lo mismo que sencillos y coherentes asentamientos residenciales plenos de humanidad han sido y pretenden ser demolidos"<sup>141</sup>.

Finalmente, aunque la primera fase de la restauración comenzó en 2007 con una duración de cuatro años (enfocada a la eliminación de las partes en ruinas, consolidación de la estructura de la

<sup>139</sup> Aunque los letrados aseguran que apoyan la conservación, aseguran que el organismo carece de medios para afrontar los gastos de restauración y conservación (junto a la estructura principal deben mantenerse equipos auxiliares como la nave de colada, las 'estufas' y los conductos para la expedición de gases), ofreciendo a las instituciones vascas la cesión gratuita del equipamiento. El horno se declaró monumento con el máximo nivel de protección en 1998. La decisión ya fue anteriormente recurrida por AHV, Aceralia y el propio Ayuntamiento de Sestao, estimando que iba a ser una 'mancha impresentable' que alteraría sus planes e reforma urbana para el antiguo terreno industrial. En estos momentos se reclama la creación de una fundación para la conservación y el mantenimiento del alto horno, donde podría incluirse la iniciativa empresarial privada aparte del Ministerio de Cultura que en estos momentos podría estar interesado en incluir el inmueble dentro del Plan Nacional e Patrimonio Industrial.

<sup>140</sup> URIARTE, Iñaki. "Ría de hierro", *Bilbao*, nº 197, octubre de 2005; p. 29.

<sup>141</sup> *Ibidem*.

nave y acondicionamiento del edificio de control), hacia la primavera de 2012 hemos conocido el arranque de las obras más profundas para la reforma del horno 'María Ángeles' por parte del Ministerio de Educación, Cultura y Deporte. El icono de la siderurgia vasca será sometido a un proceso meticuloso de limpieza y adaptación para convertirse en un nuevo 'símbolo turístico' de la margen izquierda de la Ría dentro de dos años. A los visitantes se les facilitará un recorrido por dicha arquitectura donde se disipan las diferencias entre interior-exterior, comenzando en la rehabilitada cabina de control hasta las zonas de carga y la cuba antes de alcanzar el tragante donde las vagonetas vertían el mineral. El laberinto incluye dos nuevos ascensores (uno de ellos panorámico), así como elementos de seguridad y mobiliario como barandillas con chapas perforadas para que guarden una estética similar a los pasamanos existentes. Se restaurará igualmente la sala de máquinas con la instalación de un suelo de vidrio para apreciar bajo el horno los restos de las últimas coladas aún presentes en el fondo del recinto. Desde instancias políticas se defiende y se asegura la inversión en cuanto a atracción turística, en una operación que ya auguran cercana en escala a la del puente transbordador de Portugalete. Todas las labores estarán supervisadas y gestionadas por el Instituto del Patrimonio Cultural de España (IPCE). El horno ha sido así considerado como una infraestructura emblemática de la industria, puesto en marcha en 1959 e imagen de las décadas de esplendor y prosperidad hasta la reconversión industrial. Tres o cuatro generaciones se han desarrollado a su vera, hasta que en 1993 se cerró una página de la historia de Sestao, Barakaldo y la margen izquierda en general. El objetivo es convertirlo para 2014 en museo de la siderurgia, quizás con la previsión de que vuelva a estar lleno de persona como cuando antaño se realizaban las coladas perpetuas bajo una llama eterna; antes de que sucumbiese el silencio del 'frío invierno' contrapuesto al 'caluroso infierno', con lo cual el 'horror vacui' producido por la sensación de vacío venía acompañado por la oxidación rampante y un envoltorio vegetal de maleza que había ido brotando entre la mugre y el hierro.

No obstante, en este enclave de Urban-Galindo cerca de la dársena de Axpe se inauguró a finales de setiembre de 2002 el viejo cargadero de mineral de la empresa Franco-Belga que constituía una de las últimas estructuras industriales con su presencia estética más que notoria, tal y como lo hemos señalado anteriormente<sup>142</sup>. En esta construcción regenerada resalta la nueva función de mirador sobre la Ría, incluido en la urbanización de esta zona de Barakaldo por su carácter monumental y estético, aunque como decíamos, se evidencia sobradamente su carácter simulácrico dada la pérdida de función aparente de la estructura originaria, desechando así mismo sus propiedades más intrínsecas al presentarlo como vestigio congelado en un entorno 'liberado' ya forzosamente de su carga histórica y connotación industrial. En el cargadero nuevos materiales como el acero inoxidable contrastan en este sentido de una forma chirriante con los elementos primitivos. La 'tematización' de este reducto industrial se hace quizás más notable con la inclusión de paneles informativos describiendo –y descubriendo– pedagógicamente las funciones del cargadero cuando se encontraba en funcionamiento, esto es, cuando aún atendía a una función de uso desestimada por el transcurso del tiempo y la evolución tecnológica en los mecanismos y sistemas productivos.

Es loable, sin embargo, que se haya procedido a restaurar y adecuar el embarcadero ubicado también en la dársena de Portu, máxime si se tiene en cuenta que sigue aún siendo una modesta infraestructura de cierto uso funcional que proporciona servicio a los botes que circulan, atravesando la Ría, entre Barakaldo y Erandio, lo cual es además el último vestigio de uno de los oficios históricos en torno a la Ría, actualmente en decadencia y a punto de extinguirse<sup>143</sup>. A dicho embarcadero llega, desde la margen derecha, uno de los dos únicos pasajes transversales de la Ría en lancha que perduraba a inicios del siglo XXI (el otro lo encontrábamos entre Portugalete y

<sup>142</sup> Con una inversión final aproximada de 720.000 euros (alrededor de 120 millones de pesetas). En estas iniciativas de URBAN-Galindo y Barakaldo se abre la puerta a la intervención de la sociedad Bilbao Ría-2000 en términos municipales ajenos a Bilbao, ya que es necesario poner en marcha y gestionar proyectos que abarquen el área metropolitana desde Basauri hasta el Abra. Es esta vocación metropolitana la que esta entidad pretende conseguir e importar hacia el exterior.

<sup>143</sup> Entre las orillas de Zorrozaurre y Olabeaga, por ejemplo, el 'gasolino' (nombre popular que adquiere el bote o lancha motorizada) cruzaba la Ría por seis puntos diferentes, uniendo los barrios de Olabeaga y Ribera de Deusto. Actividad que, como decimos, se constata en Bilbao al menos desde el siglo XVIII, dada la escasez de puentes para cruzar la Ría y la confluencia de las mareas, de forma que el servicio ha estado ahí antes que todos los puentes aguas abajo del templo de San Antón existiesen.

Las Arenas), con una clientela fija empleada en el servicio doméstico y la hostelería con alta presencia de personas inmigrantes, lo cual atesora hasta en este minúsculo detalle el cambio de paradigma de la ciudad industrial y portuaria a la ciudad de servicios, dado que la desaparición de las fábricas acabó también con la necesidad de transportar a los trabajadores a las factorías. Hay constancia del transporte de pasajeros entre ambos márgenes de la Ría desde el ecuador del siglo XVIII, motorizando las primeras lanchas después de la guerra civil. Dado el atractivo turístico que adquieren los frentes de agua tras los procesos de remodelación, las autoridades esperan beneficiarse de ello, condicionando la pervivencia de este oficio histórico a la incorporación al nuevo escenario fluvial urbano post-moderno. En este sentido, además del paso constante de pasajeros de una orilla a otra de la Ría, una lancha de mayores dimensiones y equipamientos ('*Euskalherria*'), presta sus servicios en fiestas patronales marítimas e incluso organizando excursiones de turistas y escolares por la Ría, aparte de cenas, despedidas y otros encargos de índole particular.

El puente trasbordador de Portugalete y el de Rontegi encerrarían, por lo tanto, el tramo de paréntesis en el que, durante la década de 2000 a 2010 funcionaban esos dos botes de pasaje. La conservación de alguno de los embarcaderos que unían tanto física como simbólicamente ambos márgenes de la Ría (varios han sido ya restaurados por su propietario, la Autoridad Portuaria de Bilbao), sería necesaria no solo como elementos de cultura material arquitectónica asociados a la memoria marítima, sino también como objetos vinculados a otros niveles de investigación social, industrial, histórica, etnográfica y antropológica<sup>144</sup>. En esta línea, la rehabilitación del pequeño habitáculo a modo de 'finger' de embarque con planchas de acero corten que citamos en Barakaldo, rememorando visualmente la construcción naval característica de la zona, constituye además una estructura estéticamente muy peculiar en ese territorio resbaladizo entre la arquitectura y el mobiliario, que contribuye a mantener aunque sea simbólicamente el hilo de un tránsito urbano de orilla a orilla con resonancias propias de una memoria histórica intrínseca de los lugares que 'enlaza'. Se ha instalado en su interior una iluminación baja cuyos haces de luz reflejan en las paredes, resaltando el carácter singular del elemento. El diseño del embarcadero es obra del estudio de arquitectura Lázaro, Guillermo & Asociados, que lo han llevado a cabo con un presupuesto de 50.000 euros (80 millones de pesetas)<sup>145</sup>.

Mientras tanto el Museo de la Industria del Nervión se confinaba, como acabamos de decir, en un reducido edificio –la Casa del Mar de Portugalete– como un 'centro de interpretación y conocimiento' del pasado industrial de Bilbao como aseguraba la Sociedad Estatal de Participación Industrial (SEPI), que firmó un convenio a este respecto con el Ayuntamiento de Portugalete. Una exposición fotográfica permanente vinculada a la historia de la industria y las diversas exposiciones temporales tendrían cabida en este pequeño museo afincado además en una localidad (Portugalete) que, como veíamos anteriormente, ha tenido una influencia tangencial con respecto a los específicos núcleos industriales, teniendo también en cuenta que otras propiedades de más entidad que la SEPI dispone en la margen izquierda del área metropolitana de Bilbao están siendo subastados en lotes en los cuales se incluyen sus propiedades más emblemáticas como las oficinas centrales de Altos Hornos en Barakaldo. Se está siguiendo un proceso de 'desamortización estatal' que no reinvierte en beneficio de la sociedad.

#### ***1.7.3.3.4. Espacios públicos e infraestructuras emblemáticas para el nuevo cauce imaginario***

Por otro lado, desde la vertiente arquitectónica e infraestructural en los antiguos terrenos donde se encontraban los trenes de laminación de Altos Hornos de Vizcaya en la vega de Ansio

<sup>144</sup> Como es el caso de este autor con el estudio: MATÉS LUQUE, José M. "Los últimos boteros de la Ría de Bilbao: entre el Puente de Rontegi y el Puente Colgante", en: *Zainak* 33. *La antropología marítima y el crisol de la maritimidad: profesiones, economías, normativas, patrimonio y símbolos*, Donostia-San Sebastián: Eusko Ikaskuntza/SEV., 2010; pp. 159-179.

<sup>145</sup> Otro tanto sucede con el cargadero de Pobefía en Muskiz que sobresale hacia el mar, en un recorrido que forma un itinerario con paneles informativos de la actividad minera y las labores de acarreo de mineral además de las condiciones naturalísticas de flora y fauna del entorno.

(término municipal de Barakaldo), se llevó a cabo una descontaminación de los terrenos que habían quedado tras la dismantelación de las estructuras industriales, para la ocupación de dicha área con otras iniciativas (en suelos que, por cierto, son propiedad de la Diputación Foral de Bizkaia). Allí se quiso instalar el parque comercial de Ikea (empresa multinacional sueca) que ya había esbozado un macroproyecto al estilo de los que agradan en el mundo político bilbaíno con rascacielos residenciales, zonas verdes, múltiples establecimientos (básicamente ligados a los sectores del mueble, bricolaje, deportes y alimentación) y estación intermodal incluida (con la intencionalidad de captar la línea 2 del ferrocarril metropolitano). Aunque el proyecto se diseñó conjuntamente con el Ayuntamiento de Barakaldo y la Diputación Foral, sería cubierta mayoritariamente por firmas privadas (en 1998 se asoció Ikea con las empresas multinacionales Lease inglesa y Mills Corporation norteamericana). Este nuevo 'holding' exigía incrementar la superficie reservada para el comercio a contrapartida de generar más empleo en sus instalaciones. Sin embargo, el obstáculo de mayor peso específico para ello era el traslado de la Feria Internacional de Muestras de Bilbao a la explanada en la vega de Ansio (se consideró también el posible traslado a Loiu, a Santurtzi, Zamudio, Zorroza o Zorrozaurre, aprovechando unos terrenos situados junto a la Ría), que también precisaba bastante espacio.<sup>146</sup>

Como ya se ha dicho, el traslado de esta institución (Feria de Muestras) a la vega de Ansio estaba ya pactado entre el consistorio barakaldés y el organismo foral, no siendo excesivamente claras las razones de este traslado. Desde sectores oficiales la argumentación más contundente era que el nuevo vial propuesto que transcurriría por la ubicación actual conllevaría el derribo de uno de los pabellones. Sin embargo, dadas las características de la nueva ubicación propuesta, tampoco parece que esta sea la idónea a no ser que, como observa la autora mencionada, el hecho de que se trate de terrenos de propiedad pública añada un elemento de prioridad a la hora de ejecutar las obras. Aunque en un principio la alcaldía de Barakaldo manifestó su frontal rechazo al traslado de la Feria de Muestras (ofreciendo un terreno alternativo en el propio municipio que la Diputación no aceptó) en última instancia se llegó a un acuerdo para que definitivamente se produzca el traslado a cambio de que la multinacional Ikea pudiese instalar un parque comercial de tamaño medio en un solar próximo. Tras un costo considerable de las obras de derribo, hacia la primavera de 2001 comenzaban las obras para la nueva Feria de Muestras. El diseño de la infraestructura paradigmática correspondía a las empresas vascas Sener e Idom, que pretendían transmitir, según sus responsables, una imagen sobria y a la vez moderna en la transformación de ese espacio urbano que tiene que proporcionar, entre otras cosas, comunicaciones fluidas para la conexión con las importantes rutas de acceso y accesibilidad para vehículos de gran tonelaje que permanecerán ocultas a una cota inferior que el nivel peatonal. Un espacio de intermodalidad con ferrocarril metropolitano y autobuses debía de dinamizar el transporte colectivo mientras que su perímetro se rodeaba de 'zonas verdes'.

Ya en el año 2004, nos encontrábamos a las puertas del estreno de la nueva feria que sería 'la más moderna del mundo' como preferimos los bilbaínos, con un complejo edilicio construido en un tiempo record, claro está que, con las consideraciones y matizaciones a nivel técnico y laboral que tales prisas imponen. La señalética y el mobiliario sobrio del interior –realizado por Serrano Bulnes y Asociados– se conjuga con la imagen arquitectónica grandiosa, que cuya influencia trasciende las fronteras locales y regionales<sup>147</sup>. El elemento más visible del recinto es el edificio de acogida y congresos en la entrada principal que se preveía finalizar hacia la primavera de 2005, además de la gran torre que alberga las oficinas; calificada como la torre más elevada de Euskadi y visible desde varios kilómetros de distancia. Se propuso el cierre mediante una piel semitransparente y metálica que ofreciese del exterior una imagen unitaria para evitar el caótico efecto de las fachadas traseras en una zona de pleno desarrollo urbanístico. La conexión urbana con Barakaldo se realizaba con la apertura de una gran calle, la Avenida Euskadi, provista a nivel mobiliario de

<sup>146</sup> Aunque: "los obstáculos del proyecto liderado por Ikea tienen que ver, también, con la nueva política del Gobierno Vasco en materia de comercio. En este sentido, se ha anunciado la próxima aprobación de un decreto que limitará drásticamente la implantación de nuevas grandes superficies comerciales". ESTEBAN, M. *Op. cit.*, p. 190.

<sup>147</sup> Se ha llegado a decir que la nueva feria, cuyo presupuesto se ha estimado grosso modo en 480 millones de euros, se afianza en el Bilbao metropolitano como hito referencial en el denominado 'Arco Atlántico', en el corredor entre las ciudades de Burdeos y Oporto.

jardinería de diseño y '*bidegorris*'. La plástica iconográfica se completa con surtidores y cascadas de agua iluminada en blanco y verde cuyos reflejos resuenan en el 'muro cortina' vítreo de la torre que adquiere una imperceptible tonalidad verdosa, cerca de donde ya está previsto la construcción de un establecimiento hotelero. Además de ello, en 2006 se publicitó la idea de establecer fuentes cibernéticas exhibiendo reproducciones a pequeña escala del cauce de la Ría a su paso por Barakaldo, a imagen y semejanza de un mapa del término municipal<sup>148</sup>. En recuerdo a la actividad industrial, en los muros pantalla de las carreteras de circunvalación que rodean la Feria de Muestras se han grabado una especie de imágenes fugaces y casi imperceptibles en bajorrelieve. Imágenes que representan trenes y vagonetes de la antigua factoría de Altos Hornos, los calderos de la colada de fundición, las tolvas, las cintas sin fin y los funiculares aéreos que servían para transportar el mineral. Mientras, las gaviotas atestiguan con su presencia la cercanía de la Ría.

En esa orilla ribereña correspondiente al enclave de Galindo la remodelación de la dársena de Portu perteneciente a AHV fue un hecho en el año 2006 con la construcción de una nueva escollera de piedra y una significativa barandilla de acero inoxidable a lo largo de toda la lámina de agua. Rodeada de terrenos baldíos susceptibles también de remodelación y de ocupación del suelo, el dragado de la dársena provocó la desaparición de los restos de barcos y gabarras testimonio de los antiguos usos fluviales e industriales del entorno, sustituyendo por una rampa de acceso al agua destinada a actividades acuáticas y la posibilidad de incorporar un posadero para cormoranes. Cuestión que no es baladí ya que estas grandes aves pescadoras utilizaban a tal fin los restos semihundidos de un barco pesquero retirado durante las obras, cuyos vestigios se hacían visibles durante bastantes años cuando bajaba la marea.

Una de las herencias del pasado que ha constituido la barrera ferroviaria (como en Amezola y Abanboibarra) es otra de las influencias que se ha pretendido minimizar a la hora de enfocar las sucesivas remodelaciones de los espacios urbanos. En este sentido, los edificios de las estaciones juegan un papel importante como arquitecturas conectoras y unificadoras de un sistema de transporte largamente asociado en Bilbao a la mercancía industrial aparte de la movilidad de las personas. Las estaciones constituyen así puntos de unas redes con intenso anclaje territorial que funcionan como intersticios de sutura urbana y actualización de unas estéticas capaces de competir con los emblemas vigentes sin escapar totalmente a ciertas reminiscencias del pasado en cuanto a las formas de entender el territorio. Contradictoriamente, desde el punto de vista visual algunos de estos empeños tratan de evitar aspectos que recuerden excesivamente infraestructuras más propias de un paisaje industrial o post-industrial que post-moderno. Esto es lo que se ha querido conseguir en Galindo con el corredor peatonal que conecta el paseo fluvial de la Ría con la vía del tren, por mediación de puentes y pasarelas traslúcidas más cercanas a la estética del nuevo campo de fútbol. Las hendiduras provocadas por el trazado ferroviario han dado lugar tanto al soterramiento como a la cubrición de numerosos tramos, siendo uno de los más recientes el que transcurre por la parcela liberada de Reketa a la entrada de Galindo (un amplio terreno baldío e el borde de la Ría cuyas marismas fueron desecadas para el almacenaje de mineral de hierro antes de ser embarcado), donde el Plan General de ordenación Urbana de Barakaldo prevé implantar equipamientos y elementos urbanísticos revitalizadores de la zona (parque comercial y de ocio, para lo que se pretendía convocar un concurso de ideas y anteproyectos), a fin de lograr la recuperación medioambiental de esos terrenos post-industriales ubicados justamente en el borde de la Ría susceptible de revalorizar. Toda esta área se contempla con la vocación de convertirse en nexo de unión entre Galindo y la plaza de Prometxeta como antesala del núcleo urbano baracaldés. Las ventajas en materia medioambiental se hace notar, por ejemplo, en un sistema de alumbrado eficiente de ahorro energético y reducción de la contaminación. El espacio central se organiza en torno al antiguo edificio de oficinas de Altos Hornos, una de las arquitecturas más significativas que se ha podido conservar, habilitando unas estructuras metálicas de índole decorativa a modo de pérgolas de carácter post-industrial con su característico color de herrumbre.

<sup>148</sup> Los lugares de entrada y salida del municipio se pretendían simbolizar, así mismo, con fuentes representando la dualidad cósmica del 'ying' y el 'yang', en sintonía con el agua.



Para la ampliación del paseo de la ribera de Galindo, no obstante, ha sido un requisito indispensable la retirada de un histórico puente de hierro de estética ferroviaria que se encontraba en estado de ruina aparente desde la demantelación de AHV. Dicho paseo transcurre paralelamente hasta conectar con la Avenida del Ferrocarril en Barakaldo, enlazando también con el parque puesto en servicio en 2005. Del mismo modo, otro de los interiores de manzanas del ensanche de Galindo entre la estación y el estadio Lasasarre ha sido urbanizada por el arquitecto José Ignacio Linazasoro, contando con parterres ajardinados, zona arbolada y áreas estanciales en un espacio rehundido central con mobiliario y plantaciones sobre maceteros (dada la existencia de un aparcamiento subterráneo) que buscan combinaciones cromáticas entre masas de colores, lo cual también se pretendió evidenciar con el diseño interior del propio campo de fútbol. La fuente ornamental en una de sus esquinas se apoya en los muros perimetrales de una rampa, al igual que la marquesina de hormigón armado, que constituyen los elementos más característicos además de la escultura que rematará la plaza. A raíz de la inauguración de la plaza, desde la alcaldía de Barakaldo se instó al Barakaldo Club de Fútbol a que utilizara dicho espacio como lugar emblemático para la celebración de los éxitos deportivos, con una clara intención de socializar el entorno, aprovechando el paralelismo con lo que suponía el recorrido en gabarra por la Ría para las victorias del Athletic. Carácter simbólico manifestado en la iconografía estética que vuelve a poner en relieve la Ría como espacio de usos festivos y celebraciones, sobrepasando una vez más la mera función de vía de tránsito marítimo al convertirse en 'alameda triunfal' y colorista, donde inclusive los puentes son como arcos del triunfo garantes de la muy esporádica victoria deportiva. Manteniendo por ejemplo el mecanismo que eleva el puente de Deusto para similares eventos excepcionales que tienden a cohesionar la colectividad ante un hecho memorable por su rareza ilusionante, plasmándose así la vertiente más antropológica y sónica del elemento fluvial que tratamos: la Ría de Bilbao<sup>149</sup>.

#### I.7.3.4. Otras intervenciones de carácter específico en las márgenes de la Ría

Junto con las intervenciones reseñadas, estratégicas por su sentido básicamente económico y promocional, otras necesidades de 'justificación social' para paliar reivindicaciones incluso históricas constituyen por ejemplo los parques metropolitanos alguno de los cuales, sin embargo, no ha dejado de suscitar cierta polémica. Este es el caso del campo de golf de La Arboleda, en trámites de construcción por la sociedad pública Meaztegi S.A. de la Diputación vizcaína, que al parecer sería el primer campo de estas características supuestamente público en Bizkaia y que estaría listo hacia la primavera de 2005. En La Arboleda existe la idea de integrar elementos de las antiguas minas en el campo de golf. Estructuras abandonadas presentadas en una especie de parque temático como se viene haciendo en otros lugares que participan de las mismas estrategias de regeneración paisajística. No obstante, en la reconversión del parque escasamente se explica el origen minero –por lo tanto antrópico– del paisaje, y el campo de golf da lugar a la desaparición de elementos paisajísticos así como construcciones testimoniales que atesoran los antecedentes industriales de la zona, por lo que sobre la idea de integración y recuperación prima otra estrategia de suplantación del tejido importante por sus señas de identidad pero físicamente deteriorado, por nuevas infraestructuras de dudosa adecuación y aceptación en el entorno.

Dentro de las infraestructuras de servicios para el campo de golf, el antiguo hospital minero abandonado en La Arboleda, edificio ciertamente emblemático de la zona minera<sup>150</sup>, se derriba y vuelve a construirse de forma revivalista, lo cual no contribuye a la perdurabilidad de su carácter

<sup>149</sup> Cuando el azul del mar y la Ría se unen al rojo-siena de la tierra férrica y a la alfombra verde cultivada del campo deportivo, surge en Bilbao un especial trinomio simbólico que se plasma incluso en las letras de los himnos en homenaje al equipo local de fútbol, aludiendo según dice la leyenda a la explosión de euforia y de júbilo que los ingenieros británicos mostraban al encontrar la buena beta en las explotaciones mineras. Y es que el trabajo siempre se ha sobredimensionado en el pueblo vasco hasta colmar las actividades lúdicas, otro de cuyos ejemplos más relevantes son las competiciones de traineras que traeremos a colación en el caso de Donostia-San Sebastián, tratándose de una actividad relacionada íntimamente con el mundo y la vida marítima así como su simbología cultural e iconográfica muy específica y arraigada en la tradición y el imaginario cultural de las comunidades y poblaciones de la costa.

<sup>150</sup> Construido a finales del siglo XIX e impulsado por el doctor Areilza, el hospital minero, junto con sus homónimos de Gallarta y Galdames, fue un centro avanzado en tratamientos médicos, tal y como ya decíamos antes.

testimonial más que de forma simulácrica, ya que albergará un hotel para los visitantes que se acerquen al campo de golf y las áreas de esparcimiento de La Arboleda que, al parecer, va a incluir un parque temático dedicado a la minería. Su prolegómeno será un sendero 'turístico' como enlace del núcleo histórico con el entorno del funicular de La Reineta (restaurando la antigua senda), como una de las primeras actuaciones para el futuro parque 'Meaztegi Berdea' en la cuenca minera, complementario al campo de golf. La primera de las cinco fases de las obras daría comienzo en noviembre de 2006, con acondicionamiento del parque. El camino discurrirá por paisajes con vestigios minero como barracones y cargaderos de mineral. El itinerario que en la primavera de 2006 se promocionaba como 'pulmón verde' para el Bilbao metropolitano se pretendía integrar con posterioridad en una ruta didáctica que abarcase toda la comarca en 2009.

Del mismo modo, prosigue el acondicionamiento de paseos ribereños por la costa del Abra exterior desde las zonas limítrofes de Pobeña<sup>151</sup> y Kobaron hasta las pedanías cántabras de Ontón y Castro Urdiales ('Itsaslur': lo cual alude a otra especie de frontera entre la tierra y el mar; entre el lugar de extracción del mineral y los lugares de embarque), con rutas y paseos adecuados como 'sendas mineras' salpicadas de ferrocarriles y vestigios industriales junto al mar; testimonio de unos 'sabores y memorias históricas' corroídas por el salitre. Aparte de las citadas iniciativas, desde las instancias gubernamentales se vertía hacia el verano de 2006 que la puesta en marcha de otro parque tecnológico habilitaría suelo industrial en la zona minera y la margen izquierda, además de las obras hidráulicas, las áreas de esparcimiento, la regeneración urbana y la recuperación medioambiental 'sostenible'.

Esta actuación se puede englobar en el empeño de creación de parques periurbanos y metropolitanos en el área de influencia de Bilbao, como pueden ser los parques, más tradicionales por su configuración y menos controvertidos por su función, en el monte Kobetas y Pikotamendi en la ladera de Artxanda<sup>152</sup>; todo ello sin menoscabo de otras iniciativas más dudosas como el macro-parque comercial que la empresa británica Assetalia Development establece en Ortuella, con hipermercados, cines y áreas de servicios que acaparan una ingente cantidad de suelo sospechosamente recalificado, tal y como suele ser uso y costumbre en estas ocasiones. Dejando de lado esta cuestión, a escasos kilómetros del centro urbano de Bilbao se pretende consolidar el parque de Kobetas provisto de un estanque y lago artificial. El parque ofrece además diversos usos como rutas de senderismo y de Kross. Así como juegos infantiles y paseos para la conexión de los barrios más próximos y con el monte Arraiz. Se aprovecharía el afloramiento cárstico del entorno para la creación de un rocódromo y campos deportivos en los alrededores. También en las laderas de Artxanda, una gran extensión liberada con las obras de los túneles que antes hemos mencionado, se ha reconvertido en parque periurbano cuyo futuro desarrollo prevé zonas estanciales, mobiliario, nuevas plantaciones y pavimentación, en lo que históricamente ha constituido uno de los pulmones de Bilbao.

En núcleos densos de la margen izquierda como Barakaldo y Zorroza se suceden así mismo las actuaciones de mejora y regeneración paisajística que incluyen áreas de parques urbanos como el nuevo parque de Zorroza o el Parque Botánico de Barakaldo, primero de estas

<sup>151</sup> Aunque no sea un tema relacionado con nuestro estudio sígnico e iconográfico desde un punto de vista material más que de una forma colateral y tangencial, por su alusión a un hecho cultural e importancia visual-patrimonial del evento, nos parece preciso aludir aquí a una actividad recuperada en forma de festividad anual conmemorativa que se realiza en Pobeña y que tiene que ver con la escenificación de la minería tradicional y el transporte de mineral de hierro por cabotaje. La neo-fiesta que se desarrolla en diferentes escenarios de dicho paraje histórico fluvial, se suele celebrar hacia finales del mes de julio y comienza con alguna conferencia en torno al municipio y la venaquería, para seguir con la salida de la carreta de bueyes cargada de mineral recordando el laboreo las décadas finales del siglo XIX. La llegada de la carreta al cargadero suele coincidir también con el recibimiento a los barcos venaqueros. Por la tarde se suele representar el acto central del cargue del mineral de hierro en Santa Ana y Brokoa, todo ello aderezado con las consabidas notas gastronómicas, la omnipresente comensalidad y la 'sardinada' popular que se suele organizar al caer la tarde como cierre de la susodicha festividad reinventada.

<sup>152</sup> Estas actuaciones se enmarcan en las nuevas ordenanzas de regulación que el Ayuntamiento de Bilbao establece creando la figura jurídica del Documento Técnico de Implantación y Creación de Zonas Verdes, que será condición necesaria para cualquier reforma de zonas verdes. Las redes de servicio tendrán que integrarse de forma armónica con la vegetación forestal, de forma que se afecte lo menos posible al entorno naturalístico y paisajístico. Acuerdos de pleno del Ayuntamiento de Bilbao, *Bilbao*, nº 162, julio 2002; p. 23.

características en el País Vasco y diseñado por los arquitectos Blanca Díez y Angel de Diego. El espacio semicircular que ofrece un dominio visual desde los terrenos elevados, incluye un lago, bosques temáticos, jardines, viveros y ejes peatonales, al cual se sumará el parque de San Vicente. El elemento más emblemático constituye el géiser que preside el lago con un surtidor iluminado a cuatro niveles de intensidad. Vegetación exótica, láminas de agua, superficies destinadas a vivero y rutas laberínticas constituyen el repertorio paisajístico e iconográfico de este 'pulmón' de Barakaldo, de modo que un tránsito por la zona hace olvidar la conexión con el carácter preferentemente industrial del municipio, lo cual pretendemos retomar y poner de manifiesto en el siguiente capítulo, atendiendo a los presupuestos de permanencia y olvido de la memoria histórica y recreación de identidades por medio de presencias o 'permanencias' estéticas. Respecto a los parques metropolitanos, hay que citar también la zona de Urreta en Galdakao inaugurada en el año 2000, el área e Pinosolo en Leioa ejecutada con los proyectos de urbanización en 2003, el parque central junto al puerto de Santurtzi, el caso de los parques urbanos de Sestao y La Benedicta en el borde del agua, zonas elementales para la descongestión municipal o el paraje de Aixerrota en Getxo que proporciona un bello panorama del eje metropolitano hacia el Abra. En el pantalán adyacente al puerto deportivo de Getxo se estaba construyendo en 2010 la estación marítima temporal del Puerto de Bilbao, con un edificio de aspecto de Terminal modular desmontable con carácter temporal como punto de partida para numerosos cruceros. El edificio de vidrio y metal con la forma de 'L' invertida y diseñado por Sergio Baragaño cuenta con fachada de color gris grafito con el objetivo de lograr una arquitectura que se integre en el entorno y no desentone con las demás construcciones del entorno.

Hacia la zona marítima de Punta de Begoña donde se encuentra el contramuelle del puerto de Bilbao, además de la remodelación que se iba a someter al muelle de Las Arenas como paseo transitado de singular importancia, con el ensanchamiento y limpieza de muros, bidegorri, áreas estanciales y mobiliario urbano de alta calidad, en 2009 ya se estaba demorando la construcción del lujoso hotel que la cadena Barceló tenía previsto establecer en el lugar donde se encuentran las murallas que a modo de galerías con balcones o miradores construyó Ricardo Bastida en 1918 como soporte de contención para una de las mansiones más lujosas (del acaudalado y conocido personaje Horacio Etxebarrieta) en el frente fluvial. Las galerías como pieza emblemática de arquitectura en el borde marítimo incluían espacios de recreo y salón de baile, estando actualmente protegidas, por lo que la empresa adjudicataria del hotel se veía en la necesidad de llevar a cabo una operación de 'cirugía científica', con un tratamiento muy respetuoso de contención o de vaciamiento asegurando la estructura. Los responsables argumentaban problemas financieros y administrativos a pesar de que los colectivos sociales tenían una opinión fundada de que se intentaba prolongar el deterioro del edificio esperando su declaración de ruina y demolición, con lo que se abaratarían los costes y desaparecería ese elemento simbólico e iconográfico de la pujanza decimonónica de Bilbao enclavado en uno de los parajes más atractivos y significativos de Getxo, dominando la desembocadura de la Ría. Finalmente, el Ayuntamiento ha aprobado junto con la Diputación la extinción del contrato suscrito con Barceló, con la intención de restaurar y recuperar las galerías para su puesta a disposición de la ciudadanía, de cara a usos sociales y turísticos. La rehabilitación deberá adaptarse a las características y condiciones del momento.

Siguiendo la línea de estas actuaciones es importante citar así mismo el caso de la margen derecha, continuando otra senda común, esta vez el cauce de la Ría, sobre todo en los municipios fabriles de esa zona que es donde más se notan las estrategias de transformación urbana de cara a la cohesión metropolitana, ya que la Ría propiamente acrecienta la linealidad metropolitana de Bilbao. Uno de los ejemplos destacables es el municipio de Leioa con un urbanismo complejo, integrante y unificador que pretende buscar el equilibrio entre habitantes y capacidad de generación de empleo, desmarcándose en este sentido de la influencia de Getxo que es básicamente una ciudad dormitorio en la actualidad, mientras que Astrabudua (barrio de Leioa), presenta un punto caliente de urbanismo caótico irresoluto y los últimos flecos de la masificada inmigración industrial, aparte de constituir, junto con Lamiako, uno de los máximos exponentes de los frentes de agua de Leioa y, por lo tanto, lugar de 'oportunidades' urbanísticas tanto en sentido espacial como económico. Son unos espacios que se pueden identificar con el 'vacío urbano' del 'waterfront' como la dársena de Lamiako, que nunca llegó a realizarse. A este respecto la intención

de la administración fue la implantación de un centro de depuración de aguas en esos terrenos, complementada con una urbanización adecuada que incrementa el valor añadido al frente de agua. Se pretendía conseguir un diseño de futuro con una ortogonalidad intencionada, para las instalaciones de la depuradora y la estación de bombeo, con trazados que se pudiesen comunicar de una orilla a otra para reconvertirse en calles y espacios urbanos susceptibles de urbanización. En Astrabudua se conocía a finales de 2010 un proyecto para la urbanización de un área industrial paralela a la Ría, asomándose al Nervión y a una buena parte de municipios de la margen izquierda en forma de balcón. Lugar donde se ubicaban las ruinas de la antigua fábrica de Kössler Ibérica, se convertiría en una urbanización vanguardista conformada por cuatro manzanas de diversas alturas describiendo un leve arco. Las manzanas acristaladas se orientarán hacia espacios de esparcimiento sobre uno de los suelos que constituye uno de los 'puntos negros' en la gestión medio-ambiental. Los cuatro bloques de viviendas forman una especie de 'proa' de nao con predominio del cristal en la fachada, mientras que los bajos acogerán galerías comerciales. Algunas agrupaciones ya han criticado la excesiva altura de los edificios y el predominio de los intereses comerciales sobre los sociales.

En general, en el método de urbanismo correcto que se está generando en Leioa la idea y el modelo actualizado de las plazas vascas neoclásicas que albergan viviendas y edificios institucionales, paradigmáticos (Plaza Nueva de Bilbao, Vitoria, etc.) se combina con la previsión de boulevares como calles horizontales de unión del núcleo urbano con los barrios periféricos y las zonas de transporte y comunicaciones, muy alejadas del centro urbano en Leioa, con las dificultades que de ello se deducen. Se tienen que integrar en un triple esfuerzo de configuración los ejes rectilíneos de comunicación junto a la Ría con la urbanización, la tipología edificatoria y el entronque de todo ello con la desaparición de las barreas industriales.

Es necesario superar la percepción errónea del área metropolitana que rompe la linealidad del frente de agua y segrega equipamientos 'molestos' fuera del municipio de Bilbao, proporcionando un ejemplo de visión del territorio parcial y no integrada. Algo así sucede igualmente en Barakaldo, Sestao y en menor medida en Portugalete. Barakaldo sobre todo, se ha beneficiado de la urbanización de las líneas fluviales mientras que en Sestao esas inercias tampoco son tan claras. En estos casos son importantes además las plusvalías que se obtienen y el prestigio social que se adquiere, como sucedió en Leioa cuando creció sorprendentemente en comparación con Erandio, aunque posee mejores comunicaciones y un frente importante de la Ría. En Leioa en cambio, puede haber condicionantes externos de índole positiva o impulsiva como la cercanía a Getxo, la Universidad, una red de centros de enseñanza o la calidad urbanística que se plasma en los espacios públicos urbanos creados y adquiridos para la ciudad, y que amortiguan de alguna manera la imagen anterior desarrollista del municipio.

Es también en el término municipal de Leioa, donde la Universidad del País Vasco convocó un concurso de ideas para la mejora de las instalaciones del campus universitario, con nuevas urbanizaciones que incluyen iluminación, mobiliario, jardinería y accesos a edificios con la introducción de nuevos usos que incrementen la actividad urbana del entorno. El desplazamiento desde la escultura hacia el mobiliario *urbano* desde el punto de vista estético y funcional volvemos a encontrarlo aquí con elementos paradigmáticos como las marquesinas del campus, 'micro-arquitecturas' funcionales con un claro componente estético y su corolario, esto es, un conjunto escultórico como obra 'anónima' realizado con una concepción claramente esteticista por la 'firma' Zade & Vilà Associats: Laboratorio de Innovación y Desarrollo en Arquitectura, Arte y Diseño de Barcelona, que han sido los encargados de instalar la pieza 'mobiliaria-pseudoescultórica': "El bosque de la vida", en homenaje a las personas que han donado su cuerpo a la ciencia. Esto produce, particularizando lo genérico, una clara imagen de esa deriva y desplazamiento liminal que hipotetizábamos y que ahora retomamos con las palabras sin entrecornillar.

Río arriba, en el 'polo opuesto' de la metrópoli en el eje hacia el sur, también se están produciendo, aunque de un modo más tímido aún, intervenciones de regeneración en esos espacios limítrofes que bordean en curso de la Ría entre las aglomeraciones urbanas, con unos empeños quizás de menos espectacularidad (no hay territorio que 'vender' u 'ofertar') y mayor

'rentabilidad social'. Por ejemplo en Basauri, entorno urbano ciertamente caótico, Bilbao Ría-2000 promueve los traslados de las infraestructuras ferroviarias que provocan 'hendiduras en la ciudad' así como las instalaciones de mercancías; liberando espacios, suprimiendo barreras y posibilitado expansiones ordenadas de la ciudad en unas operaciones similares a las 'suturas' que se realizaron en Bilbao con el parque de Amezola. El convenio entre diversas instituciones y administraciones permite el traslado de la terminal de mercancías de Lapatza, lo que supondrá solventar el problema de la playa de vías y mejorar los accesos al núcleo urbano con el cubrimiento de la trinchera ferroviaria, posibilitando la conexión entra calles actualmente separadas y ganando nuevos espacios para la ciudadanía entre los barrios de Pozokoetxe y el centro de la ciudad. La playa de vías se transforma así en un parque urbano con los habituales equipamientos de mobiliario y juegos infantiles, además de una plaza abierta y un pequeño pabellón para reuniones o exposiciones.

La nueva estación se integra en la secuencia de espacios verdes con aspecto de construcción subterránea, mientras que una serie de plazas menores situadas sobre la línea férrea convierten el entorno en un área de actividades urbanas al aire libre aprovechando la supresión de las barreras arquitectónicas. Apelando siempre a la sostenibilidad tanto medioambiental como económica, el parque de Pozokoetxe se propone como uno de los pulmones verdes de Basauri sobre la superficie viaria, dando continuidad a los bloques y manzanas preexistentes. En los pabellones de la Basconia podrán habilitarse zonas de ocio y espacios culturales entre los que se planeaba un museo de arte vasco muchas veces reclamado. Los pabellones, no obstante, resultaban ser hitos históricos de la industrialización del municipio sobre suelo industrial en los frentes de la Ría, de modo que el Ayuntamiento estable obligado a modificar el PGOU para poder edificar. La intención era conservar el pabellón central como 'huella industrial' y testimonio del pasado e impulsar un ámbito de uso mixto de viviendas y actividades económicas con una galería cubierta que posibilite la instalación de comercios y paseos en el interior, recuperando la antigua idea tan manida de las galerías comerciales reactualizadas.

Para 2010 ya se había encargado el correspondiente anteproyecto de Master Plan al gabinete holandés UN Studio, con la intención favorable por parte Ayuntamiento para modificar el PGOU, fijando unos parámetros urbanísticos de máxima edificabilidad y mínimo para espacios libres y equipamientos que se definirán en el posterior Plan Especial con la ordenación pormenorizada y la tramitación municipal. Tal y como se ha realizado en algunos proyectos como el parque de la Campa de los Ingleses en Abandoibarra, se han dado a conocer los objetivos de la intervención de Basauri en varias exposiciones públicas sucesivas, realizadas a tal efecto. Una vez palpada la inoperancia, cuando no fracaso, de iniciativas conjuntas de cierta entidad entre la ciudadanía y los entes administrativos como fue la Mesa de Rehabilitación de Bilbao la Vieja, parece que los poderes públicos han optado, mediante Bilbao Ría-2000, por la organización de este tipo de eventos expositivos donde mediante paneles y diversos recursos gráficos incluidas algunas maquetas, informan a los ciudadanos de los proyectos en curso con la intención de fomentar una participación que se suele delimitar a recoger encuestas y realizar una serie de consultas que se incorporan, supuestamente, a las deliberaciones de jurados de concursos o determinaciones de técnicos y profesionales<sup>153</sup>. En alguna ocasión como este caso de Basauri se han realizado no más de dos o tres reuniones con grupos sociales y abiertas a los vecinos, con una intención claramente explicativa y de presentación de los pormenores al público cuya intervención real suele resultar bastante limitada. La operación urbanística quedó en suspenso en la primavera de 2012 tras la decisión política municipal de reformular el diseño e intentar implicar económicamente otras instancias administrativas locales, autonómicas y estatales.

Entre tanto, el Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino impulsaba en 2009 una senda peatonal de ribera en una de las zonas fluviales más infrautilizadas del municipio. Las obras serían directamente ejecutadas por el Gobierno del Estado español mediante la Confederación Hidrográfica del Cantábrico, eliminando los abundantes vertidos de escoria dispersos por la zona y prestando especial atención al arbolado existente con vegetación propia y autóctona de la ribera

<sup>153</sup> En 2010 se conocía una iniciativa popular para obligar la realización de una consulta ciudadana.

fluvial. Algunos tramos discurrirían en voladizo debido a la orografía y al trazado de la línea de ferrocarril, utilizando procedimientos ya ensayados en varios muelles de Bilbao. Una pasarela construida con el sistema 'puente arco' salvaría el río sin colocar apoyo alguno en su lecho para extender el tramo peatonal hasta Arrigorriaga. Sin embargo, ante la crisis económica acuciante en 2011 Bilbao Ría-2000 aplazó las obras de Lapatza hasta conocer la disponibilidad del consistorio, ya que tanto partidos políticos ante el cambio de gobierno municipal como colectivos sociales reclamaban una reconsideración del proyecto así como la aminoración del número de 'rascacielos'.

Otro concepto distinto rige las recalificaciones de suelo en el área industrial de Bolueta. Fue a finales del año 2003 e inicio de 2004 cuando se comenzó a tener constancia del gran proyecto de reurbanización preparado para dicha zona industrial, entre los barrios de Santutxu y La Peña. La operación urbanística que, aún a comienzos del verano de 2004 se encuentra en fase programativa con una fuerte polémica política por cuestiones lucrativas, se fundamenta básicamente en la recalificación de un área industrial histórica en la zona del polígono Santa Ana de Bolueta<sup>154</sup> para la construcción masiva de vivienda con un alto porcentaje de VPO (Vivienda de Protección Oficial). Dicha iniciativa responde a los pactos de gobierno alcanzados tanto en el Ayuntamiento de Bilbao como en la Consejería de Vivienda y Medio Ambiente del Gobierno Vasco. El entorno físico-geográfico afectado, tierras ribereñas que también forman un waterfront en torno a la Ría, se califica como un área industrial degradada de donde van a desaparecer empresas de arraigo en Bilbao como Cilindros de Bolueta (pionera en su sector, la que últimamente pertenecía a Sidenor) y Fundiciones Santa Ana (deudora de la mítica factoría Santa Ana, a la cual nos hemos referido como uno de los hitos importantes en el proceso de industrialización de Bilbao), con la consiguiente pérdida de memoria histórica y referente simbólico que ello conlleva, además de las infraestructuras fabriles con todo su contenido tipológico. Arquitecturas que dan cuenta de cómo apenas hace treinta años ahí se encontraban unas de las mayores fundiciones bilbaínas. La actuación prevista para la construcción residencial se concentra en los terrenos que forman un triángulo acotado por la Ría, los trazados ferroviarios de EuskoTren y Metro Bilbao. Un lugar privilegiado que sin duda perderá sus señas de identidad con una macrooperación encauzada en gran parte por el Gobierno Vasco a través de sus sociedades Visesa y Orubide, mientras que el Ayuntamiento deberá facilitar los desalojos y realojos, realizar la tramitación urbanística y contribuir a la reubicación de Fundiciones Santa Ana.

El proyecto incluye un tratamiento sensible para zonas verdes y de esparcimiento, con especial atención a los cauces fluviales, recuperando los paisajes de la Ría con un paseo peatonal que regenere y acondicione el espacio. Las escasas plusvalías que al parecer se van a producir (dado que se trata de vivienda protegida), se dice que revertirán en las propias empresas. No obstante, la justificación social en la cual se inscriben y se lanzan estos magnos proyectos choca en ocasiones con el respeto geográfico y estético-paisajístico a los lugares acuñados por una larga tradición que impregna connotaciones identitarias a la propia ciudad, si consideramos que recrear paisaje no significa únicamente establecer jardines alrededor de las casas, sino que tiene que ver con las arquitecturas de antaño, con la trama urbana sedimentada en el plano de la ciudad, y también, con los recuerdos y el consciente colectivo de las gentes que habitan esos barrios.

En el caso de Bolueta, además, se pretende incentivar cierta forma de participación ciudadana mediante la consulta pública tras la exhibición de los proyectos seleccionados, en los que el jurado ha valorado fundamentalmente la calidad urbanística y su adecuación al entorno, el interés en materia de vivienda y su viabilidad desde el punto de vista normativo, de costes y ejecución. Tratándose de una zona histórica de tradición industrial desde las instituciones públicas, que son

<sup>154</sup> La fábrica Santa Ana fue la primera siderurgia moderna vizcaína surgida en 1854. Aún su valor testimonial, no se ha mantenido ni tan siquiera uno de los pabellones característicos con linternón corrido para una plaza cubierta o espacio singular, sin merecer ninguna consideración. Allí se ubicaba también uno de los más antiguos depósitos de agua de Bilbao, construido en 1879 por el ingeniero E. Hoffmeyer, cerca del Alto de Miraflores bajo cuya loma se encuentra la vieja panadería del Pontón, edificio industrial de la primera época reconvertido en centro de enseñanza. La mayoría de los terrenos próximos a las minas de Ollargan y Miribilla se han dedicado a la transformación del hierro desde que en 1949 se instaló el primer horno alto de la zona, alimentado con carbón vegetal y mineral del propio entorno. La estructura de la fábrica fue demolida en 2005 tras innumerables visitas a lo largo de los siglos XIX y XX, de modo que únicamente se conservó la chimenea, una palmera y la hilera de árboles junto a la Ría.

las grandes promotoras de esta operación, se consideraba la necesidad de la recuperación del antiguo industrial degradado creando un gran frente de agua al borde de la Ría, con 'fuertes obligaciones sociales' para la recolocación de trabajadores y de cara a solventar la ingente demanda residencial a un precio asequible. El proyecto posibilitaría así mismo la descontaminación de los suelos, la integración paisajística con el entorno mediante el tratamiento sensible de las orillas del río y la recuperación de espacios verdes como nuevo pulmón de la ciudad. A todo ello se le pretendía conceder un carácter cívico y más o menos participativo. Una participación ciudadana, en todo caso, de 'baja intensidad', ya que la acción pública consistía en votar –no se decía si el resultado sería vinculante o no– uno de los cuatro anteproyectos previamente seleccionados en el concurso de ideas convocado para escoger el equipo de arquitectos responsable de la ordenación urbanística, y realizar alguna observación adyacente en unos folletos informativos que los ciudadanos recibimos en nuestros domicilios. Las propuestas urbanísticas contenían puntos en común como la aproximación de la ciudad al borde del agua y las conexiones con el barrio de Santutxu. En la Ría, con un sentido ecológico o pretenciosamente 'ecologista' se promovían aspectos de mantenimiento de biodiversidad e inclusión de elementos de vegetación. La tipología de bloque estaría a expensas de las condiciones de soleamiento y con la intención de aprovechar al máximo las cualidades paisajísticas primando las fachadas hacia la Ría y la relación con las zonas peatonales o las áreas de parque, cuya primacía sobre el tráfico rodado era evidente, sobre todo con la intención manifiesta de revalorizar la estación de Bolueta del ferrocarril metropolitano.

La financiación y gestión de esta magna operación urbanística se acometía mediante organismos como Viesa que se encargaría de todo el montante de vivienda protegida mientras que Vallehermoso construiría la vivienda libre. Otro organismo, en este caso Orubide, intervendría preferentemente en la urbanización ya que su objeto principal es la adquisición de suelo, gestión y urbanización de los suelos residenciales y mixtos, sobre todo para la construcción de vivienda protegida. Este organismo de capital mayoritariamente privado, se encuentra adscrito al Departamento de Vivienda y Asuntos Sociales del Gobierno Vasco, lo cual nos indica la complejidad de funcionamiento que se deriva de todos estos proyectos a gran escala, donde vemos que la administración en un principio promueve y después habitualmente delega parte de su responsabilidad en gestores empresariales 'pseudopúblicos' o 'semiprivados' que, presumiblemente, tienen soluciones eficaces para presentar la cara económica más fiable de unas iniciativas socialmente necesarias que no siempre pueden pretender ser rentables.

De un modo u otro, la sangrante problemática de la vivienda ya ha producido incluso modificaciones en el Plan General de Ordenación Urbana con vistas a flexibilizar la recalificación de terrenos edificables, a lo cual se añade la fiebre de crear una infinidad de plazas de aparcamiento de vehículos en el subsuelo de Bilbao, en casi todas las zonas que las condiciones lo permitan; si bien la mayoría de las veces bajo suelos de espacios públicos urbanos y zonas verdes. Empeño al que, además, se destina una partida presupuestaria importante.

El territorio metropolitano de Bilbao, es así un territorio físico que aparte de los barrios ribereños bilbalnos se encuentra integrado por 35 municipios con una perspectiva urbanística de ordenación que proporciona la oportunidad de volver a redefinir la ciudad, "descubriendo de nuevo el territorio, partiendo desde la ría, [...] desde una escala humana que [ofrece la] oportunidad para ir cosiendo sus heridas y para 'hacer ciudad'. [...] procurar la no ocupación de los nuevos espacios, reciclar el suelo y la mejora de la movilidad"<sup>155</sup>. Hacer ciudad significa también elevar la densidad de la tipología edificatoria y evitar la dependencia abusiva del automóvil, la carretera y los movimientos pendulares, creando residencia y suelos para actividades mixtas, eliminando en la medida de lo posible los efectos barrera con una idea de compactación del territorio y el necesario desarrollo de los sistemas de comunicación y transportes colectivos para revalorizar el 'tejido urbano limítrofe', junto con los sistemas generales de infraestructuras y equipamientos que supera incluso el propio ámbito territorial metropolitano. Hay que tener presente que:

<sup>155</sup> ARESO, Ibon. "La articulación metropolitana", en: *Euskal Hiria. Proyecto cities projektua*, Madrid: Gobierno Vasco. Departamento de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente. Fundación Metròpoli, 2002; p. 173.

"En los terrenos llanos del estuario, donde la ría es el principal protagonista, surge un nuevo escenario urbano destinado a acoger las principales actividades de nuestras ciudades históricas: la residencia, la actividad económica y el comercio. Es necesario redescubrir nuestras propias ciudades, los espacios públicos, las plazas, las calles y el peatón; su principal protagonista. [...] La oportunidad para el encuentro, la animación y la comunicación que nos brinda una metrópoli de casi un millón de habitantes no puede despreciarse, hay que canalizar esa potencia para crear una ciudad viva, distinta de las aglomeraciones impersonales de mayores dimensiones"<sup>156</sup>.

Todo ello sin olvidar que "Bilbao es hoy un extraordinario laboratorio de interacciones arquitectónicas y artísticas. [...] Después de las cenizas, la vida continúa y Bilbao se recrea a sí misma"<sup>157</sup> con una particular escenografía urbana. Escenario en el que no sólo las arquitecturas emblemáticas, sino que también aquellas otras arquitecturas funcionales heredadas participan de la peculiaridad estética, en un todo unísono entre arquitectura, industria, ingeniería y arte.

Vamos finalizando este extenso capítulo incidiendo una vez más en la necesidad de proporcionar una adecuada imagen contemporánea al territorio metropolitano de Bilbao, que se va estructurando en la actualidad, ya en la mitad del año 2006, con una serie de actuaciones urbanísticas y de regeneración a diferentes escalas como los ejemplos que hemos ido introduciendo y valorando en este capítulo, dentro de nuestras posibilidades y nuestros recursos, con un método específico que se ha seguido a lo largo del trabajo y que ha consistido en analizar primeramente los grandes proyectos insignias de alta ocupación de suelo y extensión del territorio –Zorrozaurre, Galindo– pasando después a analizar la función y la adecuación o el 'sometimiento' de las nuevas arquitecturas emblemáticas –Bilbao Exhibition Center (nueva Feria de Muestras)–, sin olvidar la instauración de parques urbanos-metropolitanos. Por último, las actuaciones 'menores' a escala de detalle pero intensas a nivel conceptual de creación de ciudad y establecimiento de espacio público urbano, se han localizado en núcleos como Astrabudua, Cruces, Leioa, Barakaldo o Las Arenas tal y como hemos comentado, asistiendo a las estrategias de arte público e instauración de escultura pública en la ciudad, junto con el mobiliario urbano y el 'mobiliario industrial', idea que rescataremos en el próximo capítulo en referencia directa a la 'estética' del paisaje industrial que hemos heredado. No podemos, sin embargo, concluir este apartado, sin traer a colación la problemática de la acumulación innecesaria de elementos urbanos, asumiendo que este hecho se da tanto en zonas urbanas como en áreas de recreo. Incluso los técnicos y profesionales de los ayuntamientos como Angel Asensio, ya inciden en el excesivo uso de estos elementos que obstaculizan tanto la visión como el tránsito público o el 'deambular ciudadano'. Parece que el poder económico de los municipios quiere plasmarse en la ciudad, visual y estéticamente, por medio de 'símbolos escultóricos objetualizados' y/o 'metáforas de mobiliario'.

#### 1.7.4. DESCONEJUALIZACIÓN: ELEMENTOS RELÍCTICOS DE LA INDUSTRIA

Regresando al inicio, al ámbito geográfico de la Ría de Bilbao, se ha de dar cuenta de esos anacronismos en proceso de congelación como viejos vestigios mudos y pseudo-nostálgicos de la antigua industria de la cual, por otro lado, se desea borrar su memoria histórica más penosa. Ciudades de hitos emblemáticos donde las viejas estructuras industriales perduran, reconvertidos en símbolos anacrónicos descontextualizados una vez perdida su función por la que se establecieron, olvidando la idea clave que considera las arquitecturas y estructuras ingenieriles industriales constitutivas de 'obras de arte útiles', objetos estéticos con función de uso. Ya propusimos anteriormente el término de 'mobiliario industrial' para referirnos a estas estructuras entre lo arquitectónico-escultórico (restos del panorama post-industrial 'patrimonializado' en 'arqueología de la industria'), o arquitectura en su vertiente objetual, que por una imposibilidad de reutilización en muchas ocasiones quedan conservadas aunque completamente descontextualizadas a modo de esculturas, monumentos simbólicos de la industria que no ocultan su semblante más anacrónico. Hallamos la clave para entender la naturaleza de estas

<sup>156</sup> *Idem*, pp. 174-175.

<sup>157</sup> GONZÁLEZ DE DURANA, Javier. "El arte y la arquitectura en la transformación contemporánea de Bilbao", en: *Euskal Hiria... op. cit.*, p. 158.



construcciones cuando las denominamos "obras de las artes útiles"<sup>158</sup>, donde la funcional entronca directamente tanto con cierta concepción monumental como con el carácter de mobiliario netamente industrial. Estructuras industriales que han derivado en su caso desde una percepción escultórica o de mobiliario simbólico acuñado por el tiempo como elementos comunicantes, hacia la mera concepción ornamental mobiliaria que se 'congela' en un contexto totalmente ajeno ya a sus connotaciones históricas de la memoria y la idiosincrasia de la industrialización, que moldeó una época determinada y unas estructuras sociocomunitarias y políticas particulares.

Antes que todo ello, el elemento portuario longitudinal que ha aglutinado casi todos los espacios fluviales desde el núcleo primitivo hasta el Abra ha sido los muelles, dotándole al espacio metropolitano de un peculiar carácter ribereño a lo largo de los siglos. En este sentido, ante el estado ruinoso de muchos de ellos se está procediendo en la actualidad a un proceso de restauración de algunos tramos emblemáticos de los muelles de Bilbao de cara a una conservación de su identidad y de su estética en la medida de lo posible. Así, además de las remodelaciones llevadas a cabo en los frentes de agua de Urazurrutia, Merced, Ibeni, Ribera, Botica Vieja o Campo de Volantín las obras continúan en el paseo de Uribitarte hasta llegar casi a la zona de Abandoibarra (muelle de Evaristo Churruca que comienza en la Campa de los Ingleses, junto al Guggenheim, y termina en el puente de Euskalduna. Después se encuentra el muelle de Ramón de la Sota y por último el de Alfonso Churruca hasta Olabeaga). Todo ello se debe a la puesta en valor de los dieciocho kilómetros de muelles que han constituido una fuente de riqueza para Bilbao durante muchos siglos, a los cuales se les ha sacado un extraordinario rendimiento sin apenas invertir en su mantenimiento. La reparación resultaba por lo tanto realmente perentoria, dado que la mayoría de las estructuras tienen más de un siglo de antigüedad. En algunos de ellos se ha procedido a la demolición y reconstrucción total mediante pilotes de hormigón y madera, mientras que en otros casos las reparaciones han sido de inferior calado, con la limpieza, retirada de sedimentos y colocación de recalces de hormigón y piedras para proteger el pie de la escollera. El nuevo carácter de Bilbao y su 'reconciliación con la Ría' pasa, al parecer, por la recuperación y conservación de este elemento fluvial de tremenda importancia vital para la historia de la villa y sus orillas metropolitanas. Empeño que ha comenzado a vislumbrarse en municipios como Erandio (todas las calles históricas tienen su desembocadura en la Ría tal que en las localidades pesqueras tradicionales, donde las calles confluyen en el puerto), mejorando las condiciones de atraque del muelle de la dársena de Axpe; antiguo punto marítimo casi abandonado que recuperará su esplendor como singular y privilegiada salida hacia el mar.

#### I.7.4.1. Restos tangibles e intangibles de un pasado reciente, disoluto pero irresoluto

Muy asociado a la funcionalidad y espacio vital de los muelles, en Bilbao encontramos algunos ejemplos como bombeadoras de agua, depósitos o la grúa Carola<sup>159</sup> de Astilleros Euskalduna

<sup>158</sup> URIARTE, Iñaki. "Bilbao: la industria, fábrica del paisaje", en: *Industri ondarearen Euskal Biltzarra. Industria ondarearen kudeaketa Europan XXI. Mendean/ Congreso Vasco de patrimonio industrial. Gestión del patrimonio industrial en la Europa del s. XXI*, Bilbao: AVPIOP (Asociación Vasca de Patrimonio Industrial y Obra Pública), 2002; p. 194. (el subrayado de las palabras clave pertenece al propio autor).

<sup>159</sup> "En el proceso de desmantelación del antiguo astillero sería la última grúa sin desguazar. Esta circunstancia y las solicitudes desde diversas instancias, hicieron acabase convirtiéndose en un elemento patrimonial e incluso emblemático para el museo. Originariamente era de color grisáceo en vez de rojo como en la actualidad y el año de su construcción sería la grúa de mayor potencia a nivel estatal. Servía para desplazar las grandes piezas y planchas que se debían acoplar en los buques [y acercar al costado de la embarcación las gruesas chapas que iban a conformar el casco]. Debe su nombre, 'Carola', a una joven empleada que cruzaba la ría en el bote de pasaje de la Misericordia, para acudir a trabajar a la oficina y para volver a casa diariamente y que atravesaba el paso de servicio que transcurría por el astillero, coincidente con la ubicación de la grúa. Al pasar, la actividad se paraba, causando admiración por su belleza y siendo objeto de piropos y miradas por parte de los obreros. El resto de las grúas del astillero eran conocidas por su número correspondiente a excepción de esta que recibió el nombre de esta mujer (narrado por Juan José Alonso Verástegui, ingeniero de la Compañía Euskalduna)". RUBIO-ARDANAZ, Juan A. "El concepto de patrimonio marítimo y de cultura: gestión museística e iconos públicos en el País Vasco", en: *Itsas memoria. Itsas ondarea/Patrimonio marítimo (Revista de Estudios Marítimos del País Vasco)*, Donostia-San Sebastián: Untzi Museoa/Museo Naval, Diputación Foral de Gipuzkoa, 2009; p. 72 (nota al pie). No obstante, apartándonos de la leyenda que le hace honor al nombre como dato antropológico curioso, esta grúa comienza a faenar a mediados de la década de 1950 como la primera grúa de gran potencia construida en el Estado español, a la que sucedieron multitud de réplicas. Instalada en la cabecera de la grada nº 1 de Astilleros Euskalduna, su

conservada en Abandoibarra pero fosilizada (con su motor retirado y ninguna posibilidad de movimiento), y que a la postre cumple la función ocasional de punto de encuentro para actividades lúdicas que poco o nada tienen que ver con la identidad del lugar sino con los símbolos comerciales 'masificados' y 'mundializados'. Otra de estas estructuras es el ejemplar de cargadero de mineral antaño perteneciente a la "Compañía Franco-Belga" e instalado en 1877 (en 1917 se le incorporan nuevos elementos tecnológicos), restaurado por Bilbao Ría-2000 como 'monumento al pasado industrial', integrado en uno de los paseos junto a la orilla de la Ría que se extienden hasta la zona metropolitana del parque de Galindo en Barakaldo.

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

La actuación se completa, rematándolo definitivamente con la instalación de proyectores para la exaltación e iluminación nocturna del conjunto (entonces sí que es ya todo un monumento). No obstante, Joseba Sobrino se refiere igualmente de un modo crítico pero acertado a estos elementos que en ocasiones causan poco menos que una 'admiración totémica' como 'presencia testimonial', esto es, monumental, pero sin que se ofrezca el 'rendimiento social' coherente con su entorno que ha de emanar este tipo de patrimonio, preguntándose si por el contrario, lo que se conserva habitualmente no son sino "elementos aislados, escogidos muchas veces bajo criterios de simple ubicación (estos no molestan a otros proyectos) y no de representatividad o valor singular", sabiendo que "la reutilización del patrimonio industrial [...] para actividades muy alejadas de la original que fundamenta su interés cultural, pone en cuestión si lo conservado es la esencia o lo accesorio, el contenido o tan solo el continente, el espacio en el que se desarrollaba la actividad en lugar de la memoria"<sup>160</sup>. En este sentido propone unas serias y bien fundamentadas reflexiones acerca de ciertos elementos concretos y localizados que se han mencionado en las líneas inmediatamente anteriores:

"¿Conservar una chimenea como elemento decorativo de un parque de Bilbao, el de Etxebarria [esto es, un anacronismo descontextualizado], por más que estéticamente sea un acierto y le dote de una innegable personalidad propia, nos dice algo en torno a la, no diremos que emblemática pero sí bastante representativa, fábrica que ocupó antaño su solar?. [...] ¿En qué medida podemos hablar de protección del patrimonio industrial, cuando se conserva una grúa de unos astilleros desaparecidos, si no se la rodea de un contexto que recuerde de alguna manera, como parece que se va a hacer por otra parte, cual era su función y qué es lo que sucedía en torno a ella que la convierten en elemento tan singular como para justificar los ingentes recursos [...] que conlleva su preservación?"<sup>161</sup>.

construcción los Talleres de Erandio se realiza en celosía metálica (perfiles metálicos roblonados) que le proporciona ligereza pero como contrapartida alto coste de mantenimiento. Con el perfeccionamiento de las técnicas de soldadura se renunció al remache construyéndose las siguientes grúas en viga cerrada. En 1990 el Ayuntamiento de Bilbao compra la grúa Carola de Euskalduna cediéndola un año después a la Diputación Foral de Bizkaia con la condición de que permaneciese en el entorno de Abandoibarra.

<sup>160</sup> SOBRINO, Joseba. "Algunos retos para la conservación del Patrimonio Industrial Moderno: la experiencia de la CAPV", en: *Congreso de patrimonio...*, op. cit., p. 248. A este respecto nos podemos interrogar con J. Sobrino: "¿Qué constituye el patrimonio industrial, los restos de un modo pasado de producir o la información que nos facilitan sobre los mismos? ¿Unos sistemas o procedimientos de generar productos, o las instalaciones materiales, quizás anodinas y desprovistas de valor en sí mismas en que se llevaban a cabo? ¿Un determinado elemento aislado o un conjunto de ellos, sin los que no puede entenderse uno de los rasgos básicos que delimitan el concepto de industria, su carácter de proceso?". *Idem*, p. 246.

<sup>161</sup> *Idem*, pp. 246-247. "Al entrar en el extraordinario edificio, se ha sentido transportado al mundo de los Altos Hornos, cual si hubiese viejos fantasmas sidero-metalúrgicos ha sentido una llamada interior, que le acercaba olores de hierro y

El patrimonio industrial que apela a la memoria alusiva de lo identitario reúne singulares características de personalidad propia dependiente (no independiente) de "su naturaleza procesual y su notable vinculación a un uso" determinado, ya que "no estamos hablando en general de un cuadro [una ¿escultura?] o un documento descontextualizable sin merma de su interés"<sup>162</sup>. La esencia del anacronismo simulácrico no es aceptable sin cuestionamiento, pues es obvio que "el pasado pasó, puede razonablemente ser fuente de experiencias y saberes, pero es irreproducible, nada vuelve a ser igual; [...] no puede pretender 'congelar' la experiencia pasada"<sup>163</sup>.

Por el contrario, en la ciudad 'reinventada' y 'teledirigida' "la tolerancia, la calidad de vida, las opciones culturales y educativas, las infraestructuras físicas y digitales de conexión internacional y, especialmente, la idiosincrasia, las señas diferenciales de identidad, y el diseño de un modelo de ciudad y de territorio coherente y atractivo, van a ser los factores críticos de competitividad y de magnetismo en el siglo XXI"<sup>164</sup>. La frase de Alfonso Vegara<sup>165</sup>, presidente de la Asociación Internacional de Urbanistas, esconde, si nos fijamos, la manida y últimamente multiplicada apuesta por el 'crecimiento económico' encubierto bajo el mito permeable de la 'sostenibilidad'. No podemos ser demasiado optimistas cuando este tipo de sentencias se pronuncian en foros como el reciente ISoCaRP ("Espacios para la Economía Creativa") celebrado en 2005 y donde, entre otras cuestiones, se trató la problemática del histórico barrio deprimido Bilbao La Vieja, para su "inserción en la ciudad 'normal'; el borde de la Ría y sus interacciones", si acaso reflejando la necesidad de actuar 'desde el barrio hacia fuera' y 'desde la ciudad hacia el barrio':

"Rebautizada la zona como 'Bilbi' con objeto de crear un nombre amable para todos los idiomas que allí se hablaban, el taller fue consciente desde el primer momento de que no estábamos solo ante un 'espacio con problemas' ya que, situado en el corazón del Bilbao histórico, el barrio ofrece oportunidades extraordinarias. La primera idea que surgió fue la necesidad de trabajar para ofrecer salidas al aislamiento físico que sufre este espacio urbano [y] la mejora del borde la Ría [que] ya son acciones positivas. Pero no son suficientes"<sup>166</sup>.

La zona constituye un borde fluvial con los muelles recientemente recuperados pero que esconde graves problemas de marginación, insalubridad, hacinamiento e inmigración mayoritariamente africana. Hace ya algún lustro que, descartada la recuperación mediante fugaces derribos y desahucios sistemáticos, lo cual pudo haber despertado una resistencia social considerable, se optó por la promoción de unos 'atractivos' fundamentados en los modos de 'habitar' o 'vivir la ciudad' más bohemios y alternativos. Para ello se diseñó una estrategia prolongada: el centro Bilbaoarte para la promoción artística, las ayudas de Urbisa para la restauración de edificios, Lan Ekintza para la apertura de comercios 'peculiares' con un valor de supuesta 'regeneración' y la Mesa de Rehabilitación para sugerir cierta implicación más propagandista que real, del vecindario con las instituciones. Con todo ello se pretendía crear un ambiente que relegase la marginación a segundo término, de forma que desde los medios de comunicación se viene denominando, significativamente para algunos e irónicamente para otros, el 'Soho bilbaíno' (otros estrategas lo llaman 'Bilbi' como arriba citamos, que no es un acrónimo sino un recurso a la sonoridad del lenguaje) a un espacio ocupado por jóvenes artistas, talleres y estudios, restaurantes y pequeños negocios en torno a la artesanía, la 'cultura', la moda y el ocio, la mayoría de los cuales cierran antes de cumplir los dos años de vida, normalmente cuando finaliza el período financiado por Lan Ekintza.

---

carbón, visiones apocalípticas de fuego y humo o ensordecedores martilleos y ruidos de explosiones. Si no es así, permitámmeme humildemente preguntarles en qué medida el edificio Ilgner [edificio de los generadores eléctricos de Altos Hornos –restaurado– en Barakaldo] en el que estamos, conserva la memoria de Altos Hornos de Bizkaia. Y en caso de que no debiese hacerlo, si la rehabilitación del edificio es en realidad un ejemplo de protección del patrimonio industrial". *Idem*, p. 247.

<sup>162</sup> *Ibidem*.

<sup>163</sup> *Ibid.*

<sup>164</sup> DE LAS RIVAS, Juan L. "Pensando en un futuro creativo para BLV (Bilbao La Vieja)", *Bilbao Ría-2000*, nº 12, diciembre de 2005; p. 13.

<sup>165</sup> "Territorios inteligentes", *Bilbao Ría-2000*, nº 11, junio de 2005 (primera página)

<sup>166</sup> *Ibidem*.

#### I.7.4.2. Ni luto ni duelo, nostalgias sin 'autenticidades'

Mientras tanto, las clases medias de un espectro de edad relativamente joven y posición relativamente solvente van ocupando las casas vacías a medida que se elevan como el vapor los precios de venta y alquiler, de modo que provocan la obligada huida incluso de los artistas. Paralelamente, desde las instancias de gestión urbana no se deja de hablar sobre la regeneración simultánea de 'de la forma y de la vida' progresivamente 'rehabilitadas' con 'sistemas de espacios' concebidos con 'estructuras para la creatividad'. Creatividad económica, ya que incluso firmas de grandes almacenes poseen, al parecer, locales en el barrio para cuando se precipite la regeneración 'verdadera' que ya difícilmente pueda admitir ni 'artistas' y estudiantes de bellas artes con su protagonismo efímero, ni mucho menos el grueso de la inmigración que será desplazada sin excesivas contemplaciones<sup>167</sup>. Resulta además curioso que una y otra vez se apele a la 'multiculturalidad' del barrio como valor en alza y se aprecien la 'tolerancia' y el 'respeto' como 'valores supremos' sobre todo cuando, esa tolerancia y ese respeto son los mínimos denominadores comunes a partir de los que se puede comenzar a construir los valores sociales y comunitarios en su sentido más cívico, que son los que asientan los pilares de la ciudadanía.

De momento, hemos de conformarnos con Bilbao La Vieja ('Bilbi', 'El Soho') como 'espacio para la creatividad' una vez que se da comienzo a los derribos y las propuestas para la apertura de plazas y espacios con ejes de perspectivas abiertas que en cierto modo recuerdan las plazas romanas, conectando el ensanche de Miribilla con la Ría y los servicios de 'bateau-bus' o 'bateau mouche' al estilo parisino ('Ria-bus') que se quieren implantar para recorridos turísticos por los frentes y bordes fluviales 'revalorizados'. A lo mejor esta sea una ocasión para salvaguardar ciertos elementos de la memoria industrial en forma de mobiliario y construcciones arquitectónicas que jalonan la Ría y que aún se encuentran, algunas de ellas, en estado de semi-abandono. Este es el caso de los antiguos embarcaderos en varios puntos de la Ría. Una arquitectura mínima en hormigón armado con una simple caseta cubierta para dar cobijo a la escalera de acceso a las embarcaciones. Como dotación mobiliaria poseían una farola y un tramo de barandilla. La Autoridad Portuaria se ha encargado de reparar algunas de estas estructuras fluviales.

Esta peculiaridad de los nombres personalizados, en ocasiones topónimos como los cargaderos (de Galdames, de Triano, del Kadagua...) o sobrepuestos ('El Castillo', 'El Piquillo', 'La Primitiva'...), otras veces leyendas mitificadas como en el caso de la 'grúa Carola' o incluso referencias a ocupaciones tradicionales aunque en trance de desaparición como los boteros, las sirgueras (duro oficio femenino), las bacaladeras y los anguleros, vemos que se enraízan quizás más profundamente en los intrincados 'encuentros' con las 'memorias vividas' (las memorias del trabajo y de unos modos de subsistencia particulares que torneaban identidades de clase. También cuestiones más tristemente recientes pero sumidas no en el hollín sino en el papel amarillento de las hemerotecas, como los muertos durante las protestas por la intoxicación ambiental de Erandio en 1969 o los fallecidos en las reivindicaciones laborales de Euskalduna en 1984), antes de que la 'pátina' de la desmemoria 'deslice' todas esas cosas en el premeditado olvido, tal que nubes de vapor en la incesante lluvia. En un sentido similar, en 2010 se conocía también el establecimiento de cuatro nuevos pantalanes en la ciudad. El de mayor tamaño se ubicaba en los muelles de Abandoibarra a los pies de la grúa Carola, destinado a veleros, otro para embarcaciones de recreo en el dique del Museo Marítimo; mientras que el tercero se ubicaba junto a la plaza Pío Baroja con dos alturas: la primera para los pasajeros de uno de los barcos turísticos de la Ría y la superior para las piraguas. El cuarto se ubicaba frente al Club de Remo de Deusto, único en la ciudad.

Junto a ello, también se repite a lo largo de la Ría el testimonio de la navegación marítima con las balizas fluviales para dirigir la navegación nocturna. Situadas en puntos estratégicos como alineaciones y bifurcaciones, facilitaban la enfilación del cauce<sup>168</sup>. Lo mismo que el repertorio

<sup>167</sup> Tal es así que una e las últimas esculturas 'afincadas' en el barrio se titula "La Exorcista", una 'escultura hablante' o 'escultura parlante' tal y como exclama su autor, Manolo Valdés, al parecer para 'exorcizar' los 'embrujo' y 'males endémicos' que aquejan al barrio.

<sup>168</sup> "Constituidas por una pequeña caseta de planta triangular y sobre ella un trípode metálico culminado con la linterna de acuerdo al código internacional de colores, rojo, en la margen derecha y verde, en la izquierda [...]. Las 17 balizas

auxiliar de mobiliario naval más imperceptible como los oxidados dispositivos para amarrar barcos, desde las humildes anillas sujetas en los muros o enclavadas en el pavimento. El arquitecto I. Uriarte explica también cómo aún perduran vestigios de cañones invertidos y empotrados que se utilizaban con idénticos fines. Después, estos elementos rudimentarios fueron paulatinamente sustituidos por piezas de fundición o acero moldeado: los bolardos que se instalaban justo en los bordes de los muelles para no dificultar el tránsito y los 'noray', más alejados del candil, aunque con la misma función y forma. Lo mismo que estos hitos de mobiliario portuario, las barandillas de tres tramos y las farolas originarias que comenzaron a colocarse al inicio del siglo XX se producían en diversas fábricas del entorno: Santa Ana de Bolueta, Abando o Salutregi. Las actuales constituyen unas réplicas conservando su color blanco y un ritmo visual que caracteriza los frentes de agua en las márgenes de la Ría, como símbolo y salutación de memorias históricas revividas:

"Deberían considerarse como reliquias de arqueología industrial propia de la actividad naval. [...] Muchas de estas referencias de la actividad portuaria constituirán un patrimonio entendido como tal, todos aquellos bienes que por su valor histórico, artístico, arquitectónico, urbanístico, simbólico y social poseen un interés cultural colectivo y que por tanto son merecedores de divulgación, protección y defensa. [...] Es una temática en la que cada vez con más decisión se deberá insistir puesto que se trata de un espacio de destino eminentemente social de irrenunciable uso público con unos componentes de indudable carácter cultural"<sup>169</sup>.

La tendencia a salvar o reutilizar estructuras industriales, lo que ya se venía definiendo desde el siglo XX como la 'invención del patrimonio'<sup>170</sup>, es "un sistema de asimilación cultural que [si es exagerado y extrapolado] paradójicamente destruye la esencia histórica de todo lo que procura conservar, al congelarlo dentro de una interpretación histórica prescrita"<sup>171</sup>. No obstante, sobre estas estructuras 'inciertas' y 'liminales' podríamos aplicar la máxima de las 'obras de arte' de la industria que procuran, por así decirlo, un carácter reversible. Por un lado son obras de arte en su sentido arquitectónico de 'artefacto en construcción' mientras se están construyendo (obras de ingeniería, útil arquitectónico y/o mecánico), y dejan de serlo repentinamente cuando comienzan a cumplir la función para la cual fueron concebidas y creadas. Sin embargo, nada más concluido su ciclo vital –funcional y/o productivo– sobrevienen los estados de ruina y degradación, volviendo –ahora sí– a retomar el vínculo artístico elevándose al rango de 'obras de arte' con mayúsculas procedentes de esas estructuras de la industria obsoleta, que ya han abandonado los sistemas productivos. Otra pirueta más entre arte, industria y mobiliario que se da con esos fenómenos estéticos cuando ocupan el 'territorio del deslizamiento' entre arquitectura y mobiliario industrial, al igual que los terrenos donde se asientan; territorios baldíos (*terrain vague*), 'espacios intermedios' (ciudad/no-ciudad) que se pretenden recuperar para la ciudad y que derivan desde la connotación del paisaje industrial desolado hacia los entornos post-modernos de alto valor añadido, reconvertidos e inmersos en ingentes operaciones políticas e institucionales de cara a la rehabilitación urbanística para el impulso de una supuesta revitalización socio-económica.

Todo ello se completa en la ciudad y en los alrededores de esa ciudad post-industrial sujeta al curso del agua con otros elementos de la industria que se mantienen (grúas, cargaderos, depósitos o chimeneas) o se simulan (iluminación palacio de Euskalduna) constituyendo un apartado singular de 'anacronismos' y/o 'simbologismos' que merece el planteamiento crítico de algunas cuestiones como el criterio con que hemos de valorar estos acontecimientos, las conclusiones que hemos de entresacar y si acaso existe un hacer concreto en este sentido o si, por el contrario, nos encontramos ante puras simulaciones extravagantes o anacronismos denigrantes, derivados de recuerdos nostálgicos de un pasado glorioso o escandaloso, meritoriamente memorable o por el contrario artificialmente realizado y sobrevalorado. Buscando los resquicios que permite la 'ciudad-límite', en los 'intersticios' constituidos como lugares públicos de socialización y participación (vías de comunicación, parques, calles, plazas o jardines) se hace presente el mobiliario urbano más o

---

existentes desde la curva de La Salve hasta el Espigón de Portugalete están definidas por el nombre de su emplazamiento y posición geodésica de acuerdo a una numeración de la APB [Autoridad Portuaria de Bilbao]. Todas están catalogadas en el Plan General como Elementos Protegidos". URIARTE, Iñaki: "Patrimonio, memoria e identidad en la Ría", *Bilbao*, noviembre de 2005; p. 36.

<sup>169</sup> *Ibidem*.

<sup>170</sup> Françoise Choay, 1965, 1970, 1980.

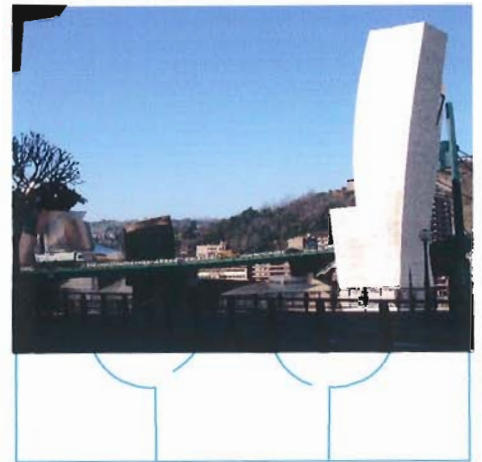
<sup>171</sup> INGERSOLL, Richard. "Entropiaren oroimena/La memoria de la entropía", en: *I Seminario internacional de arquitectura industrial*, Vitoria-Gasteiz: Gobierno Vasco, Diputación Foral de Alava, Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz, 1998; p. 13.

menos prominente o monumental que, derivado de las concepciones vanguardistas del diseño, expresa sus tretas funcionales sin dejar de lado los repertorios iconográficos y estéticos, como elementos que sirven en ocasiones para la señalización estratégica de lugares específicos que en este contexto se asocian a los cauces fluviales estructurantes de la ciudad y el territorio o los límites de la costa. Sin embargo, una vez más, no es legítimo olvidar que, tal y como hemos venido señalando, a lo largo del cauce de la Ría "existen una serie de elementos e ingenios que con su finalidad industrial por su tipología, belleza, valor testimonial o tecnológico pueden ser considerados como objetos no solo históricos, sino incluso de anónima belleza, en una apreciación similar a un objeto artístico, que podría calificarse de monumento"<sup>172</sup>. Con el enésimo empeño de 'olvidar la historia', 'pasar página' de una vida y unos acontecimientos que 'no es posible borrar', puesto que en Bilbao perduran las 'huellas de los dinosaurios' de la industria, "del sufrimiento acumulado y de los costes que tiene la modernidad"<sup>173</sup>. Así es que "Bilbao no se mira en el icono museístico sino que lo vende", de modo que la han pretendido convertir en 'ciudad franquicia', ya que también 'sirve para ello'.

---

<sup>172</sup> URIARTE, Iñaki. "Monumento y memoria en la Ría", *Bilbao*, nº 201, febrero de 2006; p. 35.

<sup>173</sup> GURRURXAGA, A. "Paseo por la ciudad...", *op. cit.*, p. 107.

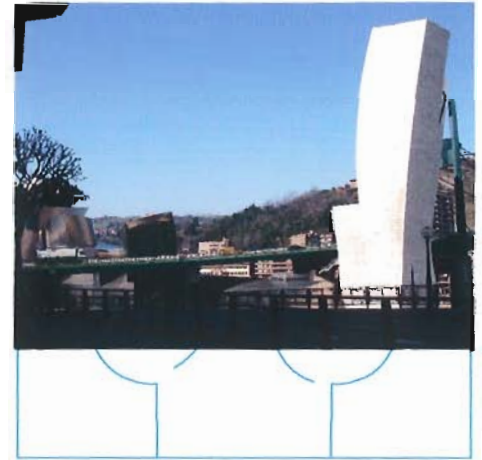


Fotografía cortesía de Nuria Cano



7.1.-7.2. Vega de Abandoibarra en plenas obras de remodelación y el Museo Guggenheim al fondo, ya concluido (fotos hacia 2004), con la torre anexa que abraza el puente de La Salve.  
7.3.-7.5. Acceso principal al Museo Guggenheim desde Alameda Mazarredo y "Puppy" de Jenff Koons en la entrada del edificio.





Fotografía cortesía de Nuria Cano



7.1.-7.2. Vega de Abandoibarra en plenas obras de remodelación y el Museo Guggenheim al fondo, ya concluido (fotos hacia 2004), con la torre anexa que abraza el puente de La Salve.  
7.3.-7.5. Acceso principal al Museo Guggenheim desde Alameda Mazarredo y "Puppy" de Jenff Koons en la entrada del edificio.





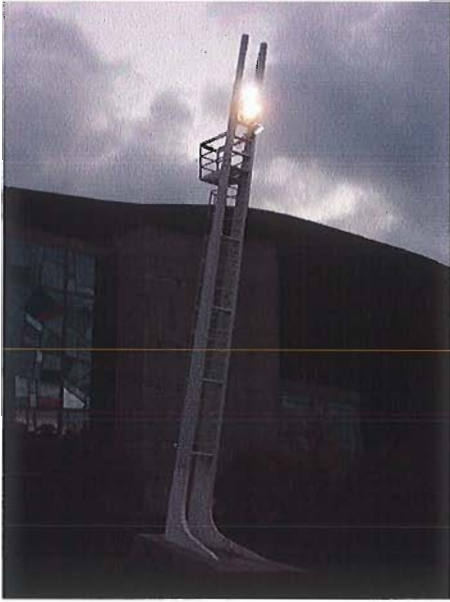


Foto cedida por Amaia Lekerikabeaskoa



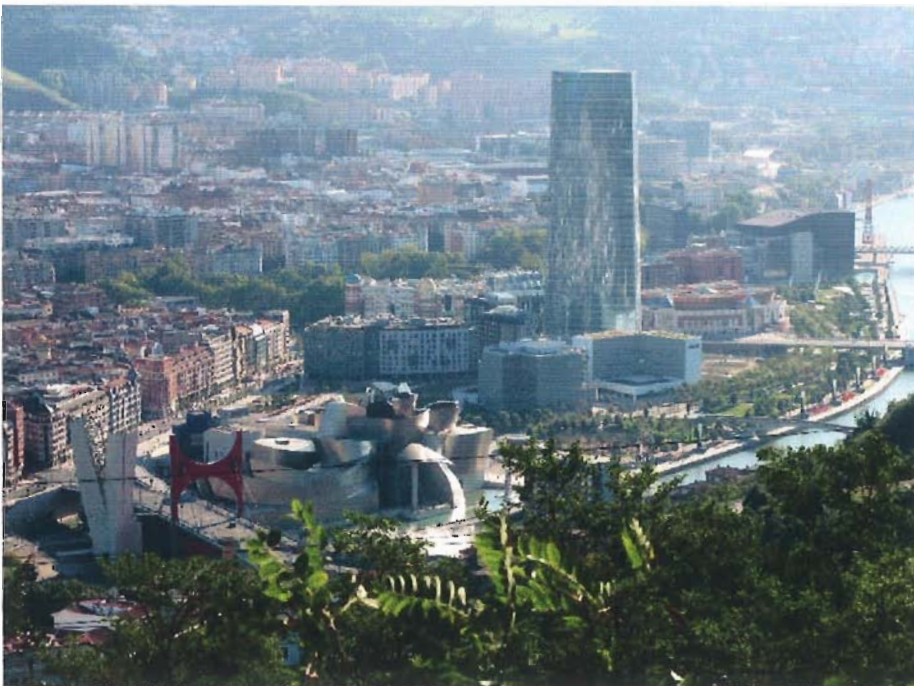
7.6.-7.7. Lámparas-torre exponentes de una estética concreta en el frente fluvial de Abandoibarra (2006-2007).



7.8.-7.9. Museo Guggenheim desde la Ría de Bilbao (2007).

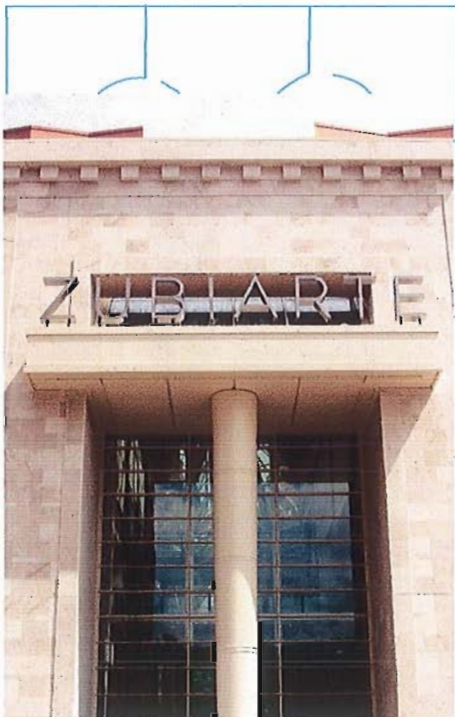
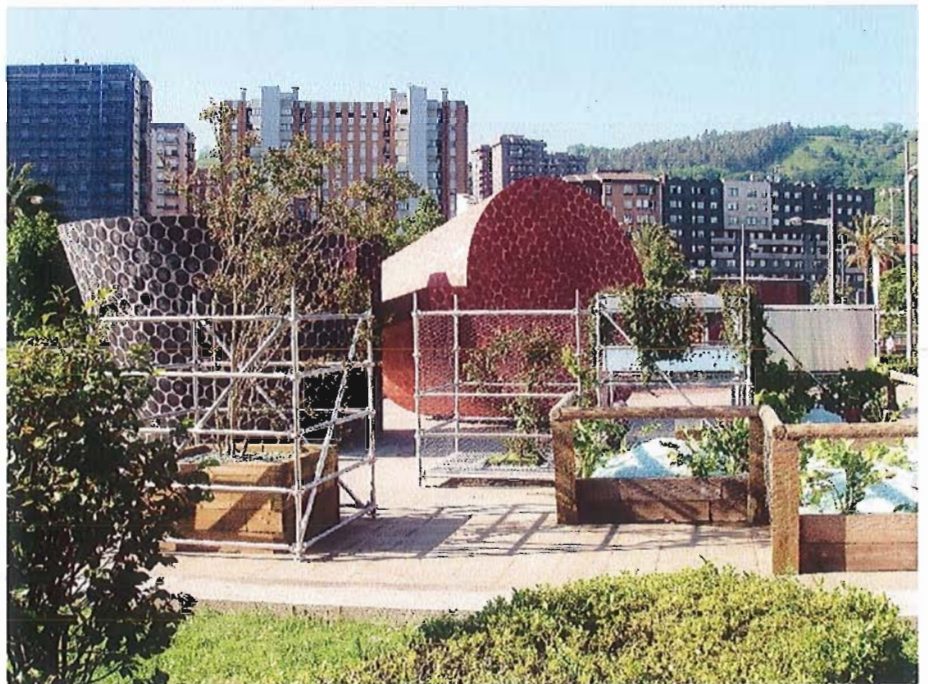
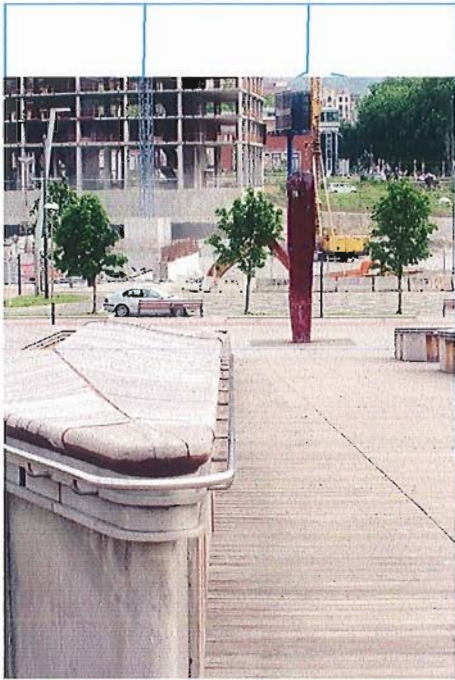


7.12.-7.13. Esculturas colocadas en el Paseo de la Memoria de Abandoibarra.

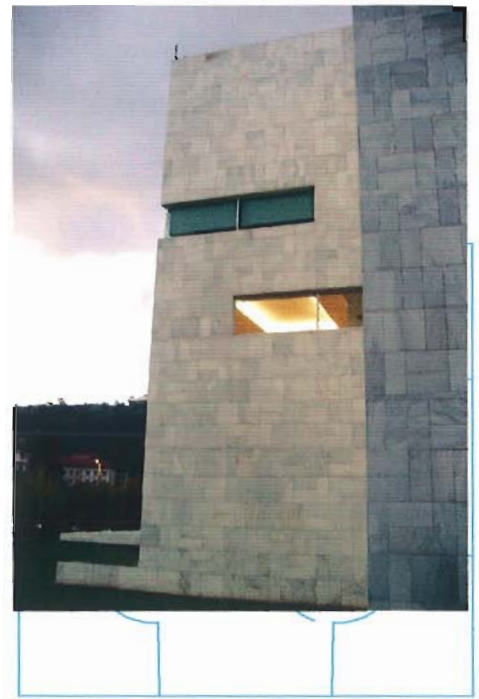


7.10.-7.11. Vega de Abandoibarra antes y después de la construcción de la torre Iberdrola, con el Guggenheim y el palacio Euskalduna en cada extremo de la esplanada (2006 y 2011).



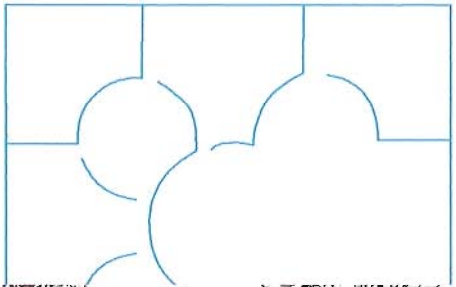
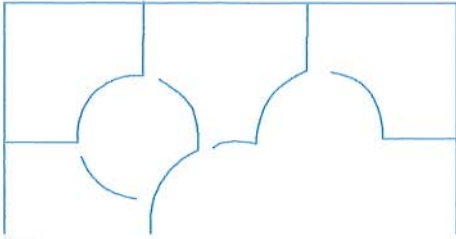


7.14.-7.15. Obras en el frente de agua de Abandoibarra e intervenciones efimeras como los Jardines Ocultos de Bilbao, actividad que se viene convocando con una periodicidad bianual.  
7.16.-7.17. Centro comercial "Zubiarte" de Abandoibarra (2007).

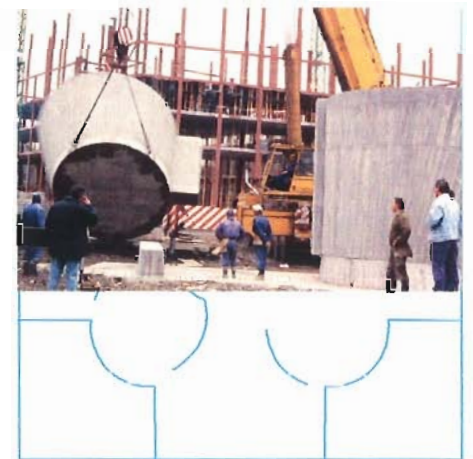


7.18.-7.19. Entorno de la torre de César Pelli en Abandoibarra.  
7.20.-7.21. Biblioteca de la Universidad de Deusto (Rafael Moneo)  
y Paraninfo de la Universidad del País Vasco/EHU. (Álvaro Siza).



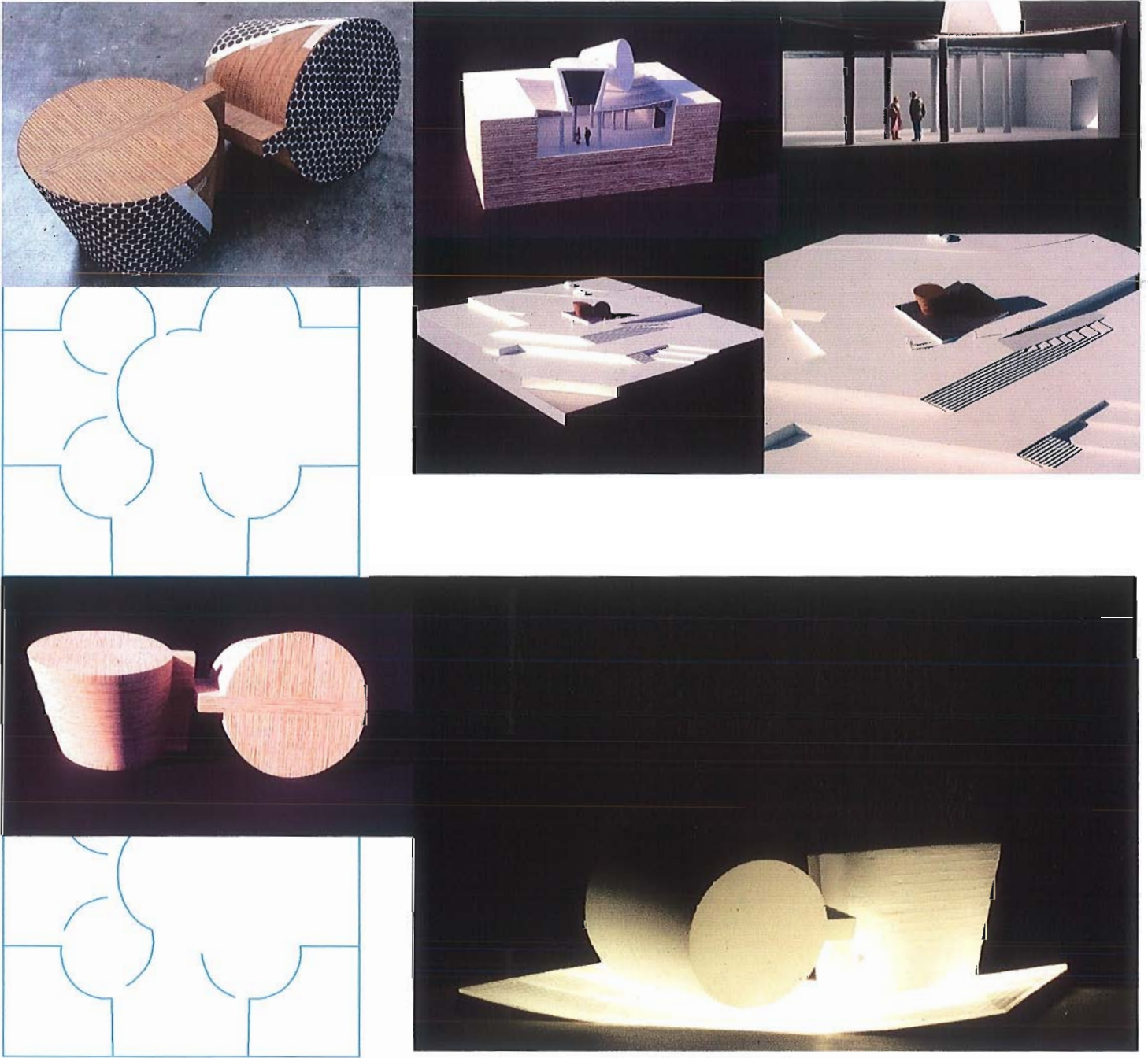


7.22.-7.25. Urbanización de la Campa de los Ingleses en la vega de Abandoibarra (2012). Una de las últimas intervenciones que corona de recorridos verdes y áreas estanciales el territorio intersticial entre los edificios emblemáticos y el frente de la Ría.



7.26.-7.29. Construcción y colocación de la pieza escultórica de Ángel Garraza "Sitios y Lugares" en Abandoibarra, y esplanada vacía tras la desmantelación industrial (fotografías cedidas por cortesía del propio escultor A. Garraza).





7.30.-7.32. Maquetas de ubicación y prototipo a escala del primer proyecto de la escultura "Sitios y Lugares" de A. Garraza para Abandoibarra, con una plataforma curva y un espacio arquitectónico bajo el subsuelo (fotografías del artista).

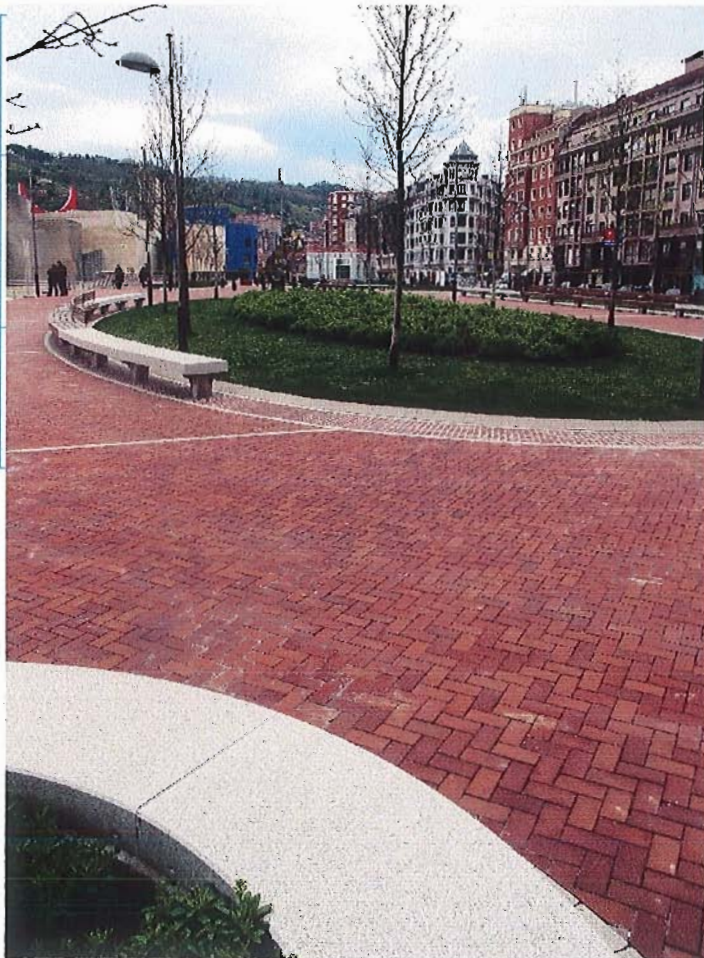




7.34.-7.35. Nueva Plaza de Euskadi, charnela urbana entre el área de Abandoibarra y el parque del ensanche de Bilbao (2012).



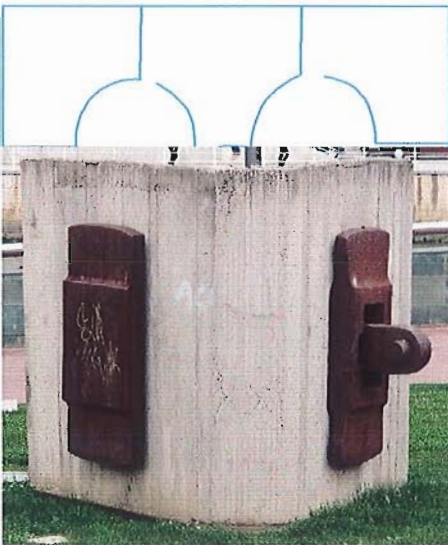
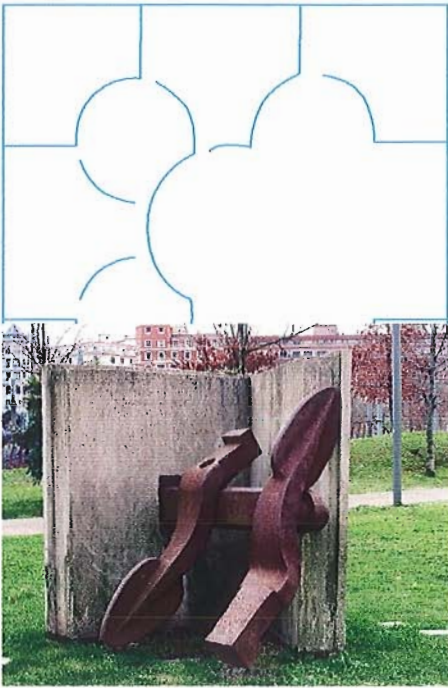






7.38.-7.40. Remodelación de Alameda Mazarredo con balcones sobre la Ría y edificios de Abandoibarra, 2012.

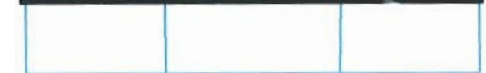
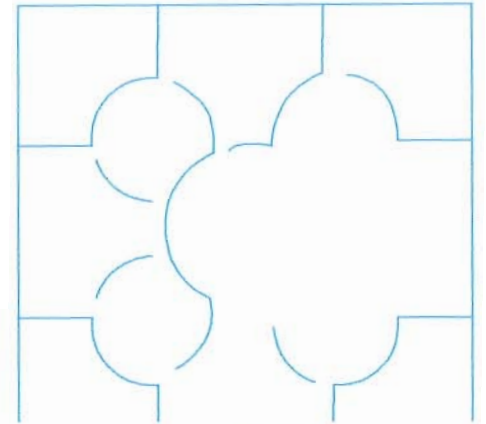




7.44.-7.45. Escultura de A. Caro en Abandoibarra, supuesto testimonio de la antigua actividad industrial (2012).

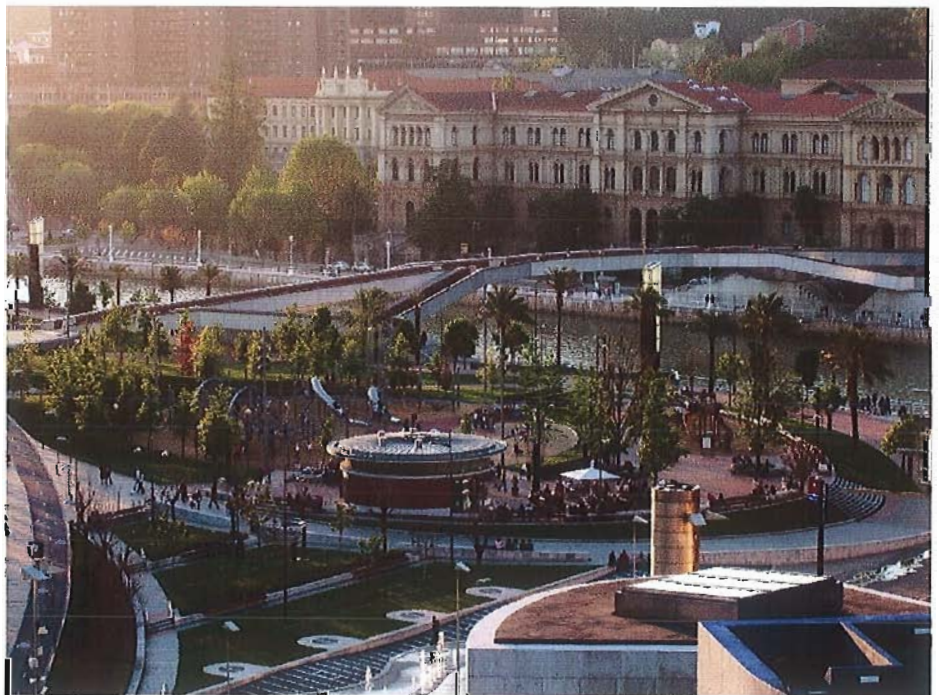
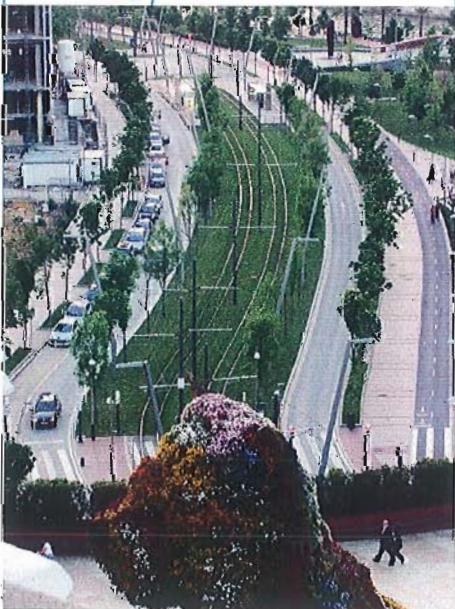
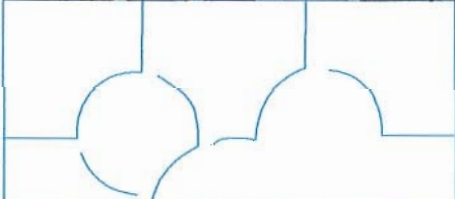
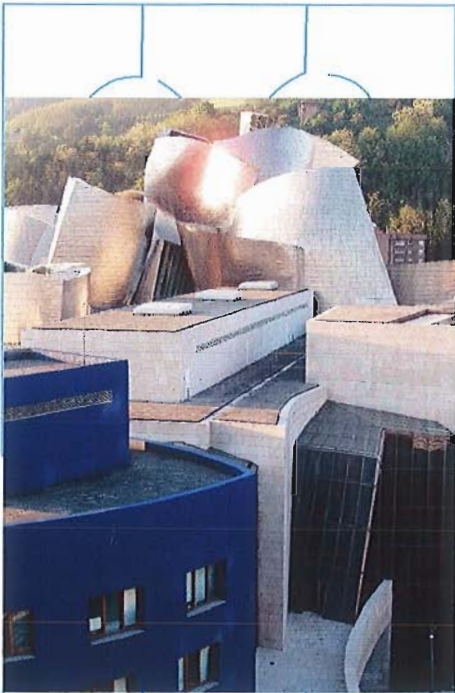
7.46.-7.47. Torre de Iberdrola y Paraninfo de la Universidad del País Vasco/EHU. con jardín en la cubierta de uno de los pisos superiores destinados a salones de actos y de exposiciones.



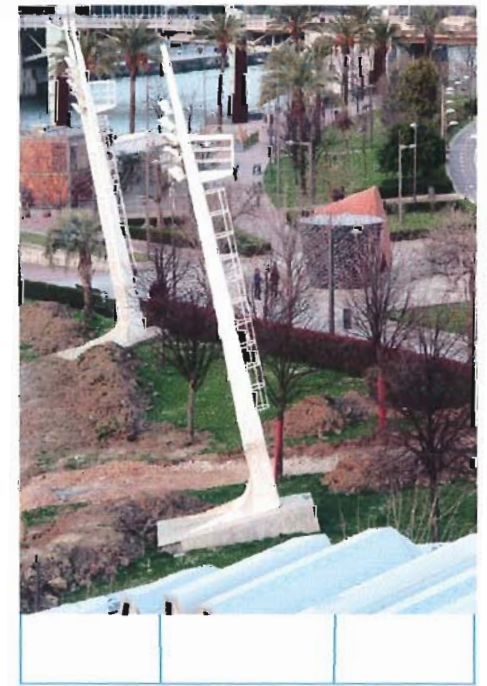
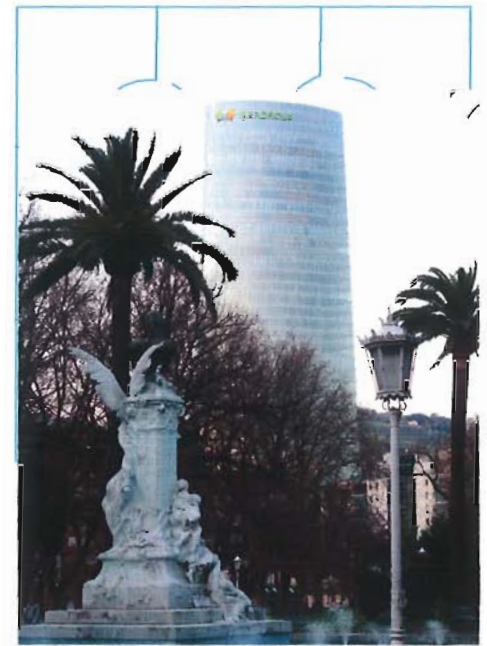


7.48.-7.51. Urbanización de la zona de unión entre el parque del ensanche de Bilbao (final del siglo XIX) y la vega de Abandoibarra en uno de los frentes de agua más revalorizados. Edificios de viviendas que marcan la frontera entre ambos enclaves (2011).





7.52.-7.55. Perspectivas de varias zonas de Abandoibarra con el parque fluvial, las arterias de comunicación, la pasarela peatonal, vista superior parcial del Museo Guggenheim y torre de Iberdrola.



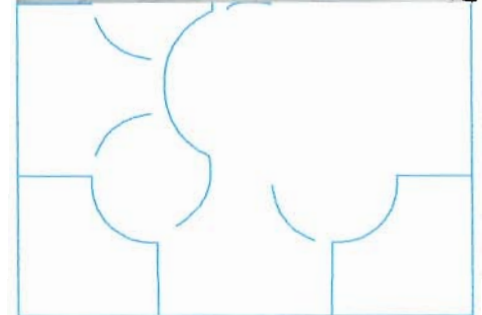
**7.56.-7.57.** Abandoibarra con la torre de Iberdrola (C. Pelli) y desde la perspectiva del parque del ensanche (Doña Casilda) con los monumentos escultóricos decimonónicos que se ubican en el lugar. Una especie de encuentro entre los iconos de la modernidad y la postmodernidad.

**7.58.-7.59.** Micro-arquitecturas y mobiliario fluvial del frente de agua de Abandoibarra (fotografías de 2012).





7.60.-7.61. Perspectiva lejana y primer plano del palacio de Euskalduna con su fachada principal de acero cortén y los elementos de mobiliario urbano que la circundan (2006-2007).  
 7.62. Espacio reservado para manzanas y calles industriales en la vega de Abandoibarra, dispuesto ya en los planos de los ensanches de principios del siglo XX.  
 7.63. Palacio Euskalduna, Hotel Sheraton, centro comercial "Zubiarte" y urbanización del frente de agua de Abandoibarra desde el puente de Euskalduna (2007).



7.64.-7.65. Entorno de los diques secos de la antigua factoría Euskalduna de construcción y reparación de barcos, con la grúa Carola en los muelles remodelados, primera en su género que se mantiene en las inmediaciones del Museo Marítimo de la Ría de Bilbao; con parte de su colección que se muestra en el espacio público (embarcaciones recuperadas de diversas épocas y fundamentalmente elementos mobiliarios de carácter fluvial).

7.66.-7.67. Fachada del palacio Euskalduna hacia el parque de Doña Casilda, con la escultura de Vicente Larrea y el bosque metálico de árboles con el aspecto de mástiles-luminarias.

7.64

7.65

7.66

7.67





Foto cortesía de Amaia lekerikabeaskoa



7.68

7.69

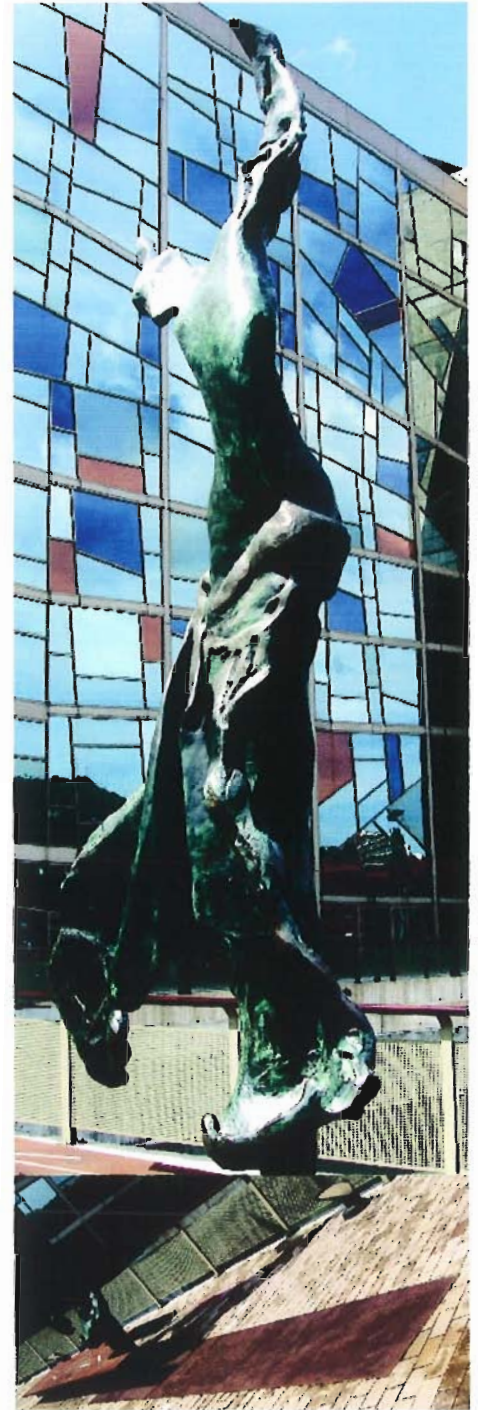
7.70

7.71

7.68.-7.69. Grúa Carola de Euskalduna junto al edificio restaurado de la bombeadora en los muelles conservados bajo el palacio y el puente de Euskalduna (fotografías de 2006-2007).  
7.70.-7.71. Los muelles de Euskalduna han acogido desde buques escuela que visitan Bilbao hasta embarcaciones netamente industriales como la draga Titán que fue desmantelada.



7.72.-7.73. Escultura de Zugasti alusiva al imaginario industrial del frente fluvial de Abandoibarra así como elementos de mobiliario urbano de carácter marítimo en el borde de la Ría (2006, 2012).



7.74.-7.75. Escultura de S. Dalí, "La Musa de la Danza", sobre un diseño de banco específico que funciona como peana en el frente fluvial de Euskalduna.





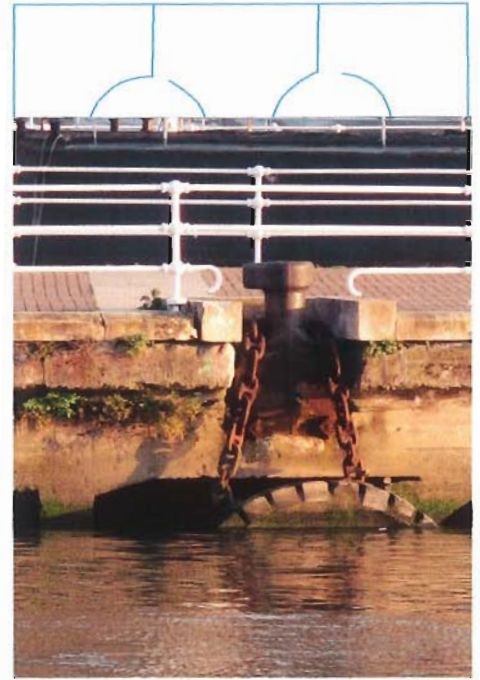
7.76

7.77

7.78

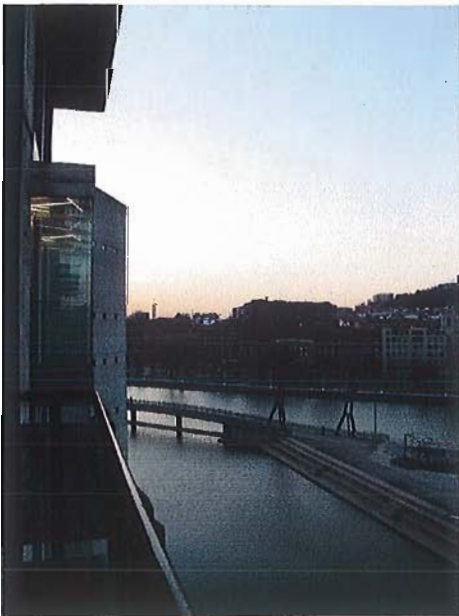
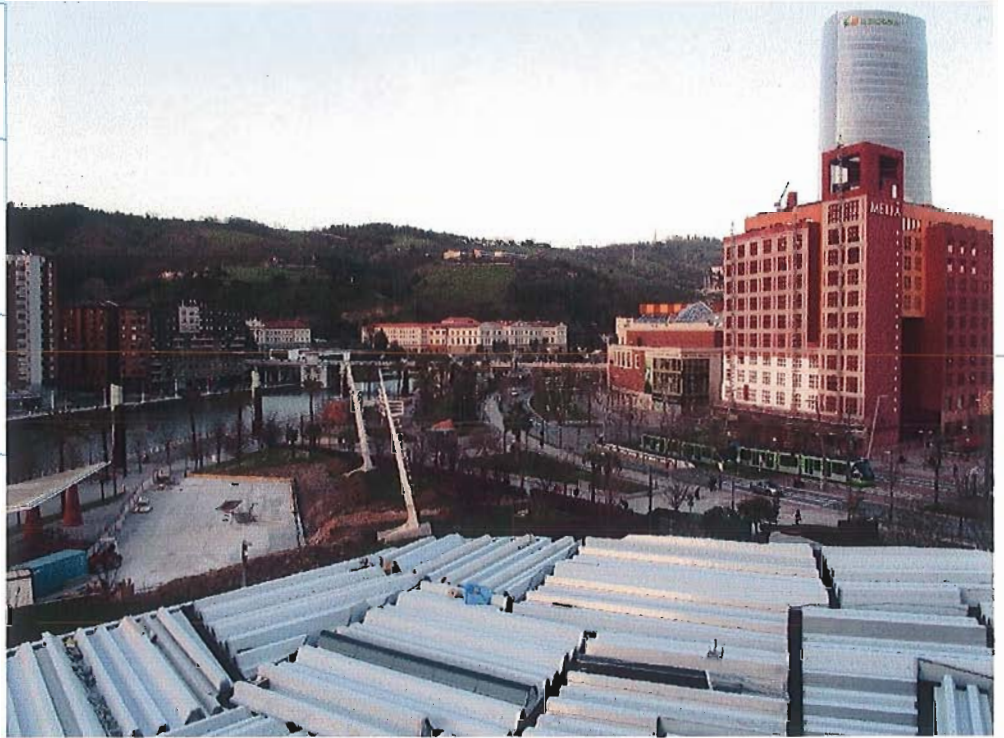
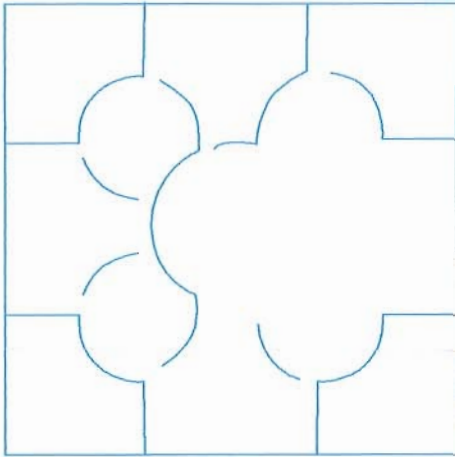
7.79

7.76.-7.79. En entorno de los vestigios industriales como los muelles de Euskalduna y la grúa Carola son a menudo utilizados para organizar diversos eventos lúdicos y festivos, alterando incluso instantáneamente la fisonomía de los lugares (2006).



7.80.-7.83. Entorno del palacio Euskalduna con elementos de mobiliario portuario conservados y recuperados en los muelles.





7.84.-7.86. Ampliación de las dependencias del palacio Euskalduna.





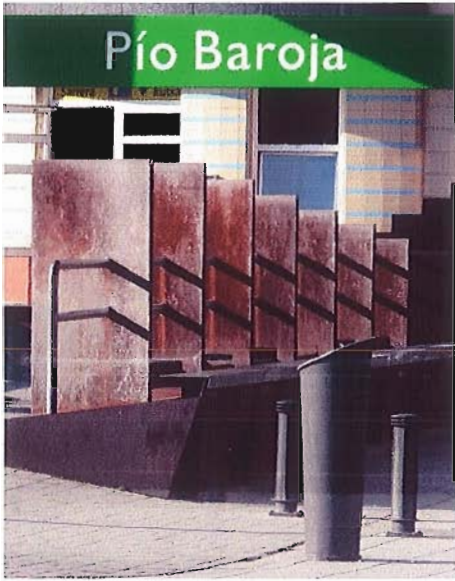
7.87

7.87. Imagen del antiguo edificio del Depósito Franco de Uribarte y fotomontaje de la maqueta de la intervención urbanística con una visión fantástica del entorno (2006).

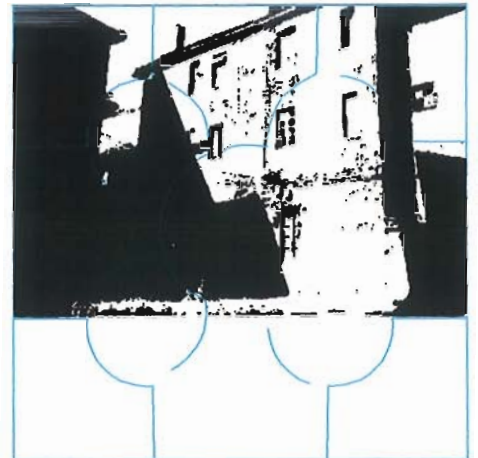
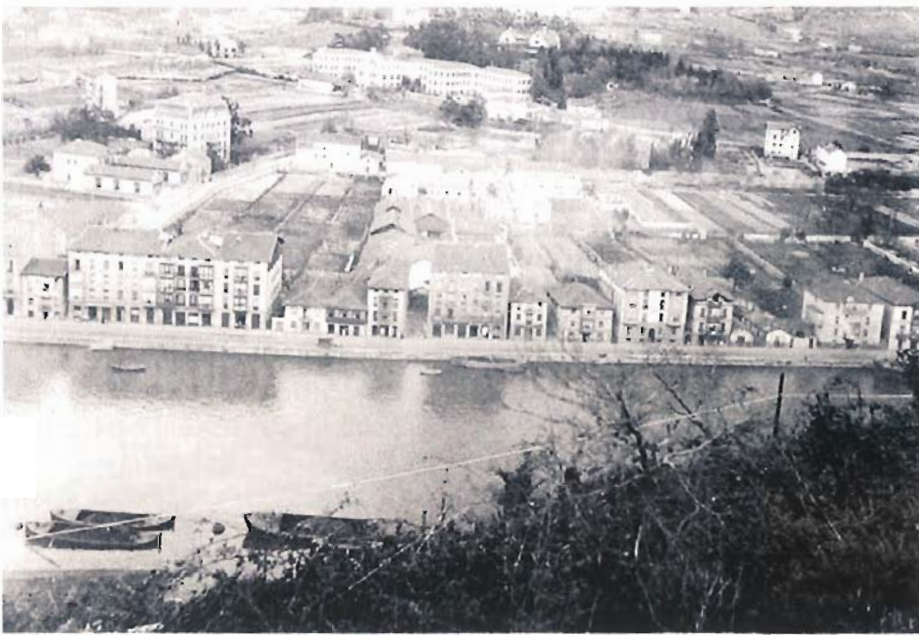
7.88.-7.89. Torres de Isozaki en Uribarte con la perspectiva de la pasarela y de la escultura de Eduardo Chillida desde la Ría.

7.88

7.89



7.90.-7.92. Muelles remodelados de la zona portuaria de Uribartze con nuevos elementos de mobiliario urbano, juegos infantiles, jardines longitudinales de ribera, fuentes y vías férreas del tranvía.  
7.93.-7.94. Zonas de reserva industrial y portuaria en los planos decimonónicos del ensanche de Bilbao en los bordes de la Ría.



7.97. Viviendas históricas en Zorrozaurre, algunas de las cuales aún permanecen habitadas.

PLAN GENERAL DE LA RIA Y ABRA DE BILBAO



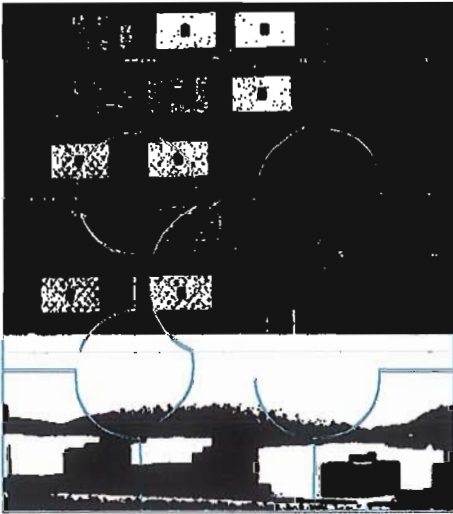
7.98. Estructura territorial de la metropoli de Bilbao.



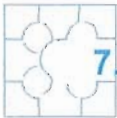
7.95.-7.96. Vega de Deusto y la Ría de Bilbao a su paso por Olabeaga y Zorrozaurre. Inicio del siglo XX. Fotografías de la Autoridad Portuaria de Bilbao.







7.99

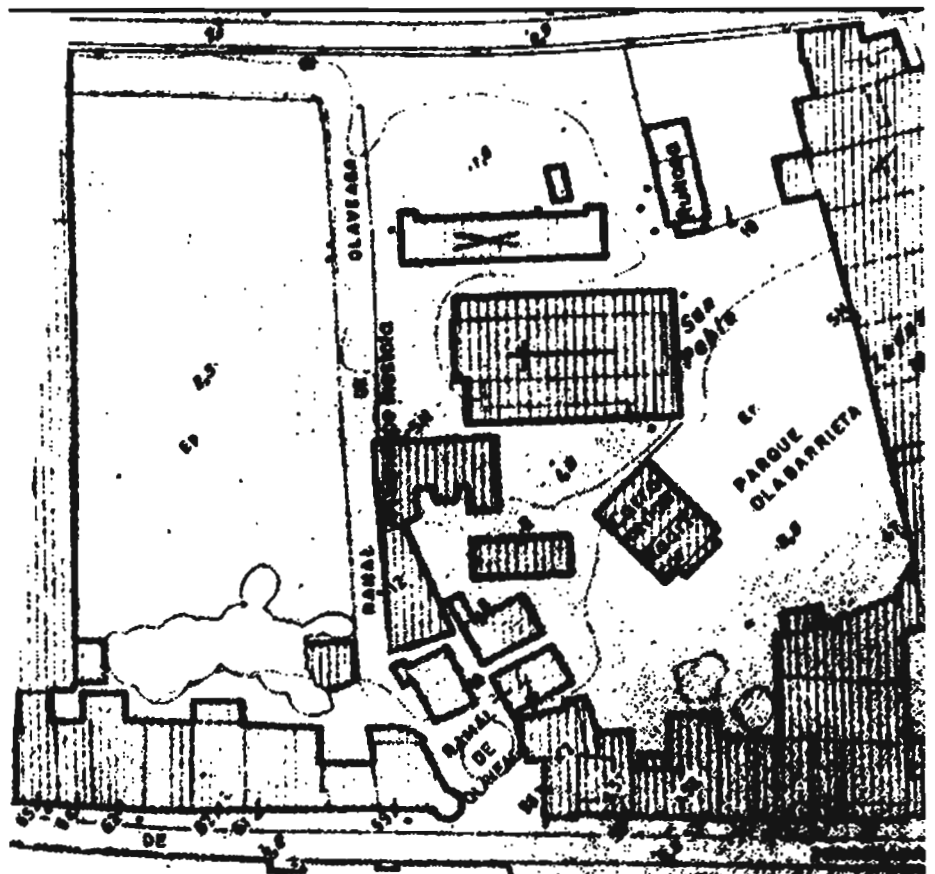
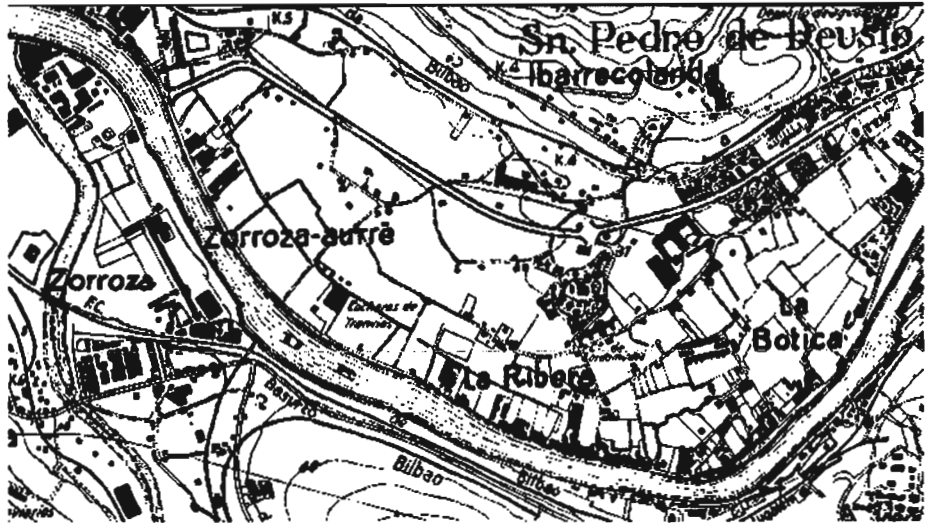
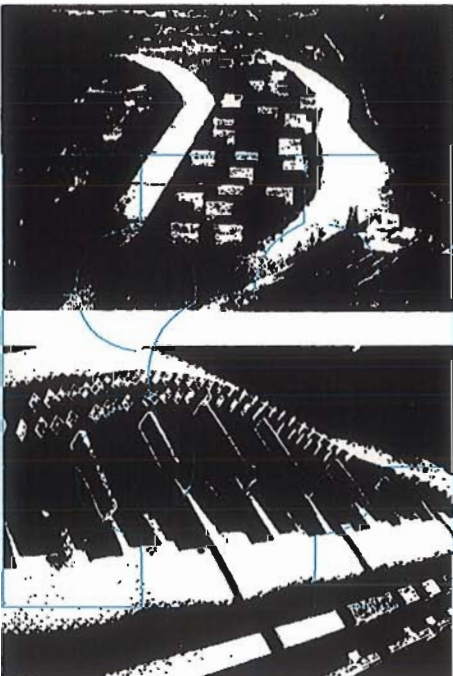


7.101

7.100

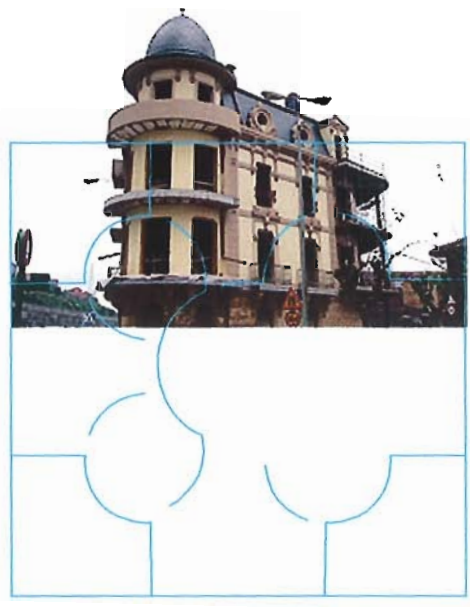
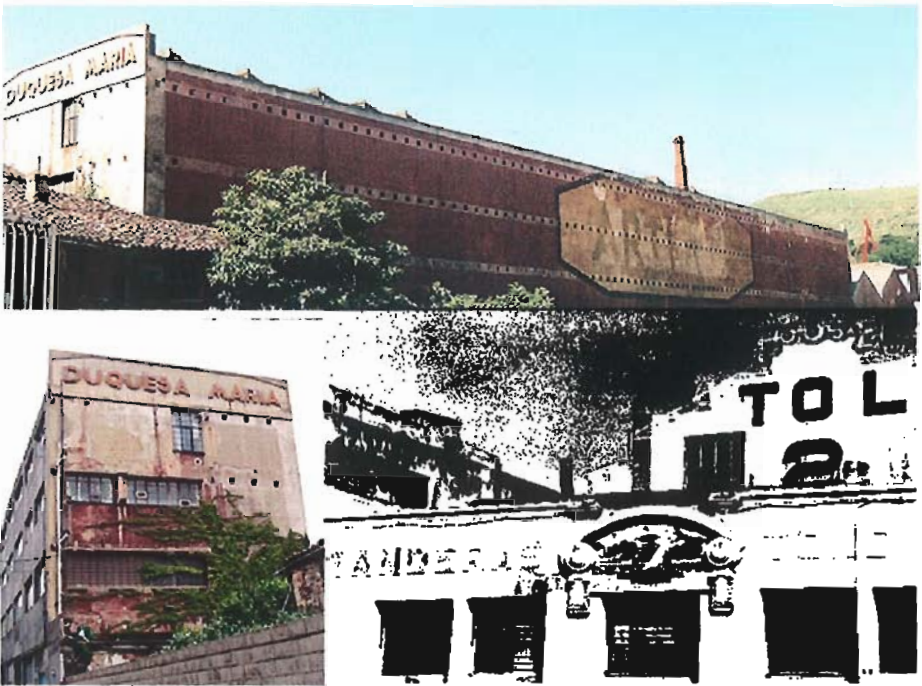


7.102



7.99.-7.100. Anteproyectos para intervenciones de regeneración urbanística previstas para la península de Zorrozaurre, hacia el final de la década de 1990.

7.101.-7.102. Plano de la Ribera de Deusto anterior a la apertura del canal (inicio del siglo XX) y plano del núcleo urbano tradicional de carácter fluvial en Zorrozaurre, donde se hallan elementos típicos de configuración de espacios públicos urbanos. La escuela, la iglesia y el pórtico, la fuente y las áreas deportivas recuerdan la ordenación clásica de las anteiglesias vascas en Bizkaia.



7.103



7.105



7.106



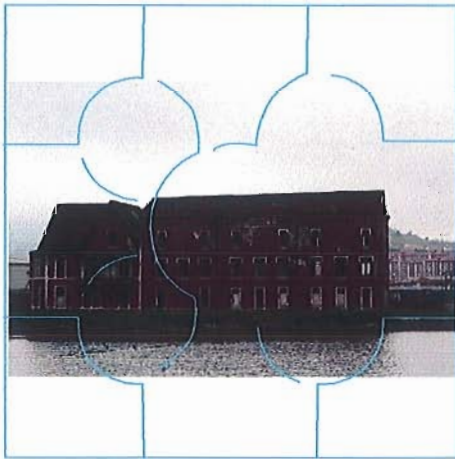
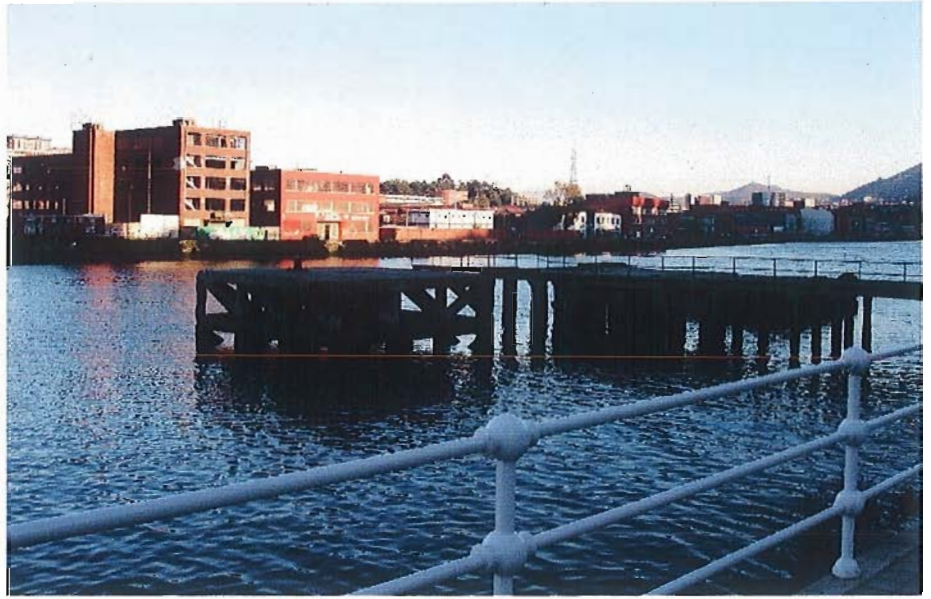
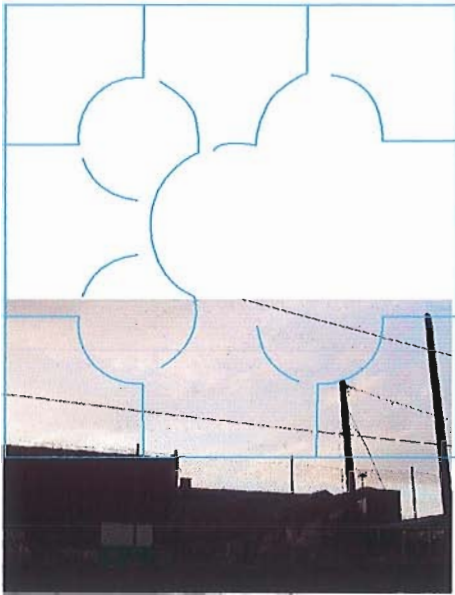
7.104



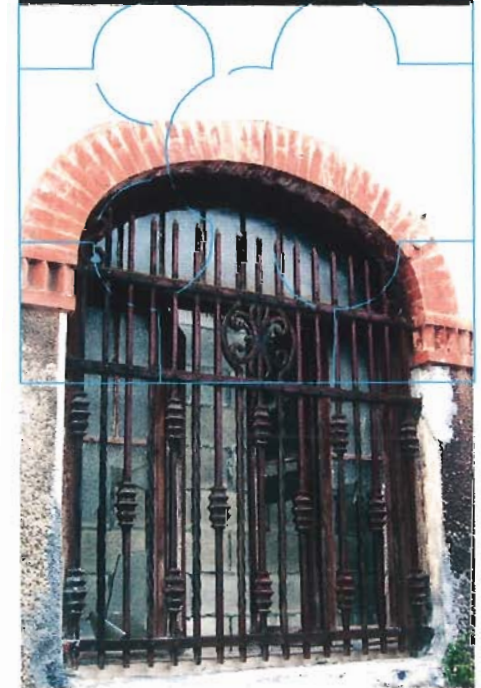
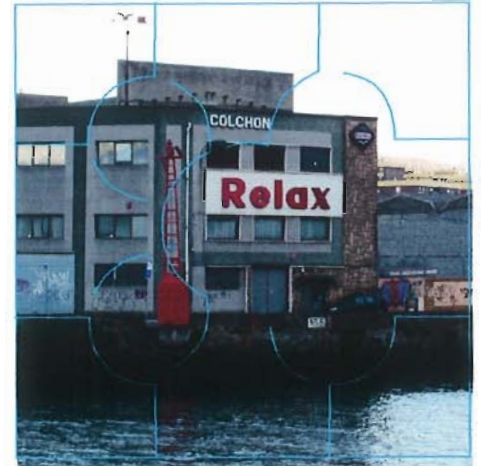
7.107

7.103.-7.104. Elementos industriales conservados y derruidos en Zorrozaurre (fábrica "Artiach", "Toldos Goyoaga"), así como otros elementos portuarios que dan sentido a los espacios fluviales habitados. La fuente modernista, los hitos de señalización y el escudo de la "Casa de Prácticos" son testimonio de los usos funcionales y estéticos que proporcionan semblante a los espacios públicos urbanos.

7.105.-7.107. El rango de los espacios de la península de Zorrozaurre se muestra en una serie de construcciones como casas burguesas eclécticas restauradas (palacio "Madaleno" en sus tres fases de abandono, rehabilitación y estado actual). Estilos revivalistas conviven también con la arquitectura más racionalista de la industria, e incluso con la arquitectura internacional de las décadas de 1960 y 1970 en ese borde fluvial marítimo-portuario.



**7.108.-7.111.** Edificios industriales de notable compostura asociados a los estilos del inicio y del primer tercio del siglo XX, si bien se precisa una datación exacta para identificar su auténtico valor en Punta de Burtzeña, con pabellones industriales abandonados (2006). En la orilla de la Ría se contempla, en ambas márgenes, un reducto de permanencias arquitectónicas de diversas épocas que aún perviven, cuyo valor tangible va asociado al cauce fluvial que en Bilbao ha constituido un espacio portuario longitudinal y liminal flexible (fotografías cedidas por cortesía de Noara Quintana).



7.112. Elemento gráfico marítimo impreso en la portada de una fábrica demolida en Zorrozaurre, restaurada y conservada como pieza ornamental en la rotonda de la entrada a la península.  
 7.113. Elementos gráficos tipográficos que tanto de día como de noche muestran la identidad concreta no solamente de una industria o corporación empresarial sino de todo un lugar-territorio fluvial y longitudinal asociado a dichos imaginarios.  
 1.114.-7.115. Ventanas y portadas características de los edificios industriales que hasta hace poco jalonaban el borde del canal.



7.112



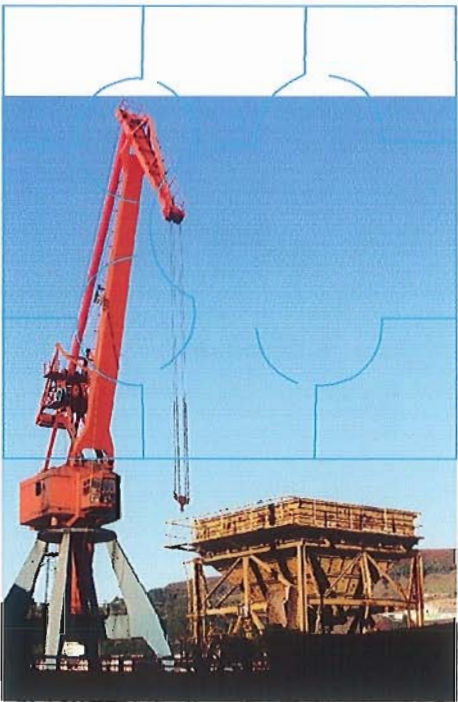
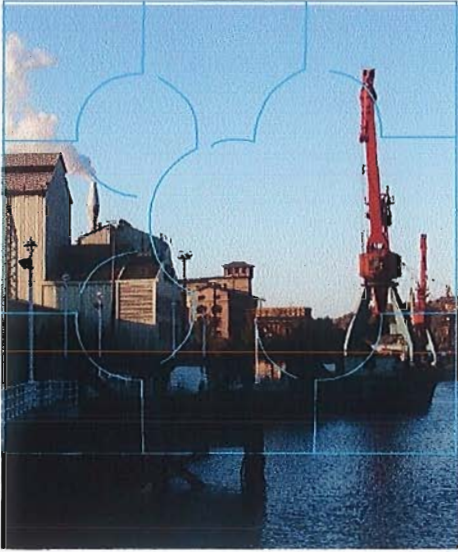
7.113



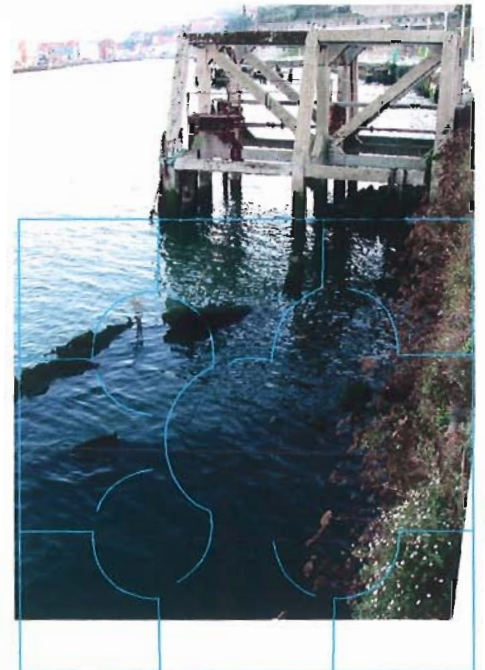
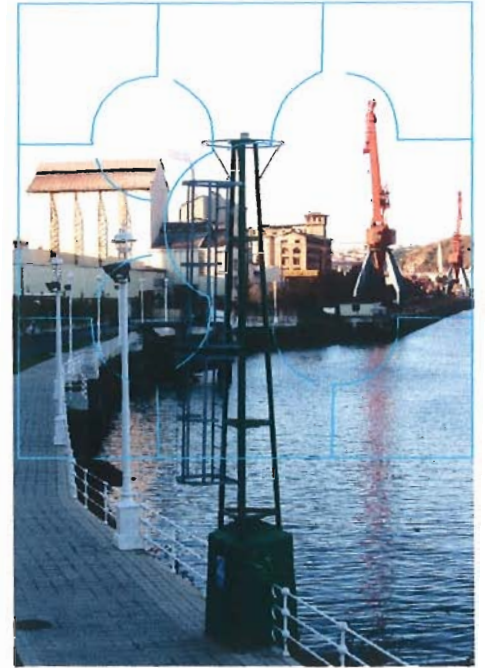
7.114



7.115

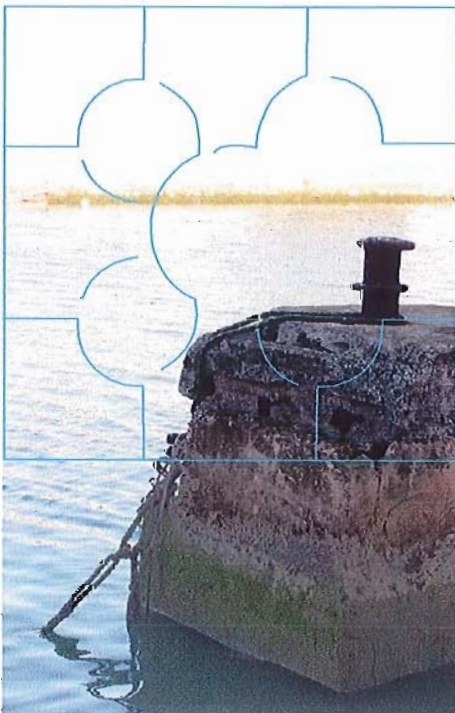
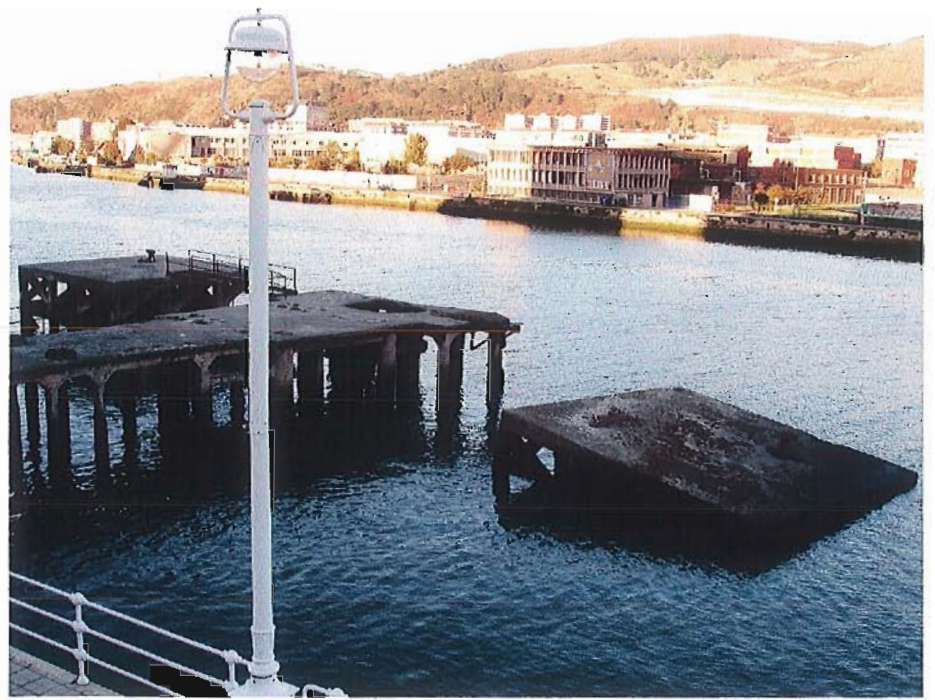
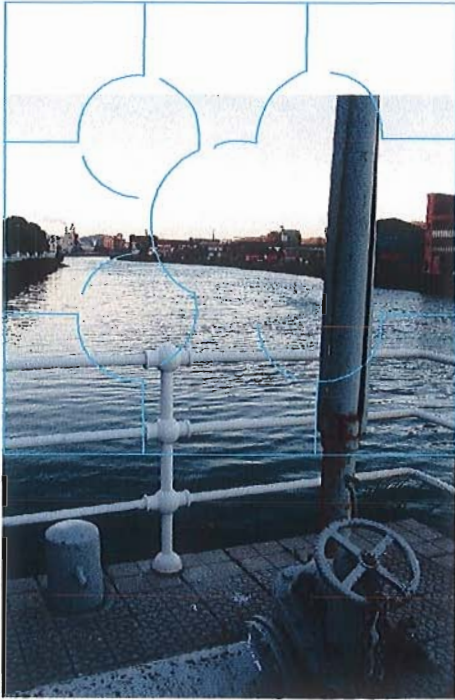


7.16.-7.19. Industrias y fábricas aún en activo en la península de Zorrozaurre y en la zona de Olabeaga hasta Zorrotza (fotos 2011).



7.120.-7.123. Antiguas estructuras portuarias en los muelles entre Olabeaga y Zorrotza, junto a elementos de navegación marítima.





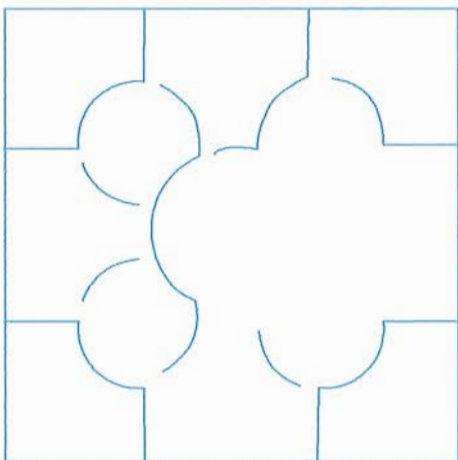
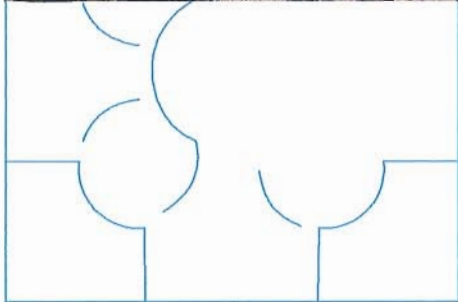
7.124.-7.127. Antiguas estructuras portuarias en los muelles entre Olabeaga y Zorrotza, junto a elementos de amarre e iluminación.



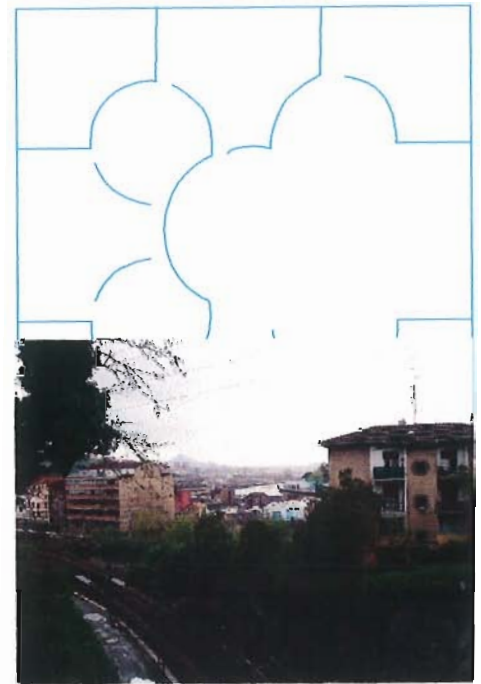
7.128.-7.131. Espacios fluviales longitudinales recientemente remodelados en Olabeaga con la inclusión de mobiliario urbano, así como motivos lúdicos alusivos al mundo corsario y a los oficios tradicionales que antaño se daban en el borde de la Ría de Bilbao, como el penoso acarreo de buques que realizaban las sirgueras.



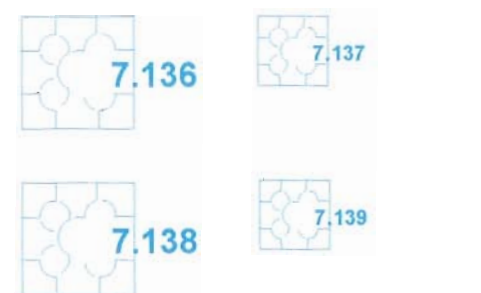




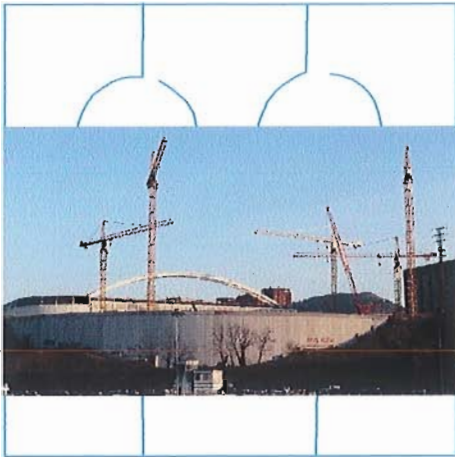
7.132.-7.133. "Cadenas Vicinay", una de las últimas factorías en activo de la península de Zorrozaurre (fotos entre 2009 y 2010).  
 134. Sede empresarial de "Cromoduro" en la punta de Zorrozaurre.  
 135. Esplanadas vacías a modo de 'no-lugares' al comienzo de la península de Zorrozaurre tras la demolición de los edificios.



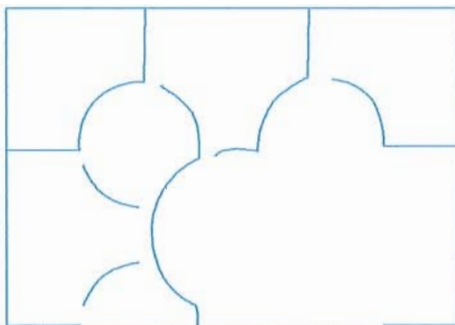
7.136.-1.138. Vista general elevada del arranque de la península de Zorrozaurre y el barrio longitudinal de Olabeaga en el borde de la Ría de Bilbao y bajo la loma de San Mamés (2006-2007).



7.139. Sede empresarial de "Vulcanizados Zorrozaurre", edificio racionalista partícipe de la arquitectura internacional aplicada a la industria.



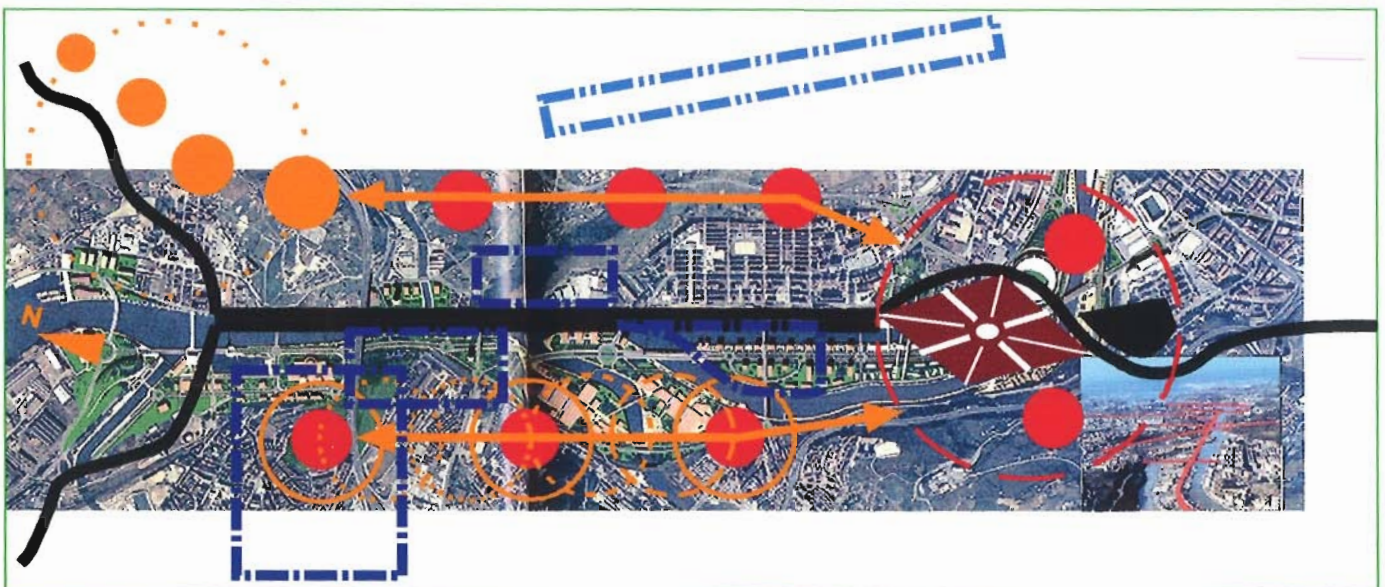
7.140. Perspectiva del área de remodelación de San Mamés desde la península de Zorrozaurre en la otra orilla de la Ría de Bilbao (2012).



7.141.-7.143. Sede de la nueva clínica-hospital perteneciente al "Iguatorio Médico Quirúrgico", ubicada en los intersticios urbanos vacíos de Zorrozaurre, tras el desmantelamiento industrial (2012).



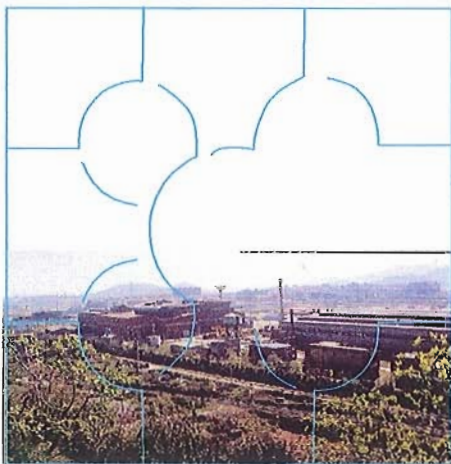
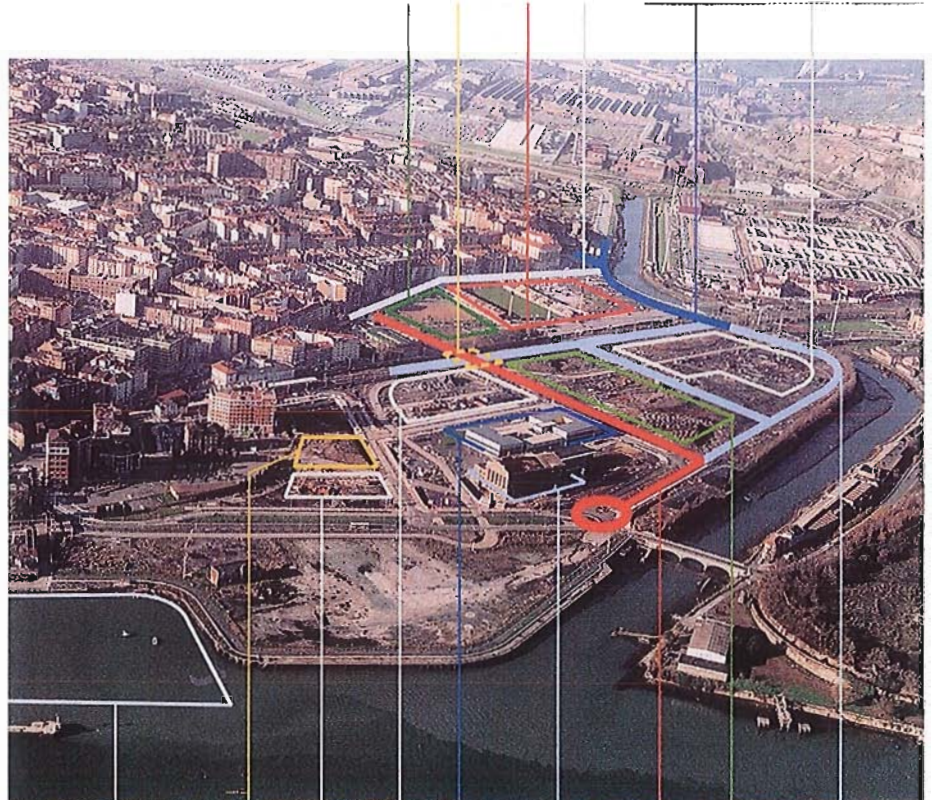
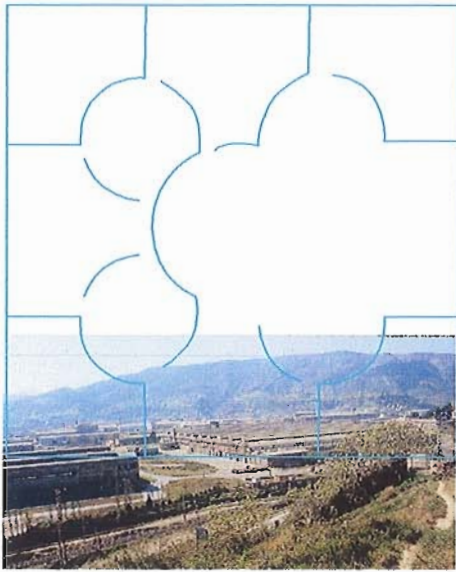
7.144



7.145

7.144. Ortofoto área de Bilbao, Zorrozaurre y Barakaldo con los puntos más importantes de intervención urbanística.

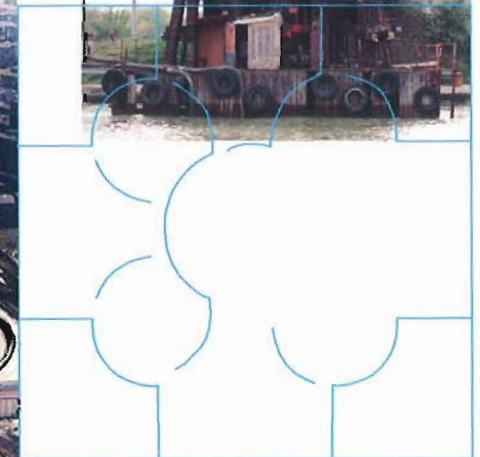
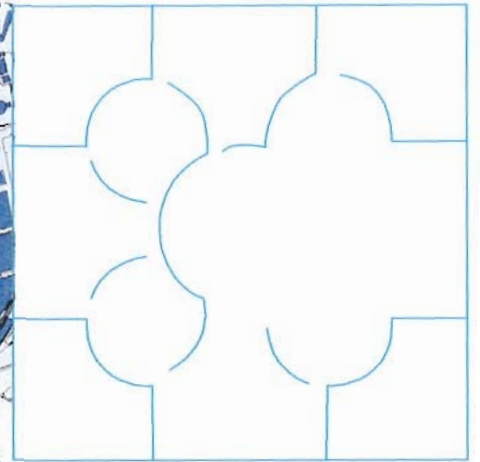
7.145. Eje metropolitano en el que se proponían unas intervenciones de remodelación urbanística desde la península de Zorrozaurre hasta la vega de Galindo, como un 'continuum' urbano trazado en un mapa de zonas con el eje-generatriz de reorganización fluvial de la aglomeración.



7.146.-7.147. La Vega de GALINDO ocupada por los complejos fabriles de Altos Hornos de Vizcaya antes de la dismantelación en la década de 1990.



7.148.-7.149. Los terrenos asolados de la vega de Galindo tras la dismantelación de Altos Hornos y las actuaciones previstas por Bilbao Ría-2000. En la fotografía inferior se observan las infraestructuras construidas y el contorno del paisaje redefinido. En el año 2004 se encontraban realizados tanto el estadio de fútbol como el polideportivo de Lasasarre en cuanto a equipamientos colectivos. Anteriormente se había construido el complejo de viviendas y la plaza de Desierto. Faltaban de ultimar los paseos ribereños, a la vez que se destinaba suelo para usos de industria innovadora. El concepto de diseño urbano adquiere un valor añadido en esta importante área postindustrial renovada en el marco de los programas europeos URBAN.

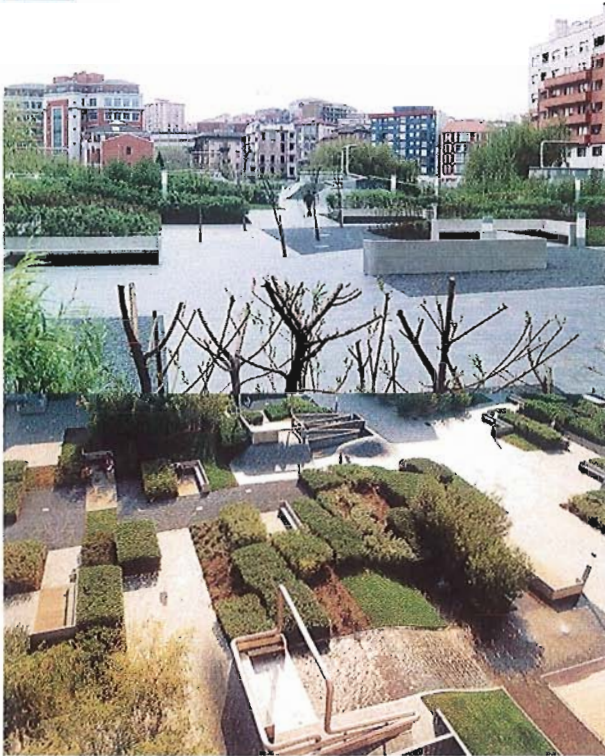


7.152.-7.153. Cargadero de "Orconera Iron Ore" del inicio del siglo XX; estado en 2006 con anexos de aprovechamiento para uso particular.

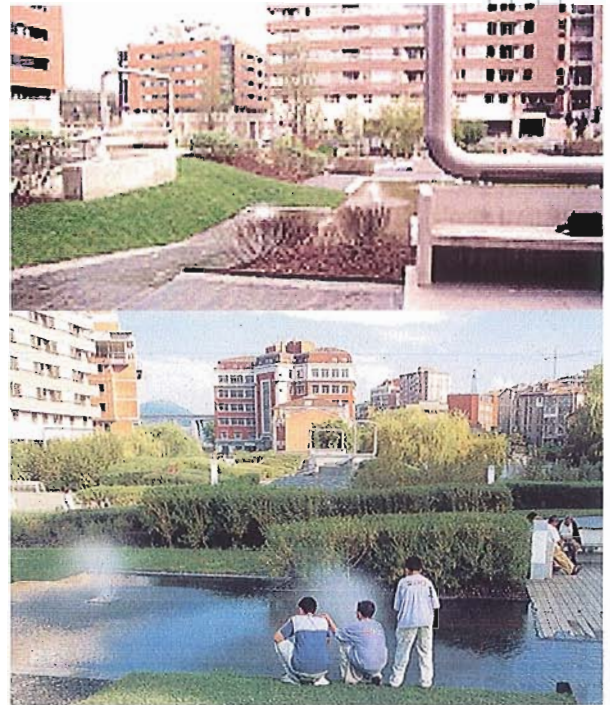
7.150.-7.151. Intervenciones propuestas para el espacio fluvial de Urban-Galindo junto a la dársena de Portu (Barakaldo) y vista aérea del complejo de Altos Hornos de Vizcaya antes de su desmantelación en la dársena de La Benedicta (factoría de Sestao).



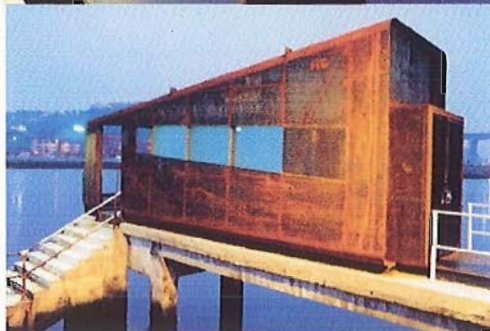
7.154



7.155



7.156



7.157



**7.154.-7.155.** Plaza de Desierto en Galindo-Barakaldo tras su inauguración oficial. La pavimentación y el mobiliario urbano configuran una cuadrícula a cota baja combinando elementos pétreos y terrizos con vegetación de jardín y sotobosque, así como cascadas y cursos de agua artificiales que afloran a la superficie, trazando surcos que ordenan laberínticamente el territorio.

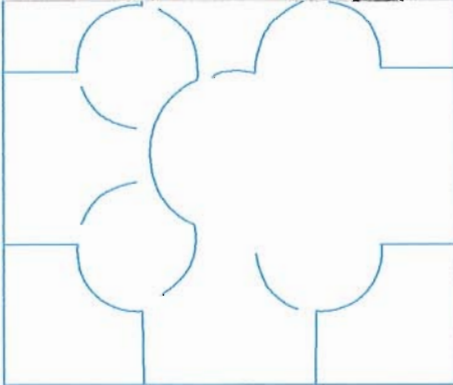
**7.156.** Restauración del embarcadero de Galindo en la dársena de Portu, como un elemento de mobiliario industrial asociado a usos portuarios y marítimos de pasaje puntual de la Ría.  
**7.157.** Restauración del cargadero de la 'Franco-Belga' en Galindo como elemento monumental de la ingeniería industrial 'recuperado'. Obsérvese la plataforma superior dispuesta a modo de paseo-mirador provisto de bancos. La decisión de reconstruir el cargadero parte de su valoración como pieza histórica que mantiene un carácter de hito monumental y estético. El criterio a seguir para su restauración se ciñe al estado del cargadero tras la anterior remodelación que experimentó al derribarse parte de su estructura de madera, por lo que se instaló en su lugar la osamenta metálica.



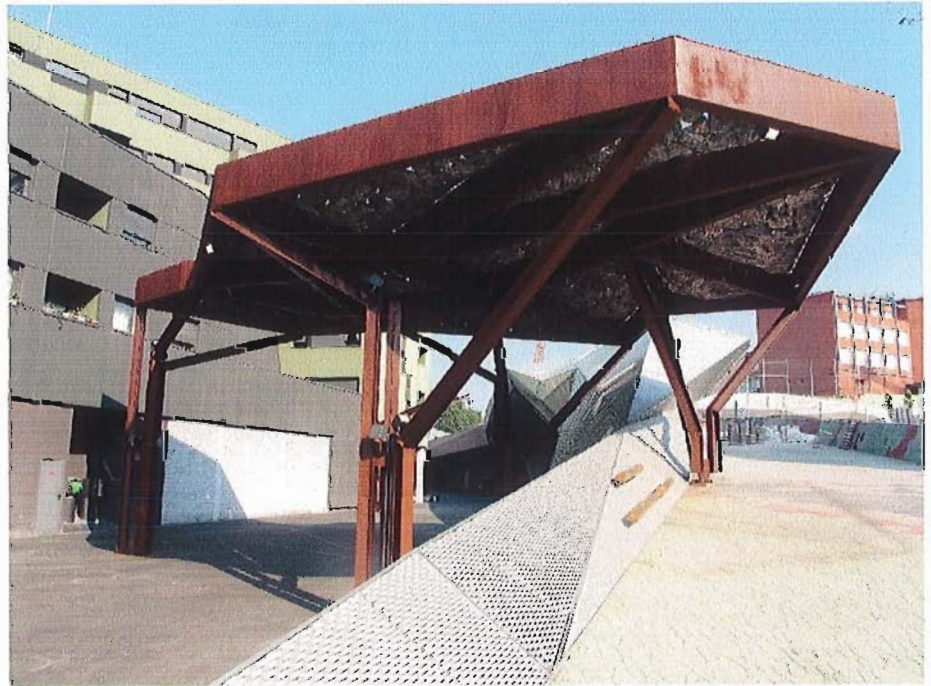
7.158.-7.160. URBAN-GALINDO. Parques, plazas y zonas estanciales en el borde de la Ría con el establecimiento de elementos urbanos significativos y adecuación de un paisaje peculiar en el frente fluvial revalorizado de Barakaldo (2006-2007).







7.161.-7.162. La adecuación de cotas, áreas de juego y canchas deportivas es una constante en estas remodelaciones del paisaje ribereño en las vegas desocupadas y terrenos 'liberados' por la industria.



7.163.-7.164. Instalaciones de mobiliario urbano y microarquitecturas en el área de Prometxeta, junto a las vías del tren y la zona de Galindo (2011-2012).





7.165.-7.167. Instalaciones de mobiliario urbano y micro-arquitecturas en el área de Prometxeta, junto a las vías del tren y la zona de Galindo (detalles de las estructuras metálicas).

7.168. Escultura antropomorfa de Joel Saphiro en Lasasarre, 2011.



7.165



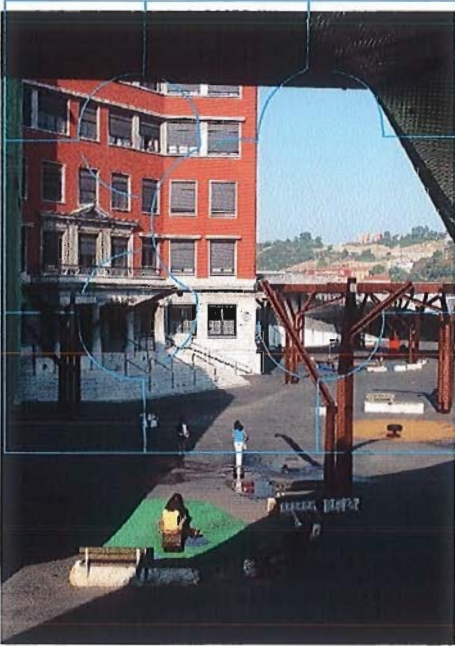
7.166



7.167



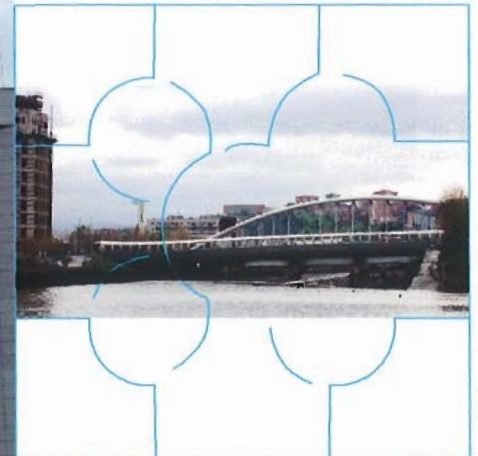
7.168



7.169.-7.170. Pérgolas y marquesinas de Prometxeta, y ensanche de nuevas manzanas con jardines interiores en la vega de Urban-Galindo y Lasesarre (2011).

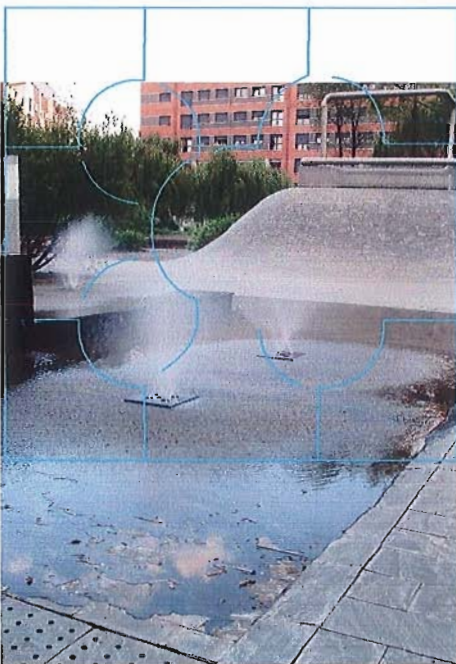


**7.174. Templo-pabellón industrial Igner restaurado como vivero empresarial en Barakaldo, donde se encuentran conservados los generadores eléctricos de Altos Hornos de Vizcaya (2006).**

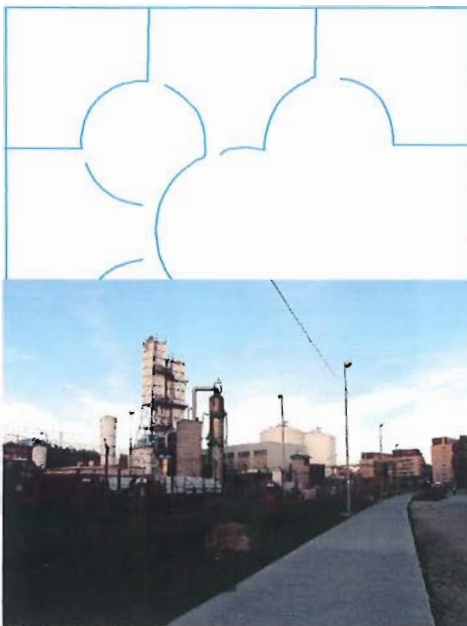


**7.173., 175.-7.176. Frente de agua de Urban-Galindo con zonas de antiguos pabellones y talleres industriales, así como áreas totalmente remodeladas para la residencia y el esparcimiento, con la instalación de mobiliario urbano de carácter fluvial y nuevos puentes (2010).**

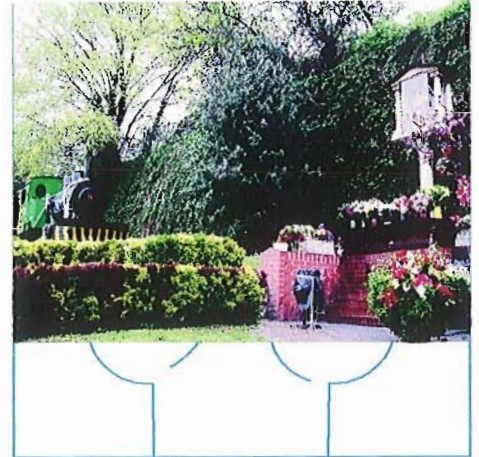




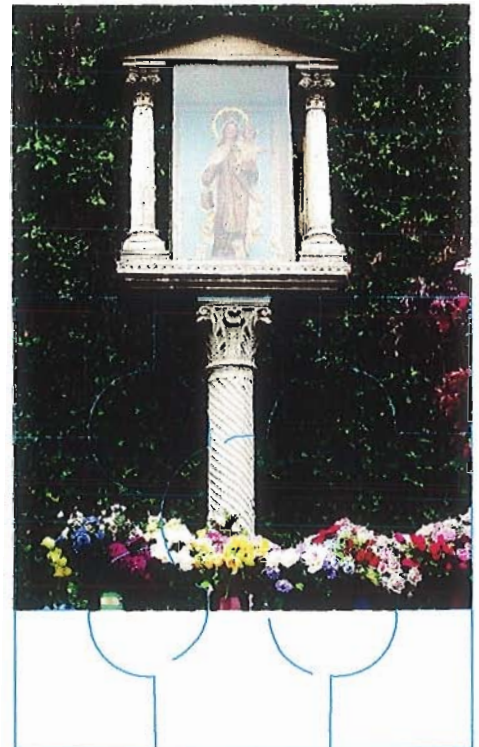
7.177.-7.180. Plazas y parques de Urban-Galindo (uno de los primeros exponente diseñado por el equipo del arquitecto Eduardo Arroyo) se han configurado reproduciendo figuradamente un ambiente industrial y postindustrial con elementos como tubos, cañerías, sifones, válvulas y vías de agua o de líquidos plenos de inmundicias químicas que recuerdan en postmodernidad las visiones utópicas y en ocasiones aterradoras de las ciudades imaginadas y descritas por Italo Calvino (fotografías de 2011).



7.185.-7.188. Estación del ferrocarril metropolitano que dona una nueva identidad unificada a la aglomeración fluvio-marítima y entorno de nueva industria que se divisa entre Barakaldo y Sestao, produciendo una ruptura o discontinuidad visual, territorial, funcional y topográfica en el *continuum* urbano (fotografías de 2012).

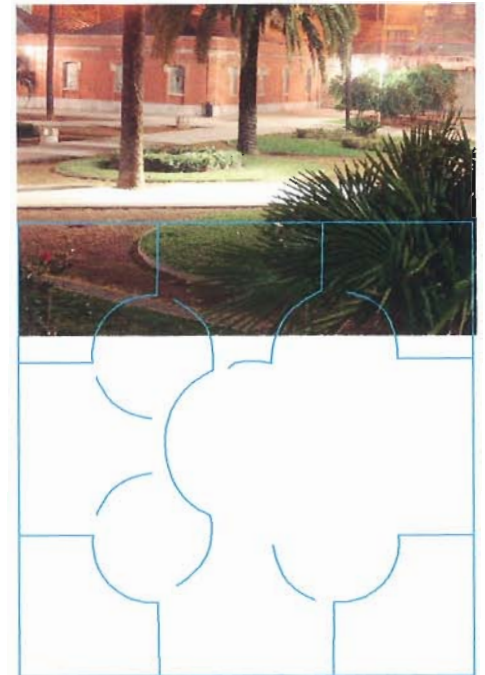
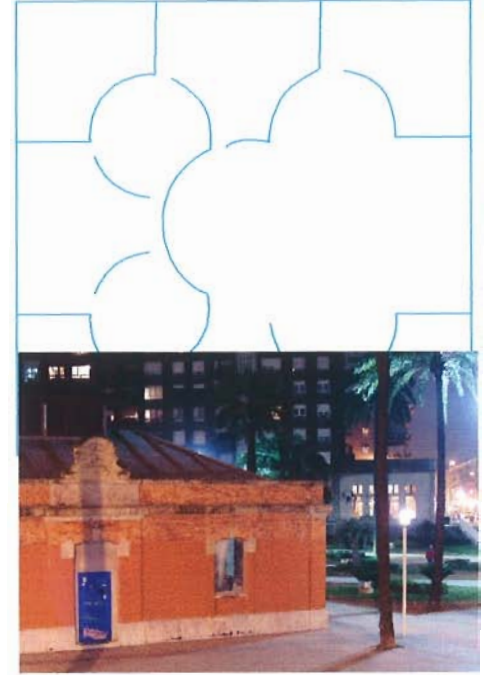


**7.183.-7.184.** Espacios e intersticios urbanos partícipes del imaginario de una religiosidad popular que se mantiene, en la carretera entre Barakaldo y Sestao junto a la Ría de Bilbao, de forma similar a lo que puede comprobarse en la bahía de Pasaia (área metropolitana de Donostia-SS.).



**7.181.-7.182.** La vega de Ansio con renovadas infraestructuras como el BEC (Bilbao Exhibition Center), nueva feria de muestras.





**7.189.-7.192.** Remodelación del parque fluvial de Elorrieta en el frente de agua de la Ría entre el barrio bilbaíno de San Inazio y el municipio de Erandio en la margen derecha, lugar de un pasado industrial memorable con el edificio de la bombearora de aguas que se mantiene entre el cúmulo de árboles y mobiliario.

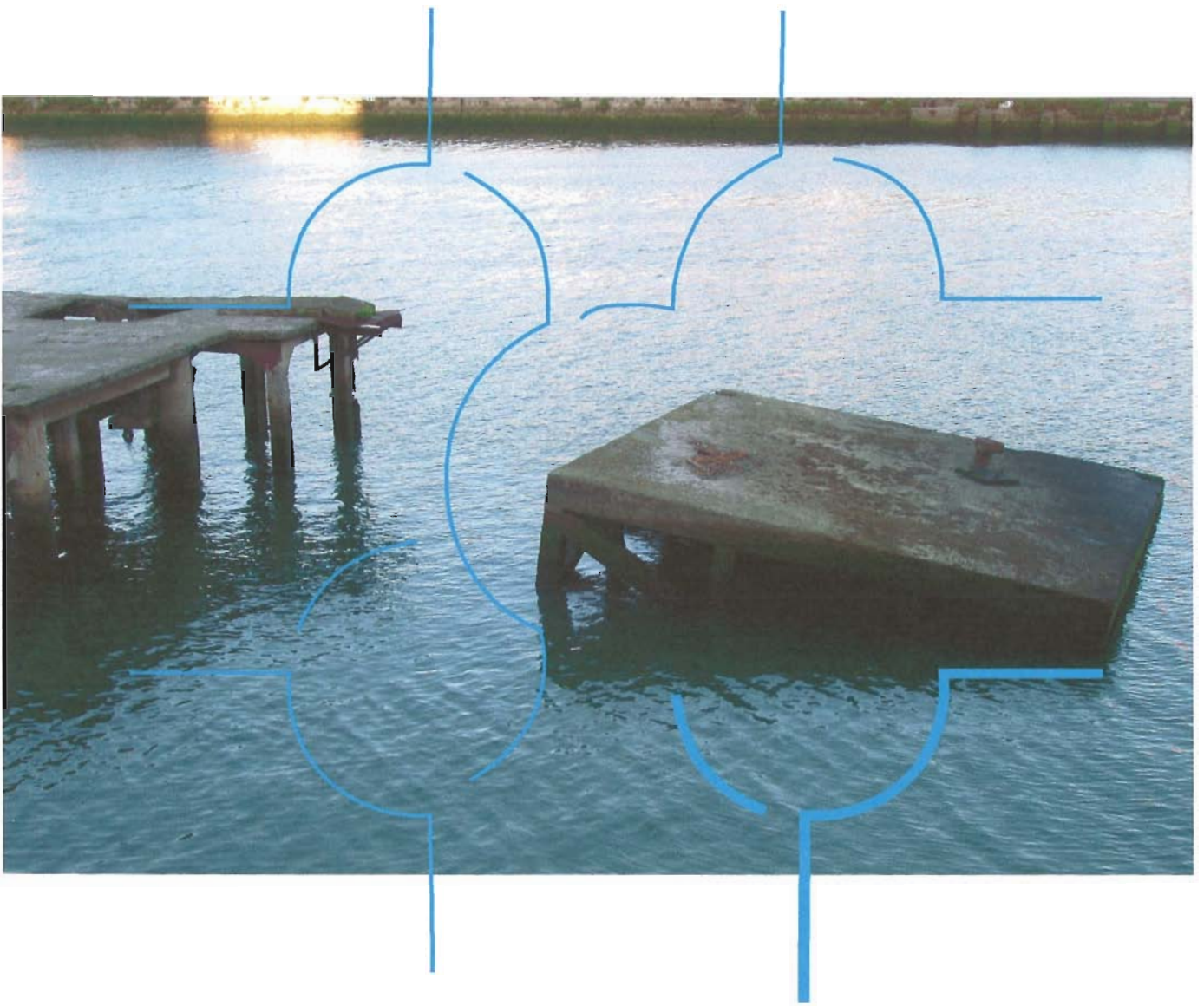






# 8

## EL CEMENTERIO DE LA INDUSTRIA





<i>Índice</i>	<i>p.</i>
I.8. EL CEMENTERIO DE LA INDUSTRIA; RUINA ARQUEOLÓGICA Y MEMORIA ESTÉTICA.....	375
I.8.1. 'RECORRIDOS ESTÉTICOS': ITINERARIOS PARA UNA ETNOGRAFÍA DEL PAISAJE POST-INDUSTRIAL EN BILBAO.....	377
I.8.2. RASTROS FÍSICOS, PERMANENCIAS VISUALES Y VESTIGIOS DE RECUERDOS AGOTADOS EN LA MEMORIA DE ROTUNDOS PAISAJES 'DESTRONADOS'.....	380
I.8.2.1. La fotografía como recurso etnográfico y visual.....	381
I.8.2.2. Las brasas de la hoguera férrica sucumben al espectáculo en las aguas de la Ría.....	383
I.8.3. HERENCIAS DISOLUTAS DE LA RÍA DESAHUCIADA: UN 'ENFOQUE' ESBOZADO DESDE EL ARTE.....	387
I.8.3.1. Resonancias artísticas de un pasado industrial.....	388
I.8.3.2. Primeros ensayos imaginarios para el renacer de un paisaje estético y etnográfico.....	389

## I.8. EL CEMENTERIO DE LA INDUSTRIA; RUINA ARQUEOLÓGICA Y MEMORIA ESTÉTICA

Es un hecho conocido e innegable que nunca habría sido posible la industrialización de Bizkaia, tal y como ocurrió, sin considerar los beneficios económicos generados por la explotación del mineral de hierro de la Zona Minera vizcaína y el curso de agua de la Ría para su exportación. Sin embargo, en muy pocas ocasiones se dice que tampoco es posible explicar el mismo ser del pueblo vasco, sin reconocer que pocas sociedades han estado tan ligadas como la sociedad vasca a la explotación del hierro, además de la cultura marítima. Hay que tener en cuenta que dicha explotación en Bizkaia y Gipuzkoa es, sin duda alguna, anterior a la incorporación de estos territorios al imperio romano, se desarrolló con gran pujanza a lo largo de toda la edad media y alcanzó su culminación a finales del siglo XIX y principios del XX con la industrialización de las minas. En definitiva, la historia de la explotación, transformación y comercialización del hierro es también la historia del País Vasco, y ha evolucionado a la par de la propia sociedad vasca convirtiéndose en una circunstancia casi tan intrínseca y constituyente como su apego al mar.

Desde el asentamiento de la protoindustria junto a los cauces fluviales, cuando ríos y afluentes proporcionaron la necesaria energía motriz para la primitiva maquinaria hidráulica de molinos y ferrerías, la industria ha ocupado en el País Vasco los territorios ribereños en valles montañosos, vegas y lugares propicios tallando y modelando unos paisajes románticos, fantásticos y apoteósicos. Con la luz del fuego que siempre se reflejaba en el agua, tal que cascadas luminosas en horas crepusculares cuya alusión en pasado nos hace pensar que aquellas luces ya se apagaron para no regresar jamás. Nos queda la 'ruina' como 'vestigio industrial' de fuerte componente iconográfico-estético, con la perdurabilidad en el tiempo de los elementos obsoletos (maquinarias y arquitecturas); 'permanencias roissianas' que atestiguan determinados valores simbólicos y etnográficos los cuales connotarían reminiscencias del monumento anclados en el 'imaginario' ('siluetas' que encierran 'sabidurías' personales y/o colectivas acerca de ciudades, ideas, 'saberes' concretos o 'revoluciones') de unos paisajes característicos que circundan los alrededores de Bilbao con su 'muscultura industrial' y las trastiendas 'mineras férricas' de los valles contiguos, repletos de elementos conservados en aras de valores 'patrimonialistas', estéticos y culturales.

Dicha reflexión ha supuesto, sin embargo, la concepción como patrimonio propio de unos objetos que, en principio, no se corresponden con ese 'universo conceptual' de la patrimonialización, sin que haya habido, tampoco, una conciencia evidente de los valores a preservar. De la vieja noción de 'arqueología' como signo de modos de vida, se pasa a una mera 'cosificación' del bien cultural en última instancia; para entender los elementos básicamente arquitectónicos con un cierto afán de 'coleccionismo' en cuanto a curiosidades en todo caso mecánicas y técnicas, lejos de una concepción integral del patrimonio industrial que implique los aspectos sensibles de una cultura y de un pueblo. En este caso concreto, la distinción entre bienes muebles e inmuebles queda además en un plano subsidiario ya que, una fábrica sin sus máquinas y utillaje no es quizás concebible<sup>1</sup>, de modo que su disgregación

<sup>1</sup> ZABALA, Aingeru. "Obsolescencia y patrimonio. El Patrimonio Industrial", en: *Congreso Vasco de Patrimonio Industrial. Gestión del Patrimonio Industrial en la Europa del siglo XXI*, Bilbao y Barakaldo: Asociación Vasca de Patrimonio Industrial y Obra Pública (AVPIOP), 2002; pp. 75-91.

hace que a menudo los elementos se conviertan en monumentos vacíos con una única función pseudo-ornamental y decorativa tal que anacronismos en ámbitos descontextualizados<sup>2</sup>.

En lo que a nuestro estudio se refiere, durante la gran industrialización de las últimas décadas del siglo XIX se produjo una transformación radical con el protagonismo adquirido por las zonas bajas de marismas de la Ría, un espacio anteriormente marginal y revalorizado por la industria. Separadas de las marismas por un pequeño barranco, en esas fechas se colocaron también las viviendas dispuestas a lo largo del camino que transcurría entre Portugalete y Burtzeña. Lo mismo sucedió en la otra orilla de la Ría, con el protagonismo adquirido en este caso por las marismas de la zona de Erandio. Así es como los valores añadidos de los frentes de agua no se consolidan únicamente en la ciudad post-industrial y post-moderna sino que hemos de remontarnos hasta las diversas fases de industrialización, cuando el valor añadido no se refería tanto a los intangibles como a la productividad y la navegación. A partir de las décadas de 1970 y 1980 el proceso se desaceleró de tal modo que en muy pocos años quedaron obsoletos los instrumentos, máquinas y edificios que se habían creado en el período de industrialización y se encontraban ya en el inicio de haber completado su ciclo vital. Objetos que representaban un tipo de cultura y de sociedad industrial y marítima en el País Vasco, "se valoraron en lo que patrimonialmente se podría denominar como antiguo por estar superados en su concepción. A pesar de que su creación estaba cercana en el tiempo, conceptualmente estaban lejos de ser utilizados en aquel momento", A este respecto, conviene señalar que "nunca en la historia se había producido un fenómeno similar en el que los bienes utilizados por una generación fueran considerados como antiguos por la misma generación años después. La aceleración del cambio acortó la vida útil de los objetos"<sup>3</sup>.

En este sentido, "la siderurgia había llegado a formar tal simbiosis con la población, que no existía separación entre la ciudad y la fábrica, y las instalaciones de esta se insertaban en [sic] pleno núcleo urbano creando un paisaje dantesco, un paisaje bajo el que vivieron muchas generaciones"<sup>4</sup>. Los primeros empeños de catalogación como tarea previa a la conservación que puso en marcha el Gobierno Vasco, por ejemplo, pretendían la protección de algunas construcciones industriales pero curiosamente siempre y cuando no obstruyesen la implantación de nuevas empresas u otra serie de polígonos en áreas remodeladas<sup>5</sup>. De ahí la tendencia al mantenimiento y restauración de ciertos elementos verticales muy evocadores como las chimeneas, pero cuya ocupación del suelo es escasa y a veces mínima. O en la misma senda, la decisión de reconstruir uno de los últimos cargaderos de mineral de la Ría de Bilbao, partiendo de una valoración como pieza histórica de la industria fluvial que una vez perdida su funcionalidad utilitaria acumula unos rasgos estéticos de carácter monumental. No obstante, el entorno de su ubicación ya no volvería a ser el mismo después de la desmanelación y conversión en un 'no-lugar' vacío de restos y residuos del frente ribereño de Barakaldo, hasta la urbanización residencial y de ocio que ha creado en el borde de la Ría una zona de paseo y esparcimiento tal y como hemos visto en el anterior capítulo. En ese lugar que no resta terreno aprovechable es en el que perdura la estructura devenida 'plataforma-mirador' sobre la Ría, de uso público y provista de proyectores para la iluminación, además de las placas contiguas que explican su historia tal que en un museo al aire libre. Nada más se supo, por el contrario, de los empeños de colocar un museo de la siderurgia en la pastilla de Altos Hornos ocupada por las instalaciones de la factoría en el frente de agua entre Barakaldo y

<sup>2</sup> "Monumento industrial es cualquier construcción o estructura fija o de otro tipo –perteneciente especialmente al período de la Revolución Industrial que– bien por sí sola o bien en conjunto con instalaciones o equipamientos esenciales, ilustra el nacimiento o el desarrollo de procesos industriales o técnicos. Tanto en obra seriada como en standard, los documentos industriales son documentos vivos del Obrero y su Trabajo así como el testimonio de un pasado que no debe olvidarse ya que simbolizan un momento muy especial y concreto bajo el punto de vista tanto cultural como social. Un ejemplo muy próximo es el paisaje post-industrial de la Ría de Bilbao que, como consecuencia de una densa concentración industrial conformó un conjunto sin monumentos pero de gran fragilidad en cuanto se ha extinguido su función ya que estos conjuntos solo perduran en tanto es útil su tecnología". GÓMEZ PRIETO, Julia. "Patrimonio industrial y turismo industrial", en: *Congreso Vasco de Patrimonio Industrial...*, op. cit., p. 116.

<sup>3</sup> CASANELLES I RAHOLA, Eusebi. "El Patrimonio Industrial en el contexto internacional", en: *Congreso Vasco de Patrimonio Industrial...* op. cit., p. 309.

<sup>4</sup> UGARTE PÉREZ, Iñigo. "Museo de la Industria de Sestao", en: *Congreso Vasco de Patrimonio Industrial*, op. cit., p. 124.

<sup>5</sup> La Ley de Patrimonio Cultural Vasco (1990) disponía la realización de un Inventario de Patrimonio Industrial entre 1990 y 1994 así como el Plan Sectorial sobre Patrimonio Industrial y Obra Pública en 1996. Curiosamente, ningún municipio reseñó en sus aportaciones la existencia de unas memorias y unos imaginarios susceptibles de preservar para generaciones futuras, sino que se entendió como una herencia obsoleta ligada a los asentamientos industriales.

Sestao, con el aprovechamiento de una especie de dársena o dique que se introducía desde la Ría hacia el interior<sup>6</sup>.

Dado que 'el futuro no se inventa, sino que se reinterpreta', el paisaje industrial como testimonio transmitido penetra desde un punto de vista estético en un contexto espiritual profundo propio de cada persona. En esta línea, el espacio metropolitano de Bilbao constituido por la concatenación de más de una docena de municipios unidos en ambas orillas de un frente fluvial común, inicialmente río y después ría navegable, sufrió la colonización industrial y demográfica del espacio supra-urbano que originó unos peculiares bordes fluviales compartidos con unos asentamientos sociales de alto contraste, donde la Ría ha funcionado como puerto longitudinal y las industrias presentaban un aspecto de escultóricos complejos siderúrgicos colosales. 'Arquitecturas-máquina' que rompían el horizonte marino tal que 'castillos de acero' y 'catedrales de la industria', con 'obeliscos humeantes' y 'obras de arte útiles', en principio carentes de preocupaciones o concesiones estéticas pero cuya presencia estética es magnificada por la sensibilidad de la mirada.

"La Ría como una itinerancia secuencial, consecuencia de una dinámica histórica cuyas estructuras y elementos esenciales han quedado materialmente visibles. [...] Bajo un techo común, un cielo metalizado y sobre un lecho dinámico compartido, una ría mineralizada. Un horizonte con unos hitos permanentes de fuego y resplandor que casi sustitúan al sistema cósmico, al diálogo entre el sol y la luna [tan frecuente en la cosmogonía vasca] que incluso conformaron un entorno sonoro, una melodía laboral, en medio de un panorama cromático casi eternamente mutante"<sup>7</sup>.

La Ría deviene así 'un paisaje sin retorno' que atesora innumerables episodios acontecidos en su curso durante el último siglo y medio sobre todo, a partir de la época industrializadora. Su trayecto conforma un verdadero 'paseo de la memoria' a través de un glosario geográfico, urbanístico, sociocultural y estético; un itinerario de la revolución industrial en el País Vasco que ha convertido a la Ría de Bilbao en el escenario privilegiado y sin igual de la industrialización de Bizkaia, a la vez que la industria ha sido la portentosa 'fábrica del paisaje'.

### 1.8.1. 'RECORRIDOS ESTÉTICOS': ITINERARIOS PARA UNA ETNOGRAFÍA DEL PAISAJE POST-INDUSTRIAL EN BILBAO

El territorio 'histórico' que conforma el estuario del Ibaizabal-Nervión en las zonas más bajas del valle, ha modelado un paisaje cuyo carácter antrópico –construido (arquitectura) y humanizado (sociedad)–, con los signos inequívocos de la industrial y lo urbano. Ese es el paisaje que hemos visto dilatarse, expandirse y después contraerse a través del tiempo transcurrido en poco más de una centuria. En Bilbao coexistían las condiciones necesarias para el afincamiento de la industria como la abundancia de materias primas mineras junto a los recursos energéticos de los puertos, una importancia creciente de los mercados cerca de las ciudades, la flexibilidad para el transporte de mercancías (ferrocarril, carreteras, puertos y aeropuertos...), calidad y cantidad de mano de obra para el trabajo rudimentario o cualificado, así como la voluntad empresarial de una clase económicamente potente que encontró los surcos y los recursos necesarios sin desplazarse de su lugar de origen. La confluencia de todo un entramado de 'coincidencias' adecuadas y la coyuntura histórica inmejorable propició el gran despegue y consolidación industrial en sus diferentes fases y generaciones. Sucedió acompañado de las sinergias que propiciaban la convivencia en un mismo espacio metropolitano, tanto de un tipo de concentración industrial horizontal con un número indeterminado pero elevado de empresas que ejercían su actividad en un sector –el siderometalúrgico–, promoviendo subsidiariamente una alta concentración empresarial vertical, con un sinfín de centros empresariales que surtían de materiales o productos adyacentes a la gran industria de capacidad tractora, o contribuían a la elaboración de bienes consumibles.

Es lógico por lo tanto que, cuando decae la gran industria, ello arrastre en cadena todo el conglomerado de relaciones que se van tejiendo, como una estructura en red, en torno a los

<sup>6</sup> En ese mismo anteproyecto se observaba la intención de rescatar parte del último alto horno de Sestao que hemos comentado en el capítulo anterior, para colocarlo a modo de monumento escultórico en una de las rotondas de acceso viario, en sintonía con las iniciativas semejantes de ubicación de objetos tridimensionales en el espacio público en general y las rotondas en particular, para lo cual urge una moratoria que de lugar a un proceso de reflexión.

<sup>7</sup> URIARTE, Iñaki. "Bilbao: la industria, fábrica del paisaje", en: *Congreso Vasco de Patrimonio Industrial... op. cit.*; p. 193.

procesos de producción. En el contexto escuetamente descrito, el objeto identificador casi único del paisaje de la Ría ha constituido esa 'tríada' de la minería, la siderurgia y la industria naval con sus astilleros emblemáticos (se promueve una economía de producción basada en la minería primeramente, después en el monocultivo del hierro y la siderometalurgia que encuentra su justificación social en la riqueza que aporta al territorio). Fruto de lo cual, junto con el carácter arterial de los puentes que atesoran el testimonio de una Ría que ha sido 'causa y a la vez obstáculo' para el desarrollo de la ciudad metropolitana, se nos muestran las herencias depositarias de arqueologías culturales de esa industria que ha erigido 'arcos triunfales' (puentes emblemáticos y simbólicos) de una 'Revolución' particular en las vegas de su Ría 'preferida'.

En el año 2005 se preveía que Agrumisa clausurase definitivamente la mina Bodovalle en Abanto, única en activo, poniendo así punto final a la historia de la minería y casi toda la industria ligada al hierro en Bilbao, aquella "historia de Bizkaia que fue acuñada con letras de hierro y oro"<sup>8</sup>. Último respiro del gran 'huevo' de la mina, por cuyas laderas se extendía el pueblo de Gallarta con sus lavaderos de mineral que después se cubrieron, donde morían las líneas de baldes que los unían con las minas como atestiguan los restos de sus pilares carcomidos sobre la playa. Los barrios mineros también desaparecieron de la montaña; poblaciones inmundas por sus condiciones de vida deplorables que aparecían y desaparecían en las montañas oxidas, literalmente engullidos por la vorágine de la explotación. Todo ello da constancia de la 'fugacidad' del territorio 'efímeramente ordenado' (con un innato sentido de la provisionalidad que no escapaba a la percepción que se tenía de sus moradores), provisto de construcciones temporales desmontables, dispuestas para construir en otra parte; pero también aquellas otras arquitecturas espectaculares, majestuosas en su esencia y monumentales en su presencia de cualidades formales y estructurales, que se divisaban casi como pirámides, menhires y colosos de la industria levantados en las 'montañas del culto al hierro'. Es de destacar además cómo la escultura monumental y las representaciones artísticas trascienden a la estética de la industria, cuando para su representación enfatizan los valores propios asociados a esa poderosa implantación industrial en el territorio físico y en el 'imaginario' simbólico. Aparecen símbolos alegóricos y mitológicos para la representación de la máquina y sus metáforas con las imágenes más virtuosas (fraguas de Vulcano, próceres industriales, exaltación de virtudes técnicas, tecnologías 'reales' o 'soñadas' aplicadas en la industria, etc.).

A partir de aquí nos queda presenciar un panorama post-industrial y penetrar en el dificultoso gozne etnográfico que relaciona la industria con la estética. Trataré de mostrar a continuación el valor estético de las estructuras industriales desde una óptica personalizada y localizada en unos escenarios concretos, sin olvidar las referencias que la propia industria ha adquirido del campo de la estética y viceversa. Se consolida así "una mirada estética e inquiridora sobre ese espacio vasco de sólida tradición industrial, la renovación de los mitos del progreso en el que su destrucción se identifica con la caída de un demiurgo que se creía permanente"<sup>9</sup>. Esos mitos del progreso son los que, tras su desaparición, nos enseñan ocultándonos entre la tibia neblina y el relente del alba, el lado más crudo de los territorios vacíos, los terrenos baldíos, los 'huecos' urbanos y los vacíos conceptuales que se intentan suplir subsanándolos con una memoria imaginaria de la actividad industrial, a lo que contribuyen en ciertos casos la escultura pública y los elementos anacrónicos de 'perdurabilidad' como las máquinas y el mobiliario industrial 'monumentalizado'. Los 'imaginarios' plasmados, creados, conservados o reinventados constituyen un conjunto de imágenes y relaciones que conforman el capital pensado del sujeto, de modo que cobran sentido las significaciones simbólicas (Castoralis); así que toda sociedad 'crea e instituye su representación'. En ocasiones produce una escenificación que no permite entrever 'fragmentos del pasado' (la ruina industrial), entablando relaciones de 'ocultamiento' y 'distorsión' de las 'memorias' en unos 'paisajes lacónicos del olvido', reconvertidos en 'no-lugares' como entornos por donde 'transita el olvido' ante la fragilidad del recuerdo diseccionado.

Apelando, precisamente, a la historia misma de los lugares, la 'etnografía del paisaje' con una 'mirada estética' nos recuerda la existencia de un '*anthropos*' y un '*ethnos*' que se incluyen

<sup>8</sup> ALONSO, Idoia. "Bodovalle. La última mina de hierro de Bizkaia, se clausurará el próximo año", *DEIA*, 24-X-2004; p. 2.

<sup>9</sup> SIZA, Teresa. "Presentación", en: Fernando Golvano y Luis de Palma, *Paisaje, industria y memoria*, Donostia-San Sebastián: Museo San Telmo, Cadeia de Relação do Porto, 1999; p. 117.

en la propia identidad del paisaje; no desde la visión impertérrita de un mudo testigo, sino desde la sapiencia del 'testigo parlante' en el que también subyace la validez de nuestra interpretación antropológica. Y es que si interrogamos al paisaje, descubrimos elementos que hacen pensar en un paisaje que no es 'dado', 'quedo' o 'quieto' (paisaje, paraje, paraíso, país: lugar idílico derivado de los pasajes sagrados o 'sublimes' románticos, peligrosamente reinterpretado por nuevas corrientes sectarias y 'neorreligiones', sino paisajes 'humanizados' en el confluente del continuo tránsito (tiempo sumado al espacio); lugares 'antropizados' por el trabajo y por un sin fin de relaciones entre personas. Paisajes que en última instancia han de ser releídos estéticamente. Un sentido 'estético' que se aproxima con la industria a la categoría de lo 'sublime' verbalizado, más 'burkeano' que kantiano; de esas imágenes dolosas que limitan con el territorio donde el 'dolor y el placer comienzan a divergir' recordando que para Oteiza 'Bilbao fue bello en su fealdad' y que todo 'límite' tiene 'significados de aproximación'<sup>10</sup>.

Este es el lado estético por el que "la experiencia visual de un paisaje industrial o de un vestigio, siquiera ínfimo, puede ser una fascinante fuente de descubrimientos estéticos"<sup>11</sup>. Descubrimientos 'estéticos' que no se perciben únicamente desde un enfoque visual o de imagen, más próximo a la post-modernidad en las artes plásticas, sino que es estructural, y por ese camino, nos aproxima a las vanguardias. "La iconografía industrial es un tema importante en el desarrollo del arte contemporáneo y sus antecedentes próximos hay que buscarlos en las mismas vanguardias de nuestro siglo". En este sentido, es obvio que "las formas industriales han servido de base iconográfica o material para muchas realizaciones artísticas"<sup>12</sup>. El mundo de la industria, la fábrica, los puentes o los ferrocarriles ha dispuesto así de sus representaciones artísticas en los repertorios iconográficos de autores como Kirchner, Beckmann, Heckel<sup>13</sup> o Delaunay en los años de las vanguardias artísticas sobre todo, en las primeras décadas del siglo XX. Ya anteriormente, obras como *La Gare de "Saint Lazare"* de Monet traen al plano de la cotidianeidad los acontecimientos más 'revolucionarios' unidos a la Revolución industrial, como la arquitectura del hierro o los nuevos medios de comunicación. Y es que los artistas de vanguardia aprovecharon la ocasión para emparentarse con la técnica y la industria como nuevas 'sintonías' que conectaban con la vida.

La ciudad industrial adquiere una visión dramática que ya decía cómo apela a lo 'sublime', aunque "no está exenta de cierto carácter admirativo por la impresionante grandeza de estas construcciones que parecen augurar un futuro nuevo pero no necesariamente mejor, sobre todo para el humilde proletario cuyas viviendas restan sumisas a los pies de la gran muralla industrial. [Esas] ciudades en las que el progreso podía medirse por el número de chimeneas y puentes"<sup>14</sup>, donde el sentido cromático de las superficies y las texturas promociona desde un punto de vista estético el carácter escultórico de las construcciones. Forma y color, acontecen así solidariamente en la ciudad industrial. Los espacios industriales representados en el arte se vuelven en ocasiones elementos simbólicos, 'amenazantes y enigmáticos', visiones 'oníricas' y casi 'sublimes' que conjugan la metafísica de los oscuros espacios interiores con la claridad del día en el exterior—recordemos la estación de "Saint Lazare"—, configurando paisajes ficticios en su realidad apoteósica como signos iconográficos que alguna vez sirvieron incluso para inspirar las directrices de los planes urbanísticos modernos, en los cuales se trazan los espacios

<sup>10</sup> Al igual que el límite matemático puede contener 'valores por aproximación'.

<sup>11</sup> GOLVANO, Fernando. "Paisajes, derivas, vestigios: una memoria industrial", en: Fernando Golvano y Luis de Palma, *Paisaje, industria y memoria*, Donostia-San Sebastián: Museo San Telmo, Cadeia de Relação do Porto, 1999; p. 119.

<sup>12</sup> BADOSA, Luis. "La iconografía industrial como tema de investigación plástica en el tercer ciclo de la enseñanza universitaria", en: *Bilbao: Utopías del medio ambiente industrial*, Bilbao: Universidad del País Vasco/EHU., 1992; pp. 58-60. A este respecto este autor señala que "las obras de Klingender y Marc le Bot nos han acercado al tema en cuestión en lo que se refiere al arte desarrollado en Inglaterra durante los siglos XVIII y XIX, así como en Francia en el XIX y principios del XX. [...] En cuanto a exposiciones de carácter internacional más relevantes vinculadas al tema, en lo que se refiere al arte de nuestro siglo [léase siglo XX], cabe destacar: *The Machine*, New York 1968; *Naivität der Maschine*, Frankfurt 1974; *Le mcchine celibi*, Venezia 1975; *Kunst und Technik in den 20er Jahren*, München 1980; *Léger et l'esprit moderne 1918/1931*, Paris 1980, Houston 1982, Ginebra 1983; *The Machine Age in America 1918/1941*, Brooklyn 1986/87, Pittsburg 1987, Los Angeles 1987, Atlanta 1988. Estas exposiciones pusieron de manifiesto la importancia de las formas industriales en el arte de nuestro siglo ya sea a través de la plástica personal de muchos artistas, así como a través del diseño generado a partir del desarrollo industrial, en base a diversas concepciones estéticas". *Idem*, p. 57.

<sup>13</sup> Su obra "El puerto de Marsella" de 1926 presenta un puente que para Luis Badosa recuerda inevitablemente el puente de Portugalete de Alberto de Palacio, que, si recordamos, ya existía desde 1893.

<sup>14</sup> BADOSA, Luis. *Arte e industria. Influencia de las formas industriales en el arte del siglo XX, 1900-1945* (tesis doctoral), Bilbao: Universidad del País Vasco/EHU. ('Serie Tesis Doctorales'), 1995; p. 83.



públicos urbanos con alegorías metafóricas de esos elementos industriales junto a la estatua o el monumento de tradición clásica. Cuestión que, no obstante, se recupera en parte, en las ciudades post-industriales de distintivo post-moderno, pero desde la vertiente anacrónica del 'recuerdo tolerable' tal y como nosotros denominamos, en vez de constituir motivo aleccionador o transmisor de una moral estóica. A partir de las vanguardias artísticas, si bien los futuristas apelaban al movimiento vertiginoso de la nueva urbe y los dadaístas produjeron la definición de 'estilo mecanicista', será con el constructivismo y el productivismo cuando las estructuras de 'inspiración' adquieran su valor *'per se'* en el campo de las artes plásticas y particularmente en la concepción escultórica.

En la década de 1920 sendas exposiciones realizadas por Jane Heap: "Machine Age Exposition" (1927) y por el Metropolitan Museum de Nueva York: "el arte en la industria" (1928), constituyeron el punto de inflexión desde el cual comenzó a destacarse la relevancia de la máquina en su vinculación con el arte, "si bien en ambas exposiciones se hacía más patente la preocupación de la integración del Arte como diseño en la industria, que la repercusión plástica de ésta como motivo iconográfico"<sup>15</sup>. Esto es importante ya que es esta última idea la que nosotros retomamos y aplicamos a un paisaje industrial metropolitano, recuperando la idea de ciudad y de espacio público urbano intrínsecamente unida en Bilbao a las formas industriales heredadas del pasado de Euskal Herria; "donde la vida y el trabajo se funden en una unidad tan sólida como la del hierro o el acero que surge de las fundiciones que configuran la quintaesencia de su paisaje industrial"<sup>16</sup>. No podemos olvidar tampoco en este sentido que, tal y como ha sucedido en la plasmación de la industria en la creación artística –frecuente también en artistas locales que han vivido y trabajado en Bilbao–, "las formas industriales, en sus múltiples vertientes, siguen apareciendo pues en el arte de nuestros días y son muchos los artistas actuales que, en uno u otro estilo, saben siempre encontrar facetas que aportan algo nuevo en el complejo y apasionante mundo del Arte"<sup>17</sup>. Un 'arte industrial' o, si se quiere, arte en 'la era de la desmemoria' como demuestra la sensibilidad mostrada en los graffiti que en la ciudad post-industrial señalan puentes, depósitos y paredes semiderruidas de fábricas abandonadas con intervenciones quizás incorrectamente denominadas de 'arte público'. Bien pueden plasmar su aspecto más estético con veladuras sobre los antiguos 'muros pintados', escritos en letras negras de humos, rojas de sangre y de lucha o amarillas de sudor y de lágrimas, con mensajes reivindicativos y 'huelguistas' casi borrados a medida que también se intentan borrar las problemáticas sociales subyacentes. Mensajes y manifestaciones espontáneas que son suplantadas por un tipo de 'escritura caligráfica' ininteligible; una suerte de señales multicolor y códigos repetitivos que constituyen ahora algo así como 'metalenguajes' misteriosos del graffiti.

### 1.8.2. RASTROS FÍSICOS, PERMANENCIAS VISUALES Y VESTIGIOS DE RECUERDOS AGOTADOS EN LA MEMORIA DE ROTUNDOS PAISAJES 'DESTRONADOS'

La pervivencia física del vestigio industrial material es lo que pone de manifiesto, de una forma 'estetizada', la arqueología industrial revelando una 'morfología monumental' del paisaje acuñado por la 'huella del tiempo'<sup>18</sup>. Disciplina arqueológica en su especificidad moderna de la industria que es "una de las consecuencias de la aceleración de la época contemporánea –el rápido paso a la Tercera Ola, que provocó tanto progreso como miseria"<sup>19</sup>. Se considera igualmente la visión arqueológica de la industria como algo que posee un valor historicista camuflado con un énfasis intencionado en el inventariado. Para esta autora es evidente el protagonismo de los fotógrafos en el desarrollo de la arqueología industrial, ya que "fueron ellos los que inventaron una nueva forma de mirar esos restos monumentales", así también, "fueron ellos los que crearon el desvío de sentido con el que encaramos hoy, especialmente a través de la fotografía, las construcciones quiméricas que, antes de ser memoria de un pasado, son

<sup>15</sup> *Idem*, p. 438.

<sup>16</sup> *Idem*, p. 499.

<sup>17</sup> *Idem*, p. 486. A ello se han dedicado durante el siglo XX artistas como Don Eddy, John Salt, Martin Hoffman o Leigh Behnke.

<sup>18</sup> "Arquitectura e ingeniería arqueológicas a la espera que la sensibilidad y el uso postmoderno les descubra una función lúdica o educativa o simplemente memorizadora de tiempos llenos de fuerza y dramatismo humano". FONTCUBERTA, Joan; VAZQUEZ MONTALBÁN, Manuel. *Rúa de Bilbao: Vulkanoren sutegia*, Bilbao: BBK, 1994; s/p.

<sup>19</sup> SIZA, T. *Op. cit.*, p. 117.

memoria de la imagen<sup>20</sup>, lo cual nos acerca directamente al arte y al modo de concebir la estética en post-modernidad.

En este sentido, la fotografía de Joan Fontcuberta da cuenta de la importancia de 'ese ojo que mira y todo lo ve', escogiendo, si a caso, 'fragmentos del mundo' que asocian a cada mirada 'un instante', un 'pensamiento' y una 'cultura'. Como apostillaba W. Benjamín, ante la concepción 'funcional' y 'cosificada' de las relaciones humanas en la fábrica e imágenes que nada más que su 'arquitectura estetizada' desvelan de tales instituciones (pongamos al caso, no sin vacilación, las famosas estructuras industriales de los 'escultores' Bernd & Hilla Becher), resulta indispensable 'añadir algo sobre la técnica', una 'mirada estética profunda' que de cuenta de la 'memoria del fotógrafo' y su 'voluntad histórica', desde la vertiente de intentar interpretar unos momentos no demasiado eufóricos del ocaso y la ruina de la era de la revolución industrial. Al hacer historia, contribuye también a recrear y en ocasiones a 'reinventar' la conciencia de una perdurabilidad para que las generaciones futuras puedan conocer no sólo cómo fueron las catedrales góticas sino también los templos del hierro, del carbón y del acero, "remediando parcialmente la posibilidad de que hoy podamos contemplar las ruinas de la residencia de los faraones ya muertos y no las de las casas y los talleres de los que construyeron las pirámides"<sup>21</sup>.

### 1.8.2.1. La fotografía como recurso etnográfico y visual

La fotografía como testimonio vivencial y cultural desde un enfoque etnográfico y no sólo artífice de una mirada más o menos romántica es utilizada, además, como medio artístico que intercede con lo social y nos remite a un tiempo pretérito o moderno, al imaginario más o menos público y/o privado y también en mayor o menor medida vinculado a la memoria. Así, lo que "llamamos 'la imagen' de algo es un concepto más basado en la memoria, en el imaginario colectivo, que en la observación. 'La imagen' suele ser, por tanto, el resultado de la acumulación de todos los arquetipos y estereotipos forjados a lo largo de la historia de la ciudad"<sup>22</sup>. La metrópoli destila igualmente sus propias 'imágenes' del 'paisaje humanizado', lugares de 'desplazamientos', de 'encuentros' y de 'desencuentros'. Construimos así una 'mirada temática' que se distingue del 'ver' y que emana de los relatos de los imaginarios.

De hecho, si nos detenemos en el concepto de la 'muerte del paisaje', veremos que se trataría de un fenómeno doble. En su aspecto más evidente, consiste en la destrucción material del paisaje tradicional, como producto de la intervención incontrolada en el entorno. A esa destrucción física se suma la falta de criterios para la apreciación estética de los espacios a los que esa actividad ha dado lugar. En nuestros días, el espacio que habitamos está formado por una serie de 'lugares', marcados a menudo con 'monumentos'. "Los 'lugares', entrecomillados, son aquellos espacios sobre los que construimos nuestra memoria, lugares de reunión, de paso obligado o uso específico. Referencias muchas veces marcadas por la presencia del 'monumento'". La pregunta inmediata sería qué es lo que ocurre con los espacios intermedios, aquellos que se ubican entre lugar y lugar, los que nosotros vamos denominando y analizando hasta aquí como 'intersticios'. Esos 'no lugares' que caracterizan las modernas áreas metropolitanas "son el resultado de una progresiva agregación de ciudades, de espacios sujetos a un orden específico que tienden sus tentáculos, las vías de comunicación, para unirse a otros de similares características. El resultado es esa trama de 'centros' entre los que existen espacios intermedios, paisajes sin orden"<sup>23</sup> y con un 'concierto' a veces muy desfasado y tremendamente desafinado.

<sup>20</sup> *Ibidem*.

<sup>21</sup> V. MONTALBÁN, M. *Ría de Bilbao: Vulkanoren... op. cit.*, s/p. "Estos elementos constituían determinados restos del paisaje que yo intentaba interpretar, rastros de algo que fue y que había contribuido a configurar una cierta realidad. Pero no se trataba de una simple documentación de la superficie de las cosas, de sus apariencias externas, sino de provocar la interacción del antes y del después, de lo todavía funcional con lo ya inútil, del esplendor de la vitalidad industrial con la melancolía de sus vestigios más humildes. Hay así una confrontación entre dos imágenes; una oculta a la otra en sucesivos sedimentos. Por otro lado el proceso imprime sus propias huellas e introduce sus propios datos: los efectos de oxidación de la emulsión fotográfica nos remiten al óxido mismo que corroe los metales encontrados y al color de la tierra de las márgenes de la Ría. Estas obras son también un modesto homenaje a una cierta tradición de la escultura vasca que enraizada en conflictos similares ha dado creadores legendarios". FONTCUBERTA, J.: *idem*, s/p.

<sup>22</sup> ESPARZA, Ramón. "Ría de hierro", en: *Ría de hierro. Burdinezko tizas-adarra. Iron River*, Bilbao: Bilbao Metròpoli-30, 1993; p. 11.

<sup>23</sup> *Idem*, p. 13.

Ese 'lugar' al cual el recuerdo y la memoria atribuyen valores 'cuasi sagrados' y románticos, se 'disuelve' en la metrópoli emergiendo 'percepciones del ambiente' en forma de 'nuevos contextos'. Las 'escalas' de espacio y de tiempo cambian los 'escenarios' en los cuales la vida se desenvuelve y el paradigmático 'lugar de la ciudad' pasa a ser el 'espacio metropolitano' por excelencia, donde sucede un intenso 'collage' de imágenes que se sucede velozmente (lo que instaura una nueva percepción de la 'experiencia metropolitana'). La fotografía como documento (en tanto fijación y concreción del 'mirar') que se aproxima tenuemente, quizás a una porción sesgada de la etnografía, tiene a veces interés por esos espacios intermedios de bordes urbanos, para sobresaltarnos momentáneamente o 'dirigirnos la mirada' hacia aquellos paisajes disolutos que en nuestro caminar errante no 'vemos' o no advertimos. Acaso paisajes 'soñados' e 'imaginados' que nunca 'existieron', realmente, captados por la 'estética de la imagen' que captura las 'imágenes' redundantes que produce nuestro 'imaginario'. Visiones que nos conducen a 'reconstruir' la ciudad 'a imagen y semejanza' de esos 'imaginarios' nuestros, vinculados a la arquitectura como monumento, a los espacios cotidianos, a los paisajes 'urbanos' y 'humanos' que condicionan nuestra forma de vivir, percibir y cuestionar la ciudad. Contexto en el que la toma fotográfica instantánea lejos de ser una representación más o menos fidedigna de una realidad, si bien más o menos idealizada (esto sería como erigirse en monumento), constata y en cierto modo resuelve la 'expresión de la memoria' que en Bilbao connota el imaginario de la industria.

Y es que cada cual elabora una experiencia distinta de la ciudad. Cada cual traza e inventa sus recorridos, sus lugares de predilección, sus puntos de vista. Cada uno adapta la ciudad a su estado de ánimo, a sus centros de interés y a sus deseos con el objetivo de dar cuenta, a la vez, de esa diversidad de enfoques (fotográficos aunque más o menos fotogénicos) y de la multiplicidad de elementos urbanos, convirtiéndose en el punto de partida de una reflexión sobre la ciudad actual, que únicamente puede centrarse en la tensión existente entre la gente y los espacios. "Porque la ciudad está transformándose continuamente, porque la ciudad debe siempre convertirse en otra ciudad, esta aportación de los fotógrafos, en un momento dado, es un doble testimonio, un documentos sobre la realidad de la ciudad a finales de este siglo [s. XX] y también sobre la imagen que proyecta a quienes la observan con atención"<sup>24</sup>.

La fotografía en lo tocante a los 'imaginarios de las ciudades' promueve algo así como un 'desprendimiento de la realidad' para reconfigurarse en imagen 'impregnada' de la 'experiencia e la memoria' fotosensible sobre un lienzo emulsionado. Ya que, es obvio que la memoria y la historia se fundamentan en gran medida a partir de los 'testimonios visuales' de los 'difuntos'. 'Defunción' metafórica que en Bilbao corresponde a la 'ciudad herramienta', mugrienta e industriosa pero reveladora, igualmente, de una visión ilustrada esbozada en el siglo XIX. De ahí se transmuta hacia la visión post-moderna de la 'ciudad ensimismal' en el siglo XXI. Entre medio queda la utopía de la modernidad plasmada en la ciudad que se construye, se transforma pero también se destruye. El resto industrial, el despojo a lo largo de las riberas de la Ría en la metrópoli bilbaína, nos despierta aquella conciencia que se conforma en una suerte de 'revisitaciones', de visitar los 'peores lugares de la ciudad' como en una especie de 'antitourismo' que 'enseña anti-monumentos'.

En Bilbao, sabemos que 'industrialización, modernidad y progreso' constituyó el 'triduo' conceptual y categórico sobre el que la historia construyó un 'relato de los orígenes' de la modernidad: "Bilbao como ámbito de industria y comercio, de generación de riquezas, de refinamiento de los espíritus a través de sus instituciones culturales y sus espacios de sociabilidad". Contradictoriamente, "Bilbao, también, como lugar de degradación de las condiciones de vida de los trabajadores, de explotación salvaje de los recursos naturales, de destrucción del paisaje natural; la ciudad como el ámbito donde todo se mezcla y se pierden las raíces en el anonimato"<sup>25</sup>. Cuando la economía pujante y la industria madura declinan, hay que 'reinventar Bilbao' sobre las ruinas de la '*ville sinistrée*' como describía *Le Monde* en 1997<sup>26</sup>

<sup>24</sup> CAUJOLLE, Christian. "Bilbao a prueba de miradas", *Idem*, p. 189.

<sup>25</sup> LEONÉ, Santiago. "Global Frisson: la transformación de la imagen de Bilbao", *RIEV (Revista Internacional de Estudios Vascos)*, nº 49-1 ('Bilbao y sus transformaciones'), Donostia-San Sebastián: Eusko Ikaskuntza/SEV., 2004; p. 160.

<sup>26</sup> 'Región mártir' era el apelativo que Florence Elvin utilizó un año después para definir el Bilbao posterior y ciertamente 'póstumo' al hundimiento de los astilleros (*Le Monde*, 1998).

analizando la década precedente; esos años desde 1980 hasta 1990 en los que confluyen los *vacíos silenciosos de los espacios post-industriales* con el ruido de las reivindicaciones obreras, el tumulto de las 'revueltas' y convulsiones políticas más epidérmicas aderezadas con los nuevos vientos de modernidad social que tambalearon bruscamente la organización más o menos tradicional, a lo que se añadían, además, graves problemas de salud pública. Cambios económicos y en las relaciones laborales subyacían en el trasfondo de todas esas cuestiones de primer orden en cuanto a interés social y cultural<sup>27</sup>.

### I.8.2.2. Las brasas de la hoguera férrica sucumben al espectáculo en las aguas de la Ría

Casi dos décadas después, Bilbao proyecta una imagen contraria de una ciudad 'repleta' en la que 'parece no quedar espacio para el futuro', ya que los años de crisis del capitalismo de la siderurgia y de los astilleros fueron también años de falta de esperanza y ausencia y utopía. Por ello resulta irónico que haya sido 'una mole de titanio' la que haya venido a salvar la capital vizcaína del 'desastre del hierro'. Puesto que la ballena de titanio varada en Abandoibarra (en las orillas de una Ría cubierta de 'cadáveres anómalos') nos trae consigo y nos descubre su utopía, el 'sueño construido' de la remodelación del tejido urbano y del re-cambio imaginario. "Bilbao se coloca ahora en el mapa mundial no a través de sus relaciones comerciales, sino a través del arte y del espectáculo [...] que produce su nueva y rutilante arquitectura. [...] Mediante la presencia del hombre de titanio recostado en la orilla de la Ría [...] rescatan Bilbao de la periferia de la modernidad y lo sitúan en el espectáculo posmoderno"<sup>28</sup>.

No obstante, las estructuras y arquitecturas de la industria en cuanto a 'patrimonio arqueológico', en opinión de la mayoría de los autores ha pasado desapercibido en nuestro entorno –no así en regiones de intensa actividad industrial como Bilbao que, sin embargo, han sabido valorar una riqueza patrimonial difícilmente admirable para el ojo inexperto–, hasta prácticamente la década de 1980, cuando comenzaron a celebrarse las jornadas de patrimonio industrial, impulsadas por el Departamento de Cultura del Gobierno Vasco con carácter pionero. Los primeros pasos de esta andadura, tienen su continuación en la siguiente década de 1990 con la catalogación de los elementos de patrimonio industrial para la elaboración de un inventario y el Plan Sectorial sobre Patrimonio Industrial y Obra Pública que llegó hacia 1996, plan que afectaría en gran medida a todo el área metropolitana de Bilbao y muy especialmente a la margen izquierda de la Ría<sup>29</sup>. Aún así, ha de quedar claro que para nosotros la idea e ciudad no es igual al 'arqueologismo' de una visión fuertemente patrimonialista. La arqueología no es siempre memoria y la desmemoria tampoco tiene porqué ser coincidente con un proyecto de ciudad que evolucione en el tiempo (en un sentido progresivo). Ya que no podemos identificar exactamente los procesos de memoria con ciertas beligerancias de la tradición 'recreada' anacrónicamente, conservada o 'congelada' de un modo artificioso.

Pese a todo, la trascendencia real de las iniciativas conservacionistas quedaría francamente descompensada con los programas de derribos sistemáticos llevados a cabo también por el Gobierno Vasco para liberar espacio en zonas de regeneración urbanística y reactivación económica, por la carencia en parte de normativas legales y porque "el criterio dominante en el planeamiento es la consideración de ese suelo como una nueva área de oportunidad industrial, en vez de plantear su reconversión para nuevos usos"<sup>30</sup>. En este

<sup>27</sup> Sería interesante y conveniente comprobar hasta qué punto cuestiones cómo la pérdida de poder adquisitivo por culpa del paro o la incertidumbre laboral jugaron un papel aún más importante de lo que parece en los cambios sociales (aún está por ver si también culturales), y la reorganización de la vida de los individuos que posteriormente ha trascendido a las ideologías y, de qué manera, esas 'ideologías' se han justificado y se siguen justificando hasta cierto punto en los problemas económicos del declive industrial.

<sup>28</sup> LEONÉ, S. *Op. cit.*, pp. 166-167.

<sup>29</sup> PÉREZ DE LA PEÑA, Gorka. "El patrimonio industrial en el País Vasco 1982-1998", en: Fernando Golvano y Luis de Palma, *Paisaje, industria...*, *op. cit.*, pp. 133-135. Se destaca igualmente una trilogía de obras de investigación citadas por nosotros: "hay que subrayar el esfuerzo investigador realizado con la publicación de tres monografías (Bizkaia, Guipúzcoa y Araba) sobre el patrimonio industrial entre 1988 y 1992, gracias a un convenio de colaboración entre la Universidad de Deusto y el Gobierno vasco", *Idem*, p. 134. Se refiere el autor a los trabajos de Maite Ibáñez, Alberto Santana y Marta Zabala, en referencia al patrimonio industrial desde un punto de vista fundamentalmente histórico, pero que no descuida la técnica ni la perspectiva estética o incluso antropológica.

<sup>30</sup> *Idem*, pp. 134-135. Este autor da cuenta de lo sucedido con el Museo de la Técnica, cuestión que aún tampoco está plenamente resuelta: "el mayor fracaso de este período ha sido en 1996 el cierre del Museo de la Técnica de Euskadi sin que tan siquiera hubiera abierto las puertas al público. La razón de este cierre se debió a la incapacidad presupuestaria del Gobierno Vasco para la financiación del Plan de Museos de Euskadi (en el que estaba incluido el

escenario podemos hablar sin tapujos de la 'desaparición de la ciudad industrial', dado que desaparece lo 'fundamental, que no sería tanto la arquitectura sino la memoria. Siguiendo las ideas de Aldo Rossi que hemos introducido en el marco teórico, también desde un punto de vista más local es obvio que "el urbanismo no puede hacerse sin inventar, pero esta innovación ha de aplicarse a los aspectos que lo requieran y debe contrastarse inevitablemente con lo que había antes: el tejido existente, [...] reutilizando los restos mágicos de las viejas estructuras"<sup>31</sup>.

'Un paisaje con los días contados' es el nombre que adquiere la imagen que en la actualidad, al inicio del siglo XXI podemos contemplar en las orillas de la Ría de Bilbao en toda su área metropolitana. El devenir instaura espacios de incertidumbre en la trama urbana con una trama industrial característica que desaparece por la desmantelación, la deslocalización o el derribo, produciendo imágenes entrecortadas de lugares baldíos donde el desconsuelo se entrelaza con la apoteosis estética de la ruina industrial:

"En sus catorce kilómetros [el área metropolitana de Bilbao] se suceden y amalgaman una diversidad colisionante de paisajes emblemáticos, industrias, edificios, y espacios en desuso, chimeneas que señalizan afanes y lugares, arquitecturas cómplices o agresivas con el entorno, y a cada paso podemos imaginar una encrucijada de memorias. [...] Esa zona tan singular abre y cierra el último siglo en el devenir de Euskadi, registra memorias, mundos de vida y un patrimonio industrial e histórico aún insuficientemente explotado"<sup>32</sup>.

Los paisajes de la ribera de la Ría siguen siendo en este sentido un reducto de memoria en proceso de desaparición, una memoria que no es, sin embargo, neutral e inerte, sino que nos llega cargada de referencias personales, colectivas y más o menos ideológicas, "porque la memoria no es sólo la esencia de nuestra identidad personal sino también el alma y el motor de la cultura"<sup>33</sup>, hechos que sin lugar a dudas nos muestra la antropología. Esta es la dirección precisamente en la que se puede proponer la elaboración de una 'etnografía del paisaje industrial de Bilbao'<sup>34</sup> que nos parece tremendamente sugerente, en los términos que explica F. Golvano, cuestionando la categoría de emblemático para los edificios espectaculares –como sería el Museo Guggenheim–, y destinando esa categoría emblemática a las ruinas industriales como reto auto-impuesto. "Mi propuesta consiste en subvertir la complementariedad entre ruina y emblema, y hacer que las ruinas mismas sean emblemas. Así podremos hacer también de las ruinas de Bilbao edificios emblemáticos, es decir, los edificios que condensan a la perfección la historia y el significado"<sup>35</sup>.

Los programas de intervención arquitectónica en la ruina industrial tuvieron además cierto eco en las sesiones, anteproyectos de trabajo y exposiciones que se realizaron en el marco del Tercer Seminario Internacional de Arquitectura Industrial celebrado en Vitoria-Gasteiz a comienzos de la década de 2000. Tratando el caso de Bilbao y su ámbito metropolitano industrial a lo largo del territorio, sobre todo en la margen izquierda, se propuso la rehabilitación y recuperación de un edificio histórico desde el punto de vista arquitectónico y urbanístico. Se trataba de los antiguos silos de Zorroza –Molinos Vascos– edificio emblemático del desarrollo industrial y estilísticamente notable<sup>36</sup>, para el que se barajaban nuevos usos en múltiples

---

Museo de la Técnica) pues las inversiones se destinaron prioritariamente al Museo Guggenheim-Bilbao y a los Palacios Kursaal y Euskalduna. En definitiva, para que la situación cambiase sería necesario, como planteamiento inicial, que las instituciones y la sociedad vascas valorasen lo cultural [lo industrial] como un recurso económico más y de gran potencialidad debido a la riqueza e importancia del Patrimonio Cultural Vasco. De ese modo se superaría la concepción actual que se tiene del mismo: obstáculo para el desarrollo económico". *Idem*, p. 135.

<sup>31</sup> ZUFIAUR, Luis. "La ciudad sabia", en: *3<sup>er</sup> seminario internacional de arquitectura industrial, Seminario de Arquitectura Industrial*, Vitoria-Gasteiz, 2001; s/p.

<sup>32</sup> GOLVANO, F.: "Paisajes, derivas...", *op. cit.*, pp. 120-122. "Palimpsesto de otras memorias, restos, fuente y producto de otras, voz de voces, mirada oblicua, almacén, archivo; y también, dinámico artefacto cognitivo para nuevas percepciones, elaboraciones y transformaciones, recuerdos, tentativa de narrar y hacer inteligible la experiencia individual o colectiva, escenario de representación, sede del tiempo..., estos son algunos de los sentidos que habitan la voz memoria". *Idem*, pp. 122-123.

<sup>33</sup> RUIZ-VARGAS, J. M. "La complejidad de la memoria", *Claves de la memoria*, Valladolid: Trotta, 1997; p. 11. Citado también en: F. Golvano, *op. cit.*, pp. 123-124.

<sup>34</sup> Joseba Zulaika, 1998.

<sup>35</sup> ZULAIKA, Joseba. "Ruinas/peripheries/transizioak", en: Francisco Jarauta, *Mundialización y periferias*, Arteleku, Diputación Foral de Gipuzkoa, 1998, pp. 109-122. Citado en: F. Golvano, "Paisajes, derivas...", *op. cit.*, p. 126.

<sup>36</sup> Sobre el diseño del arquitecto Federico Ugalde en 1920, se levanta la fábrica en hormigón armado con quince celdas poligonales –silos– y ocho celdas menores. El racionalismo constructivo se combina aquí magistralmente con las reminiscencias estilísticas de índole regionalista, sobre todo en el torreón y en las 'cubiertas-tejados'. Cinco años después comienza la actividad fabril en el edificio, que perdura hasta 1929, fecha a partir de la cual se paraliza hasta que es subastado en 1946, utilizando desde entonces las instalaciones como almacenes alquilados, hasta los años 1980. Tras considerar su derribo por parte de la administración, en 1999 se incluye en el Inventario General de

espacios, desde la actividad comercial y hotelera hasta la vivienda y oficinas. El objetivo consistía en "buscar un uso que pueda poner en valor la reutilización del edificio", ya que su ubicación en una zona por redefinirse urbanísticamente presagiaba un nuevo espacio urbano por donde se extendería la ciudad en el futuro:

"Debido a que el marco de acción se veía poco pre-establecido con respecto a la zona y el edificio, decidimos privilegiar el debate de distintas opciones que estuvieran firmemente argumentadas en un estudio de las necesidades y/o posibilidades para la ciudad de Bilbao. El edificio de Molinos Vascos formaría parte de un recorrido de Parque de iconos como el Museo Guggenheim y el Palacio Euskalduna. ¿*Conservar para qué?*, fue una pregunta hecha por el Diputado Foral de Bizkaia. Sobre esto iniciamos el trabajo"<sup>37</sup>.

Con todo, el problema de los Molinos Vascos se planteó en el seminario como un foco de discusión y reflexión respecto a la ruina industrial y el vestigio arquitectónico en pos del interés patrimonial, evitando la 'congelación museográfica' y teniendo muy presente la localización y el entorno en el área metropolitana de Bilbao, con las vías de interconexión urbana y la continuación de los parques y paseos longitudinales en la ribera de la Ría. Uno de los anteproyectos presentaba el complejo edilicio reconvertido en Centro de Remo, con sus instalaciones deportivas y un embarcadero adyacente, mientras que por otra parte se barajaba la idea de Biblioteca de Babel como un espacio laberíntico que conformaba un depósito de libros ubicados en silos. La Fábrica Verde se proponía, no obstante, como una especie de parque temático asociado a la educación ambiental, que mantendría el carácter fabril del entorno con un uso principal pero temporal que consistiría en la generación de la flora y la fauna para la recuperación de la Ría de Bilbao, reconvirtiendo los silos en filtros de depuración de agua para las necesidades del vivero y el riego del parque lineal de la Ría. Es destacable que los promotores de este programa consideraban el edificio de los silos y su entorno inmediato un "importante fragmento de ciudad que perdió su sentido al quedar su uso obsoleto", por lo que se insistía en la relevancia tanto tipológica como testimonial de estos edificios de la época industrial floreciente, ya que "más allá de su particular arquitectura es el referente que presentan en la memoria colectiva de los ciudadanos. Es por esto que nos interesó buscar programas que volvieran a dar sentido a estas viejas estructuras sin perder el respeto por ellas, pero teniendo en cuenta que su único destino viable es la reconversión"<sup>38</sup>.

Vemos cómo en estos proyectos se vuelve a apelar a la perdurabilidad o el 'rescate' de la memoria. Esa memoria que es un "mosaico de relaciones intertextuales, con sus oquedades –silencios, olvidos, restas..." pero que no por ello se ha de entender como una 'sensibilización museística', lo cual se apropia cada vez más de las manifestaciones culturales e incluso las 'experiencias cotidianas'. La sensación de hacer resucitar todo entiende también Baudrillard como una exacerbación que en su trasfondo nos conduce a la *no-memoria*. En esta línea, los espacios post-industriales se de-configuran como *no-lugares de no-memoria*, en los que se ha de procurar un deslizamiento *del 'no-lugar' al 'lugar'*, mediante intervenciones urbanísticas y 'reapropiaciones sociales'. Así mismo:

El reconocimiento del valor cultural de patrimonio industrial debe extenderse a objetivos diversos, urbanísticos, económicos y socio-antropológicos (reivindicando que "los objetos se traducen en pruebas históricas y/o ejemplos culturales, son investidos de valor y caracterizados por sus espectadores"<sup>39</sup> tal que 'pruebas irrefutables' de 'cultura material'), evitando el 'erosionado' del patrimonio causado en ocasiones por las nefastas intervenciones de

---

Patrimonio Cultural Vasco con la categoría de 'Monumento'. "La fachada que da a la ría presenta una gran proliferación de ventanales adintelados, que en su anteúltimo cuerpo se encuentran coronados por arcos de medio punto, de modo que aparentan una continuidad, disimulando la división interna en pisos. Este recurso, ya empleado en la Escuela de Chicago, otorga a la fábrica un cierto clasicismo. Todo ello nos habla de la relación que existe entre la harinera y la Ría, algo remarcado en toda la industria bilbalna y de la Margen Izquierda, ya que es esta a la que ofrece su visión principal, aspecto que no debería perderse. La zona dedicada a los silos, ocultos en su vista frontal, se resuelve mediante una sucesión de elementos cilíndricos en batería, propia de las grandes harineras, pero que también recuerda a los modos constructivos medievales, basados en la repetición de ábsides afacetados. Federico Ugalde [...] planteó en Molinos Vascos un tipo de arquitectura que reúne los valores artísticos y plásticos propios de su época y la funcionalidad que requiere cualquier construcción destinada al uso fabril, demostrando que ambos aspectos no son incompatibles". "Molinos Vascos. Zorroza", en: *3º seminario internacional de arquitectura industrial, Seminario de Arquitectura Industrial, op. cit.*, s/p.

<sup>37</sup> *Ibidem*.

<sup>38</sup> *Ibid.* Los proyectos se llevaron a cabo por grupos de alumnos de la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Sevilla del curso 1997/98 –Departamento de Proyectos–, comandados por los profesores José Morales, Ignacio Capitán y Luz Fdez. Valderrama.

<sup>39</sup> FOSTER, Hall. *El retorno de lo real*, Madrid: Akal, 2001; p. 200.

administraciones y gestores interesados o promotores ávidos de plusvalías urbanísticas. “La resignificación del lugar y reconversión de áreas industriales en desuso conlleva así mismo valorar una memoria de la entropía”. Por lo tanto, “se hace necesaria una aproximación interdisciplinar –desde la arqueología industrial, la arquitectura, la historia, la sociología, y desde la práctica artística– para un abordaje crítico sobre el patrimonio industrial”<sup>40</sup>, que es lo que intento reclamar.

Es por lo que lejos de la destrucción y el derribo que provocan ‘paisajes desamparados’ y un ‘destino bastante regular’ para los espacios vacíos urbanos y post-industriales, se han de conservar y reutilizar las estructuras, “transformándolas para otros fines o en otros casos para recuperarlas, utilizándolas como piezas de culto en la prolongación de nuestra memoria”<sup>41</sup>. Esto hay que reconocerlo así dado que “la potencia expresiva [estético-plástica] de los paisajes y vestigios industriales reside quizás en la heterogeneidad de tiempos sociales que condensan”<sup>42</sup>. Al igual que la idea de Antonio Cerveira que reseño, “es sabido que estos tiempos integran afectos, representaciones e identidades plurales que dan forma a nuestra experiencia y memoria de esos lugares.

“Algunos edificios industriales desaparecidos [o en el doloroso trance de desaparecer] o reutilizados para otros usos, [...] constituyen un patrimonio cultural, y a veces un gran valor arquitectónico, que va más allá de su reconocimiento legal o no”<sup>43</sup>. Dado que a unos valores corresponden otras lecturas e interpretaciones, hay que ser consciente de que la estética de la industria en el arte y la arquitectura puede aparecer reflejada en los patrimonialistas como exaltación de la propia ruina sin caer en la excesiva ‘congelación’ y ‘musealización’ (declaraciones de ‘Bien Cultural’ como el Alto Horno de la Ría, ‘referencia tecnológica de ciento cincuenta años de industrialización’ que continúa abandonado), si bien otras formulaciones se basan en mayor medida en la recreación quizás nostálgica pero también crítica del paisaje etnográfico-humanizado como reactualización continua plasmada gráfica o pictóricamente por artistas de nuestro entorno como Iñaki Bilbao o Javier Riaño. Mientras que, juegos de ‘percepciones fantasmagóricas’ encuentran su ‘realidad simulada’ en los hiperrealismos un tanto fantásticos, casi mágicos, de Jesús Mari Lazkano u ocasionalmente Agustín Reche, además de las ‘descontextualizaciones recontextualizadas’ con ironía de Gorka Egileor. Los ‘cementeros’ de cadáveres ‘anómalos’ fueron también el tema para una serie de restos y ruinas industriales que realizó el pintor Ortiz Elgea entre 1993 y 1995. El caso de las construcciones ‘abandonadas por su función’ y ‘monumentalizadas por su estética’ y su inserción en un ‘paisaje imaginado’ aparece ya como un paradigma clásico en los ‘mundos oníricos’ de Lazkano, tal y como decimos: “sus visiones hiperrealistas de edificios fríos, desiertos, vacíos y silenciosos se ofrecen como contrapuntos de un pasado hecho del calor de los hornos, el ruido de las máquinas y la actividad de los trabajadores: <<los vestigios fosilizados de lo que un día fueron las actividades calientes y ruidosas>>, en palabras del propio pintor”<sup>44</sup>.

Los vestigios reconvertidos casi en ‘templos’ del pasado industrial rememoran una ‘época periclitada’ “que solo cabe evocar ahora, en la decadencia, a través de la contemplación de sus ruinas y mediante la espera de un imposible retorno de los antiguos”. Se asiste a la mitificación poco menos que estoica de un patrimonio industrial cuyas arquitecturas monumentalizadas en tanto que inservibles, son como héroes de ficción que simbolizarían el ocaso de una era moderna de titanes cuya memoria atesora la imposibilidad del ‘eterno retorno’. El paisaje inerte e irreal donde se enclavan es un entorno fantástico que nadie lo reconocemos propio, si bien es esa conjunción cualitativa de lo extrañamente exótico (el paisaje) con lo íntimamente familiar aunque silencioso e inerte (la arquitectura ‘vacuada’ y ‘desconstruida por el tiempo’), lo que contribuye a su atractivo. “Sobre la infinitud de lo que nos rodea, como atalaya sobre la que sentir lo sublime de nuestra pequeñez. La zozobra de lo que desconocemos. En la actualidad, manipulado con una marquesina posmoderna”<sup>45</sup>.

<sup>40</sup> *Idem*, p. 128.

<sup>41</sup> CERVEIRA, Antonio. “Vascos”, en: Fernando Golvano y Luis de Palma, *Paisaje, industria..., op. cit.*, p. 148.

<sup>42</sup> GOLVANO, F. *op. cit.*, p. 131.

<sup>43</sup> *Ibidem*.

<sup>44</sup> LEONÉ, S. “Global Frisson’...”, *op. cit.*, p. 162.

<sup>45</sup> GONZALEZ DE DURANA, Javier. “Imágenes de lo indescriptible, descripciones de lo inimaginable”, en: *De lo bello y lo útil o recorrido pictórico por algunas ruinas de la industria vizcaína y otros pueblos. Jesús Mari Lazkano, 1984-1989*, Bilbao: Diputación Foral de Bizkaia, 1997; pp. 12-27.

Ya sabemos que 'suministrar contexto a lo descontextualizado' no es lo mismo que 'suplantar por simulación' y tampoco tiene que ver con los procesos de 'anacronización'. Es precisamente en ese contexto en el que, al tratar de la memoria gráfica de la siderurgia, no desentona incluir también testimonios de artistas que, siendo testigos del procesos de industrialización, plasmaron desde su óptica particular y estilo artístico tal fenómeno social y cultural. Autores que dejaron inscrito en sus obras, lo que representaba la industria en la vida, reflejada en numerosos cuadros, esculturas y monumentos en los parques y plazas de nuestras ciudades, aparte de los museos y las colecciones pictóricas y escultóricas privadas<sup>46</sup>.

Tal y como hemos visto que señalaban dos de los grandes patrimonialista que han trabajado en el País Vasco, estamos ante los últimos vestigios tangibles de las "formas de producir acero que ya nunca se volverán a repetir en nuestro entorno, puesto que han sido excluidas de la siderurgia integral. Es mucho lo que se ha perdido, pero tenemos la obligación de ser optimistas de cara al futuro"<sup>47</sup>. Tal vez asumiendo que hemos vivido de manera privilegiada "el final de un modelo de producción basado en los recursos del mineral de hierro y del carbón, con la inconfundible silueta de los hornos altos en el paisaje industrial de Bizkaia"<sup>48</sup>.

### I.8.3. HERENCIAS DISOLUTAS DE LA RÍA DESAHUCIADA: UN 'ENFOQUE' ESBOZADO DESDE EL ARTE

Del mismo modo que mencionábamos antes podemos hablar de la fotografía documental aplicada a la industrial y a la ruina que "se expande más allá del 'esto ha sido' para reclamar una interpretación estética"<sup>49</sup>. Y pensamos por qué nos suenan tanto términos compuestos como 'interpretación estética', ya que es ésta, recordando a un honorable difunto, una interpretación del 'alma vasca', que, cómo no, también se ha tenido que sedimentar en la industria que proviene de hace siglos, en forma de explotaciones intrínsecamente unidas a la tierra y las materias primas extraíbles en el lugar, lo cual ha modelado un territorio física y estéticamente identificable. Entre la post-modernidad visual y las modernas estructuras de la industria –estructuras de gran 'fuerza centrípeta' diría acaso Oteiza–, en nuestra opinión y tal como recalcábamos antes podemos reclamar nuestra atención a los fragmentos fútiles, a las arquitecturas que llevan la marca de su desaparición, y a configuraciones precarias de un tiempo social e histórico<sup>50</sup>, a cuya debacle hemos asistido como mudos testigos.

En "las afueras de las ciudades, esas zonas más reguladas por el caos que por el orden", podemos percibir imágenes de "una intensidad misteriosa, [...] efecto de seducción que intensifica nuestra atención por lo captado: tal parece ser la dimensión estética que revelan. [...] Tales imágenes evocan una inquietud misteriosa que dan otra profundidad a lo representado y otra presencia al acontecer"<sup>51</sup>. Esas 'presencias estéticas' son las que divisamos en los nudos de los nodos, los puentes, "carreteras, vías férreas, sendas cortadas, conexiones de naves industriales, tendido eléctrico", mobiliario industrial y mobiliario urbano. "Todo ese abigarramiento de elementos heteróclitos en un espacio reducido, en medio del fragor circulatorio e industrial, le confiere una rara belleza"<sup>52</sup> que convierte a esos paisajes y esos territorios en unas singulares 'encrucijadas', quizás "con el paisaje de la entrada a la fábrica Altos Hornos. Este es [el] más tópico en el imaginario colectivo y más emblemático". Paisajes "relacionados por innumerables esfuerzos anónimos y por anhelos y por catástrofes que pueden dar forma a múltiples relatos. Sin nostalgia, con memoria"<sup>53</sup>, ya que "siempre, cualquier vestigio, artefacto, arquitectura y paisaje industrial es un documento de cultura"<sup>54</sup> que apela a lo antropológico y lo estético, a veces con una intensidad muy notable.

<sup>46</sup> MARTÍNEZ VÍTORES, Miguel A. *Memoria gráfica de una siderurgia II. La mirada al pasado industrial (1936-1996)*, Bilbao: Ilustre Ayuntamiento de Barakaldo, Ayuntamiento de Sestao, Fundación Lenbur, 2003; p. 19.

<sup>47</sup> *Idem*, p. 17.

<sup>48</sup> VILLAR, José Eugenio, en: Ángel M. Vitores, *op. cit.*, p. 16.

<sup>49</sup> GOLVANO, F. "Luís Palma: imágenes del acontecer", en: *op. cit.*, p. 139.

<sup>50</sup> Luís de Palma, 1999.

<sup>51</sup> GOLVANO, F. "Luís Palma: imágenes del acontecer", en: *op. cit.*, pp. 140-141.

<sup>52</sup> *Ibidem*.

<sup>53</sup> *Idem*, p. 42.

<sup>54</sup> F. GOLVANO, F. "Paisajes, derivas...", *op. cit.*, p. 120.



### 1.8.3.1. Resonancias artísticas de un pasado industrial

Respecto a las reminiscencias artísticas esbozadas desde el arte, se ha propiciado una exaltación iconográfica y exacerbación del paisaje emergente con los territorios ocupados por la industrialización. "La mayoría de esas imágenes enfatizan la monumentalidad de las industrias, a través del uso de la perspectiva y de las variaciones de escala, y pretenden otorgar cierto carácter heróico y demiúrgico a los empresarios"<sup>55</sup>. Dueños y señores de los grandes falansterios –en este caso ciudades dentro de la fábrica– en los cuales, los diversos estamentos organizados simbólicamente en el territorio convivían en el ambiente paternalista y jerarquizado que repetía el esquema de poderes del interior de la fábrica.

La exaltación del edificio y la estructura arquitectónica o ingenieril de la industria deja paso en el arte, a partir de la segunda mitad del siglo XX a un tipo de preocupación social centrada en la clase proletaria o trabajadora, y que se intuía tímidamente sobre todo por parte algunos artistas de mayor concienciación social –entre otros Agustín Ibarrola en aquella época, en el contexto 'industrial vasco'– con la utilización de las técnicas gráficas para la seriación y reproducción de la obra de arte, lo cual abarataba los costes y hacía el arte asequible para un gran público (Estampa Popular...). Después, en la convulsa década de 1980 que en el País Vasco coincidió con el desmantelamiento industrial, las evidencias simbólicas que intuían cambios de valores y de conductas, y la precipitación de las problemáticas sociopolíticas, vuelve a haber cierto interés artístico por el paisaje industrial vasco en declive en los escenarios de la ruina y el vestigio industrial, con una mirada que vuelve a ser romántica y casi surrealista<sup>56</sup>. La fotografía, sin embargo, además de ser testimonio reactivador de memorias adormecidas, pone en relieve los propios objetos de la industria, acreedores del rango de 'obras de arte', como podía suceder en las arquitecturas de paisajes industriales que fotografían, como no, Bernd & Hilla Becher:

"Sus imágenes están conformando un hermoso inventario formal de tipologías de naves industriales, altos hornos, torres de refrigeración, silos de carbón, tanques de gas o depósitos de agua [...]. Valiosos documentos para la memoria y la arqueología industrial, las series fotográficas de los Becher son al mismo tiempo, *hacedoras de valores estéticos*"<sup>57</sup>.

En Bilbao, como decíamos antes numerosos artistas han fotografiado la Ría y la industria contribuyendo a la 'revalorización simbólica de esos lugares'<sup>58</sup> y ya en la década de 1990 la fotografía, menos convencional, se combina con las intervenciones 'in situ' y las instalaciones que apelan directa o indirectamente a las memorias del paisaje industrial que desaparece. En este sentido, la artista Marisa González realiza al final de la década de 1990 una instalación en un edificio industrial bilbaíno a punto de derribarse, lo que constituye la obra para la exposición "La Fábrica" que "se genera a partir del proceso de derribo y destrucción de un espacio exponente de la evolución de la historia social y económica de una industria del País Vasco: la fábrica de harina y pan que abastecía a Bilbao desde finales del siglo XIX"<sup>59</sup>. Se encuadra en la misma senda de autores como los anteriormente citados Bernd & Hilla Becher, utilizando las estructuras arquitectónicas como materia prima para la creación artística, o, en su caso, revelando la peculiar estética de dichas construcciones, 'construyendo' redundantemente una memoria metafórica que contribuye a la generación de una singular narratividad. Utiliza para ello, en mi opinión, estrategias claramente ubicadas en la 'liminalidad', en la tenue frontera entre la plasmación fotográfica, el vestigio arquitectónico, la recuperación de espacios de memoria mediante 'objetos sensibles' y la intervención escultórica a modo de 'instalación' que produce una continuidad sin límite entre espacios interiores y exteriores que muestran su rostro en los espacios públicos urbanos susceptibles de transformación:

<sup>55</sup> F. GOLVANO, F. "Miradas desde el arte...", *op. cit.*, p. 129.

<sup>56</sup> sobre todo en autores jóvenes por aquel entonces como Jesus Mari Lazkano y consagrados después.

<sup>57</sup> F. GOLVANO, F. "Miradas desde el arte...", *op. cit.*, p. 130.

<sup>58</sup> Son de referenciar los trabajos de autores como Fidel Raso y Angel Miranda: "margen izquierda", Joan Fontcuberta: "Ría de Bilbao: la fragua de Vulcano", Carlos Andrés: "Ría de hierro", Carlos Cánovas: "Derivas de la ría: paisajes sin retorno", el propio Luis de Palma: "paisaje, industria y memoria" (con textos del filósofo Fernando Golvano) o Aitor Ortiz: "La Ría del Nervión", entre otros, todos ellos del comienzo de la década de 1990.

<sup>59</sup> ARANBURU, Nekane. "Fabrika/La Fábrica. Marisa Gonzalez", en: *3<sup>er</sup> seminario internacional de arquitectura industrial, Seminario de Arquitectura Industrial, op. cit.*, s/p.

"La artista consigue registrar las imágenes que dan a conocer la demolición de sus muros, descubriendo zonas inéditas, rescatando documentos inservibles y objetos condenados al olvido y capturando el eco del recuerdo. De esta forma emergen en el contexto del espacio expositivo apropiados por el discurso artístico, elementos externos e internos del edificio condenados a la desaparición. La imagen deconstruida es el exponente de la fugacidad e intemporalidad de los hechos por encima de su conversión en documento empírico. En su desarrollo, la exposición se compone de fotografías, vídeos e instalaciones cuyo planteamiento se estructura en cuatro partes: los paisajes, la instalación de las luminarias; el silo y el derribo"<sup>60</sup>.

De hecho, la presencia industrial en Bilbao no ha sido 'fugaz' ni 'intemporal', por lo que, también desde estas líneas, intento que su peso y peso específico en las memorias no sea 'frágil' ni 'quebradizo', vinculado "a un pasado incierto, arrastrado por el sueño colectivo de los seres que protagonizaron su historia, o por el impulso visionario de quien decidió respirar unos instantes de realidad"<sup>61</sup>, sino teniendo bien presente que, como dijera Walter Benjamin en la década de 1930, 'habitar significa dejar huellas' que evocan la idea de cada objeto –las estructuras industriales quizás–, lo cual es un reflejo certero de las personas y los lugares.

### I.8.3.2. Primeros ensayos imaginarios para el renacer de un paisaje estético y etnográfico

Desde el énfasis puesto en la recuperación –de espacios y de paisajes–, entre el final de la década de 1980 y los primeros años de los siguientes 1990 un equipo de investigación plástica de la Universidad del País Vasco, formado fundamentalmente por profesores de la Facultad de Bellas Artes, afrontó un proyecto de creación denominado *Utopías sobre el medio ambiente industrial*, lo que se plasmaría en una serie de fotomontajes para intervenciones propuestas en los lugares de 'desindustrialización' a lo largo de esa 'doble ciudad lineal' ('margen izquierda' y 'margen derecha') que define el área metropolitana de Bilbao<sup>62</sup>. Se crean así unas imágenes 'oníricas' superpuestas a la ciudad real con sus espacios desolados y sus arquitecturas derribadas, procurando la "definición formal en su esencia de la ciudad de Bilbao, el ambiente impregnado de formas generadas por la industria, su densidad atmosférica, su color, su perfil y su reflejo"<sup>63</sup>. Estas ideas surgen de una concepción de Bilbao como 'ciudad industrial' tendente a convertirse en un 'monumento de la industria'<sup>64</sup>, lo cual dista mucho de la idea originada una década después, ya que, tal como se dice, el 'monumento' se ha 'anacronizado' en Bilbao volviéndose una 'reliquia fosilizada' de lo que un día fue y podía haber seguido siendo.

Los trabajos que se realizaron a modo de pruebas y ensayos de intervenciones urbanas escultóricas casi imposibles, partían de la idea del enriquecimiento el paisaje industrial en las orillas ribereñas de Bilbao con elementos plásticos que generasen nuevas formas estéticas, además de potenciar el reciclaje de las estructuras industriales abandonadas y "contextualizar las obras en un medio ambiente industrial que debe ser reconocido y valorado tanto por su irrenunciable desarrollo histórico como por sus propias cualidades formales, no exentas de una singular belleza no convencional"<sup>65</sup>. En este empeño se cuidaba con gran esmero la localización posible de las obras en lugares específicos, notando que entre el elemento escultórico y el lugar puede existir un diálogo fortuito o una predeterminación asumida conscientemente, lo cual tampoco es totalmente independiente del binomio 'identidad' y 'funcionalidad'. Frecuentemente se asocian ambos conceptos dado que se trata de valorar el objeto industrial como elemento capaz de definir la identidad de un lugar, donde la producción industrial ha sido su principal medio de vida.

En esta definición de identidad se encuentra precisamente su primera y más importante funcionalidad. Además de ello, se ve cómo "en algunos casos como el faro, la torre inclinada, el

<sup>60</sup> *Ibidem*.

<sup>61</sup> *Ibid.*

<sup>62</sup> "Son utopías absurdas, innecesarias, la mayoría de ellas incluso perjudiciales si se pensase en su ejecución, son un simple juego resultado de la imaginación y la casualidad. En general, están contruidos con collages sobre fotografías, dibujos recortados, o trazados encima de fotocopias en color". JIMÉNEZ, Inmaculada. "El nacimiento y la vida de las ideas", en: *Bilbao. Utopías sobre el medio ambiente industrial*, op. cit., p. 48.

<sup>63</sup> LÓPEZ GARCÍA, Mercedes. "Bilbao. Ciudad industrial, monumento de la industria", en: *Bilbao. Utopías... op. cit.*, p. 11.

<sup>64</sup> "Si entendemos el monumento como el signo cualificador y diferenciador del espacio urbano, creemos que en estas propuestas, no solamente se ha mostrado el valor de la estética industrial, sino que se ha subrayado el valor de una ciudad concreta y su significado". *Idem.*, p. 12.

<sup>65</sup> BADOSA CONILL, Luis; ENRICH MARTIN, Rosa M<sup>a</sup>. "Teoría, método de trabajo y desarrollo plástico", *Bilbao. Utopías...*, op. cit., p. 19.

panteón marino, la barandilla... existe una segunda función que contribuiría a destacar la primera, puesto que en todos los casos la connotación semántica industrial prima sobre cualquier otro significado"<sup>66</sup>. Sería esa 'connotación semántica industrial' que es necesario atribuir a los objetos que ahora se definen como 'mobiliario industrial'; elementos funcionales y/o semi-arquitectónicos producidos por la industria y que contribuyen también a generar imágenes asociadas a los lugares y los 'paisajes reconocibles'.

En la 'nueva era de la post-industrialización' en la que ya estamos plenamente inmersos, la creación únicamente puede 'apuntar bocetos estéticos' entre 'el ser' y el 'deber ser', mientras que el arte tiene que recuperar los 'valores éticos' y 'valores estéticos'. Esta autora pretendía, así mismo, la 'reunificación' de referentes naturales, industriales y tecnológicos con intervenciones urbanísticas y escultóricas en los puntos del área metropolitana de Bilbao. El desecho industrial, la naturaleza y la 'cultura' del lugar se darían cita en 'ubicaciones' y 'localizaciones' como "Los lagos y el bosque industrial", "Homenaje a la era industrial" o "Parque de recreo con paisaje industrial", creando ambientes 'fantasmagóricos' a través de la ordenación espacial con diversos elementos artístico-plásticos entre la intervención urbanística, la recreación arquitectónica y la escultura pública. Elementos 'arquitecturales' y mobiliarios como vagonetas, máquinas de tren, bloques de piedra extraídos de canteras, esculturas realizadas con desechos féreos, torres, chimeneas y objetos varios, se darían cita en unos ambientes de recreación industrial con objetos y formas 'descontextualizadas y estratificadas de la arqueología industrial'. Este ha sido, no obstante, un empeño inconcluso, si observamos cómo muchos elementos icónicos de la industria han sido descontextualizados no para ser integrados en unos programas de creación de memoria, paisaje y recuerdo, sino para ser 'congelados' y 'dulcificados' institucionalmente en forma de pequeños museos atípicos en el ámbito urbano, donde los paneles explicativos se entremezclan con los recorridos predispuestos y la iluminación de tipo monumental que ya no deja lugar a dudas.

De la misma manera, se insistía en la cualidad 'parlante' que los objetos 'mobiliarios' y 'micro-arquitecturas' de la industria en desuso expedían, exaltando, no obstante, el antropomorfismo de los "personajes bilbaínos formados como robots futuros, armados de viejas poleas, chimeneas de fábricas, piezas de molinos, hornos, calderas industriales, bombeaderos, máquinas de vapor, herramientas que, hoy, ya son arqueológicas en el mundo de la industria"<sup>67</sup>. En este sentido, afirma que el espacio longitudinal del área metropolitana, se aproxima en mayor medida a la estética fantasiosa –casi 'neopintoresca'- de Los Angeles de "Blade Runner". Los "Personajes bilbaínos" que conectan con las "Bilbutopías" de Gorka Egileor se muestran "realizados con fotocopias de piezas mecánicas de antiguas fábricas de Vizcaya, manómetros, turbinas, árboles de transmisión, tinas, estufas, cuadros de mandos, cadenas de engranajes, motores, conducciones, pasarelas, etc." Las ubicaciones de estas figuras antropomórficas más o menos reconocibles, que recuerdan igualmente aquellas escenografías dibujadas del escultor Alberto Sánchez –uno de los más insignes exponentes de la vanguardia artística española de los años republicanos del siglo XX–, se ubican en los espacios post-industriales de la ciudad y el área metropolitana, con un juego dinámico de formas, escalas, materiales y colores, "distribuidos en las líneas de la Ría donde se repiten en el espejo que desemboca en el mar de una mugre química, reflectante, mal oliente, o situados como faros o mascarones frente a las costas del bravo mar Cantábrico, defensa imaginaria que asustaría a invasores ingenuos que se acercasen desde el mar"<sup>68</sup>, lo que conecta simbólicamente, con la visión ya romántica de los cañones en las escarpadas laderas de Punta Lucero, y con otra memoria no tan ingenua de cuando 1936 y los sucesos infructuosos que caracterizaron aquella 'incivil' contienda.

Declamos que la Ría de Bilbao a lo largo de su transcurso doloso, discurre rápidamente al inicio por paisajes naturales de afiladas aristas rocosas y lentamente al final, por entre los bloques de hormigón, los muelles de hierro, la madera putrefacta y las estructuras metálicas carcomidas, cargada anteriormente de restos de acero en el agua opaca y ahora de recuerdos que afloran en las aguas quizás más cristalinas, con los reflejos de las soldaduras que aún deslumbraban hasta hace poco en La Naval de Sestao y los perfiles silueteados de los edificios industriales abandonados.

<sup>66</sup> *Idem*, p. 22.

<sup>67</sup> JIMÉNEZ, I. "El nacimiento y la vida de las ideas", en: *Bilbao. Utopías... op. cit.*, p. 47.

<sup>68</sup> *Idem*, p. 49.

Hemos visto que todo ello produce una imagen estética asociada a un paisaje industrial-etnográfico que vivió sus momentos más álgidos de gloria en el siglo XX. Nuestra mirada es – ha sido–, por lo tanto, fundamentalmente 'estética', enfocada más bien hacia las estructuras físicas que constituyen una 'cultura material' y patrimonio más que notable con sus apelaciones a la regeneración urbanística, la revalorización del 'objeto-mobiliario industrial' como fuente de conocimiento y 'presencia estética' de un modo de vida y un modo de organización social, política y económica, que dio sus frutos y se extingue dejando únicamente una capa sedimentaria de memorias. Memorias de los lugares, de los espacios, las construcciones y los objetos que han moldeado un territorio metropolitano en las orillas de la Ría de Bilbao, con sus paisajes longitudinales ribereños, sus vegas y sus montañas o sus 'puertas de entrada' a modo de 'puertas territoriales', las vías de comunicación y ferrocarril... Espejismo de prosperidad que, sin embargo, oculta la miseria de sus habitantes en un tiempo no tan lejano en el que esa prosperidad industrial en absoluto solucionaba los problemas de las gentes, trabajadores y proletarios en su mayoría, asumiendo que en última instancia las ideologías asoman entre la 'estética industrial' y que "esa Ría, como ninguna otra, metaforiza el destino degradado al que conduce un modelo capitalista de sesgo productivista y esquilador de energías, materias y recursos humanos, poco atento a valores ecológicos, heredado de la revolución industrial y del mito del progreso"<sup>69</sup> en franco retroceso.

Cuando la industria que ha ocupado intensamente el territorio desaparece, la concepción global de las áreas de regeneración se hace extensible a todo el territorio metropolitano, revelándose esos 'espacios intersticiales e intermedios' de difusión: ciudad/no-ciudad, donde a nivel sociourbanístico resucitan los procesos de gentrificación del mismo modo que se 'ensancha' el 'espectro estético' con un repertorio identificable e inteligible de objetos arquitectónico-ingenieriles de la industria sobredimensionados por su carácter específico. Estructuras arquitectónicas y máquinas de producción: arquitecturas-máquina que plasman su imagen holográfica como 'porciones anacrónicas de historia y de tiempo ultra-congelado'.

Sabedores del 'espectáculo arqueológico' de la orilla izquierda de la Ría, en esa 'corriente continua' que enlaza 'vida e historia' la orilla derecha ha sido así como el 'paisaje prometido' resguardado de la margen contrapuesta que se convirtió en el 'escenario y la trinchera' de la Revolución industrial en Bilbao y en su 'estética realista y objetivamente crítica' como en la mayoría de las ciudades de alto componente industrial: la huida de la burguesía del centro insalubre en busca de territorios paradisíacos que las 'masas', colectivo 'perturbador' de su 'arrogante singularidad', creían que nunca iban a poder alcanzar. En Barcelona la regeneración de la Villa Olímpica sepultó lo que un día fue la zona industrial más conocida ('Poble Nou') que los trabajadores llamaron Icaria en justo homenaje a la 'ciudad utópica de liberación igualitaria', mientras que los prohombres de la industria denominaron Manchester, 'ciudad modelo de la productividad europea'.

Los imaginarios se revelan parcialmente entre los resquicios olvidados de las esculturas públicas en el intersticio (Rebecca Hörn, Jannis Cunnellis...) y no sin ironía en el nombre de la empresa promotora y constructora de la Villa Olímpica: *Nova Icaria S. A.* Son 'visiones sobre un escenario que ya resultan imposibles de reproducir'<sup>70</sup> en los discursos sobre 'un paisaje final' de la modernidad pretérita, que en la 'tardomodernidad' se reconstituyen configurándose como 'escenografías de ciencia ficción' en 'un mundo de chatarras' fosilizado para la 'estética Mad Max' tal que 'dinosaurios de Spielberg'; 'paisajes embalsamado de aquellos años tan épicos y tan duros' que forjaron un 'paisaje ético' reelaborado. Al que no le falta cierto sentido lúdico, con grúas que se convierten en carteleras de cinema o 'tablones' anunciadores de cualquier evento 'cultural' promocionado en la ciudad para las 'nuevas masas'. Esas que ya no conforman los estratos 'obreros' de antaño que aún mantenían su dignidad de clase trabajadora e incomodaban las conciencias, sino las 'informatizadas' y 'teledirigidas', rebajas al sustrato de 'recursos productivos' sin causar ningún sonrojo. Si bien los nuevos centros de producción 'innovadora' e 'hipertecnológica' se encuentran con la necesidad de superar –en el sentido de 'trascender' simbólicamente- la arquitectura anodina que no es suficiente –'no basta'- como imagen y como emblema, mediante fastuosas prolongaciones de 'columnatas' post-modernas y 'cariátides sobre el estanque' (como obras propiamente escultóricas que

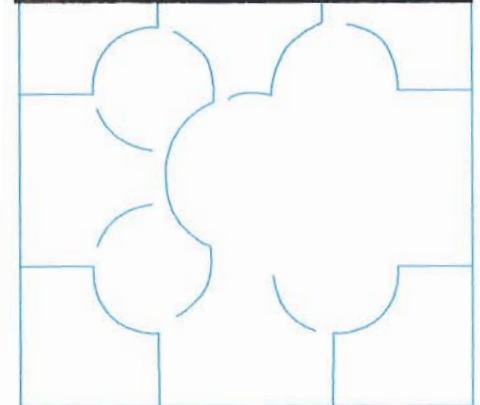
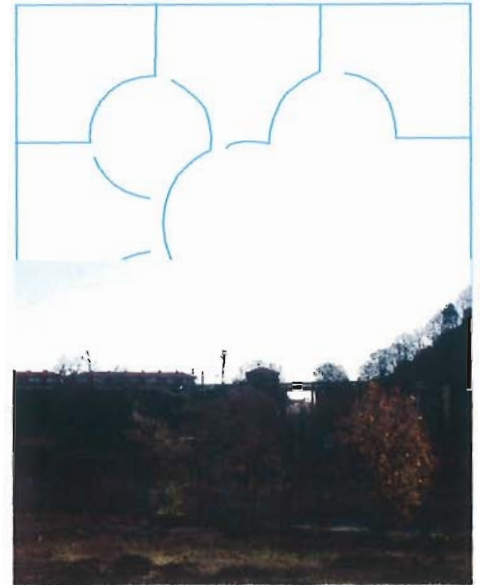
<sup>69</sup> GOLVANO, F. *op. cit.*, p. 121.

<sup>70</sup> Vázquez Montalbán, 1994.

revalorizan el sentido de la arquitectura). Y es que, en definitiva, el área metropolitana de Bilbao quizás sea toda ella un 'arrabal industrial' de esas ciudades que se están convirtiendo en 'caricaturas de sí mismas'. Esos lugares indeterminados donde se distinguen los "procesos de formación de memoria, aunque para ello necesitemos contar con otras disciplinas"<sup>71</sup>.

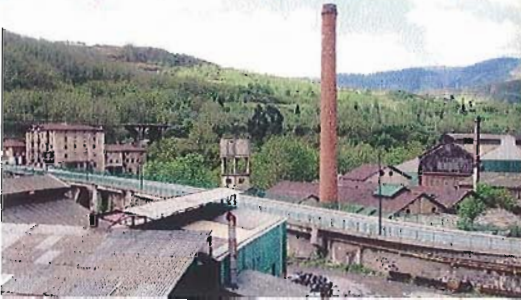
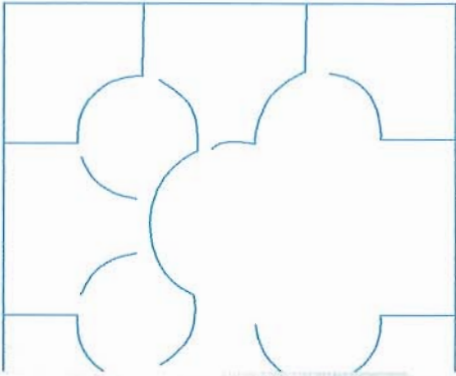
---

<sup>71</sup> FERNÁNDEZ, Oscar. "Desafíos metodológicos de la antropología urbana", *Cuadernos de Antropología*, nº 11, 2000; p. 18. Este autor propone desde la antropología urbana una visión interdisciplinaria o transdisciplinaria que englobe, o al menos muestre interés por la relación disciplinaria, como desde estas páginas se proponía al principio, en contextos cercanos a la geografía humana, la sociología, la historia o el arte.



8.1.-8.2. Antiguos hornos, chimeneas y vestigios industriales asociados a la fundición moderna Santa Ana de Bolueta (2010).





8.5.-8.6. Acería Santa Ana de Bolueta hacia el año 2000 y explanada vacía en 2010 junto a los meandros de la Ría.

8.7.-8.8. Terrenos industriales vacíos y semiabandonados en Bolueta, con restos de elementos antiguos como la fuente y los árboles que indican la presencia de pequeños espacios públicos intersticiales en dicha zona industrial y residencial (2010).



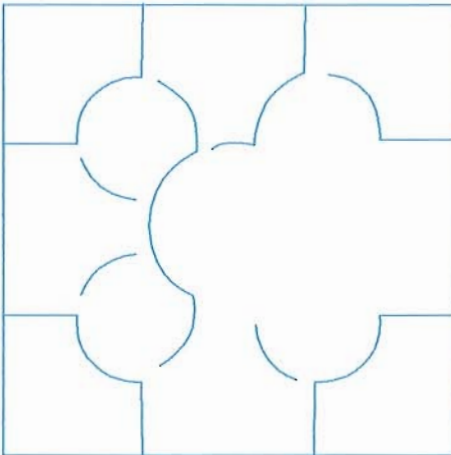


8.9.-8.10. Cargadero abandonado de "Orconera Iron Ore" en la Ría de Bilbao (fotos 2007).

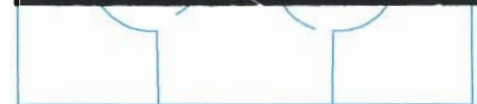
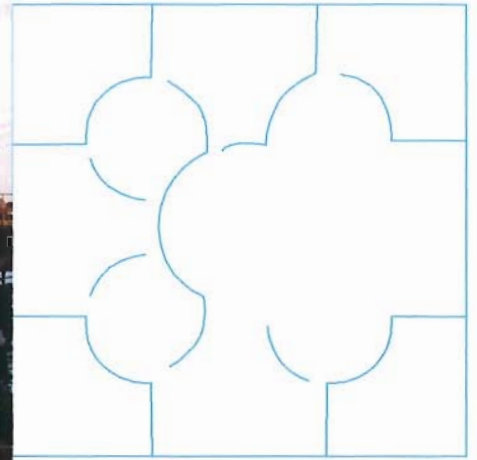
8.11.-8.12. Cargadero restaurado de la "Compañía Franco-Belga de las Minas de Somorrostro" en la Ría de Bilbao.





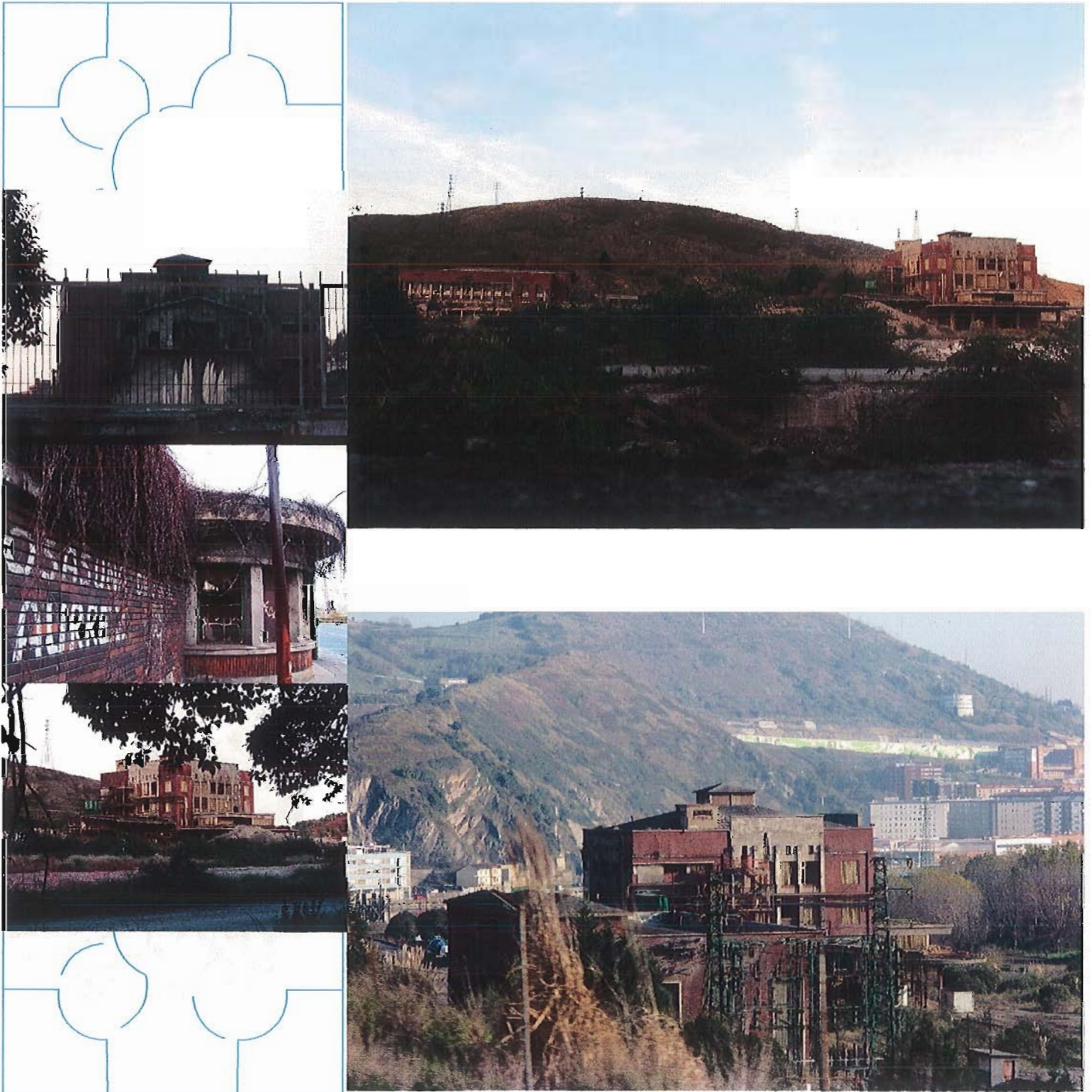


8.13.-8.16. Equipamientos de la empresa "Sefanitro" junto a la Ría de Bilbao, en fase de desaparición desde 2006 hasta 2012.



8.17.-8.19. Equipamientos de la empresa "Sefanitro" junto a la Ría de Bilbao, en fase de desaparición desde 2006 hasta 2012.





8.20

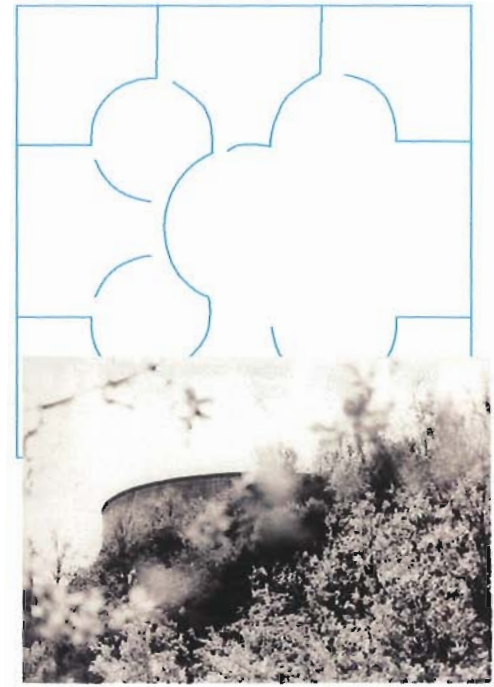
8.23

8.21

8.22

8.24

8.20.-8.24. Equipamientos de la emblemática empresa "Sefanitro" junto a la Ría de Bilbao, en el último estadio de dismantelación, 2012.



8.25.-8.26. Elementos de utilidad industrial junto a la Ría de Bilbao.

8.27.-8.28. Restos de construcciones mineras en Ollargan y Miribilla hacia el año 2000, antes de su desaparición.



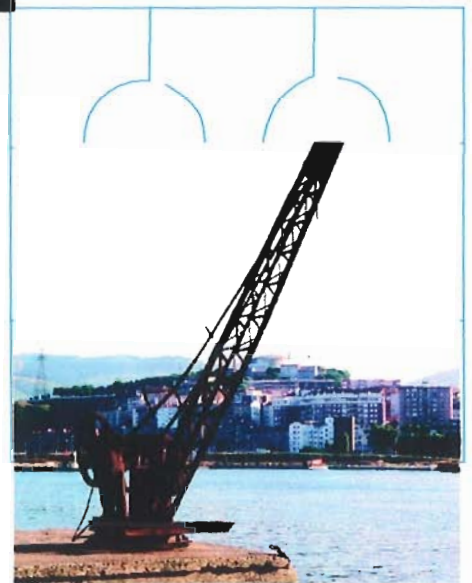
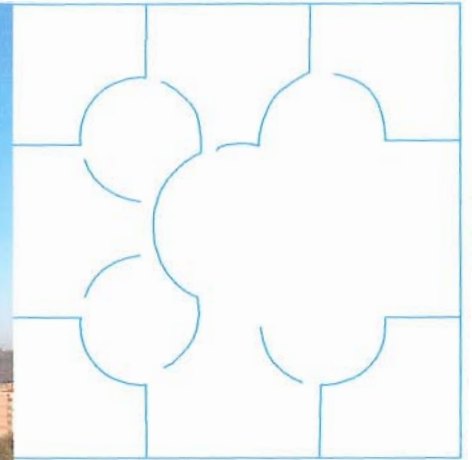


8.29



8.30

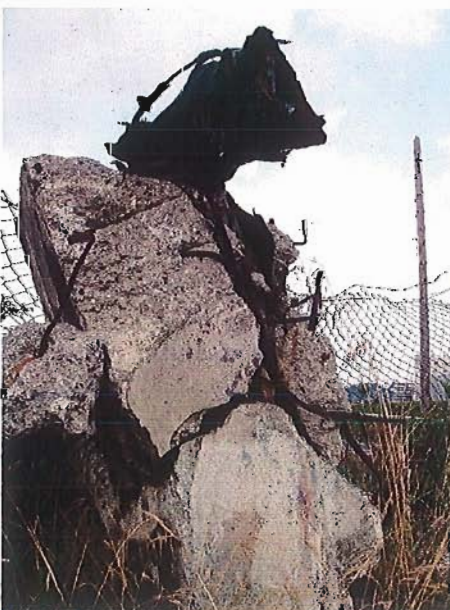
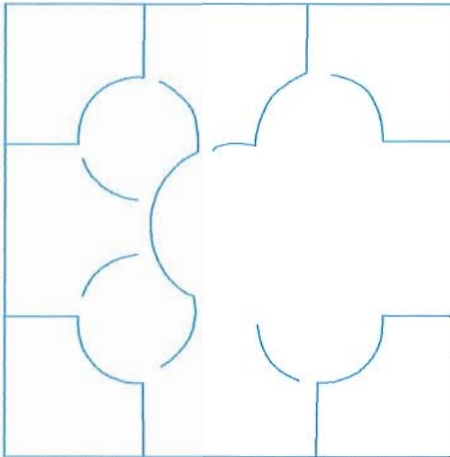
8.29.-8.30. Viejos embarcaderos, plantas industriales y pabellones semiderruidos en la Ría de Bilbao y la confluencia con el río Kadagua.



8.31.-8.32. Desembocadura del río Kadagua en la Ría de Bilbao. Cementerio de chatarras y ruinas industriales (hacia 2006-2007).

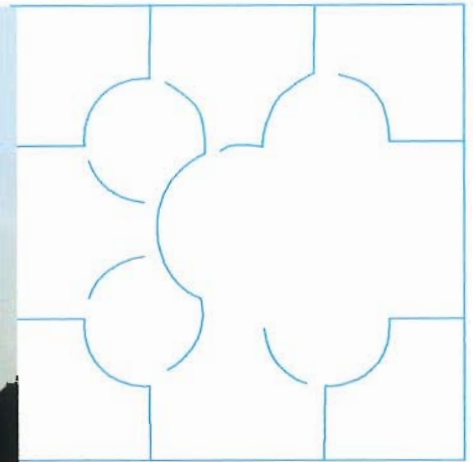
8.33. Vieja grúa, elemento simbólico de la Ría de Bilbao (hacia 2006-2007).





**8.34.** Restos industriales férricos anclados en la roca. Escultura involuntaria dando la bienvenida a los lugares residuales y entrópicos de desmantelamiento industrial (2008).

**8.35.-8.36.** Antiguas instalaciones y pabellones de Altos Hornos de Vizcaya (AHV), factorías de Sestao y de Barakaldo.



8.39. Depósito conservado en la zona de Etxebarri, junto a la Ría de Bilbao.

8.37. Último alto horno de AHV en estado de conservación lamentable hacia 2006-2007.

8.38. Maqueta del alto horno de AHV colocada en la rotonda de una circunvalación que coduce al centro comercial Megapark de Barakaldo (hacia 2006-2007).





8.40.-8.42. Puente de ferrocarril entre los municipios de Barakaldo y Sestao con estructura de hierro oxidada y en desuso (2006).





8.43. Dibujo aproximativo de las estructuras y construcciones de las antiguas minas de Ollargan y Miribilla.  
8.44. Residencia obrera aruinada pero habitada en Sestao (2006).  
8.45.-8.46. Dársena de La Benedicta entre Sestao y Portugalete con ruinas del antiguo cargadero.





8.47.-8.51. Paredes en ruinas invadidas por plantas arbustivas en la base del cargadero con muros de piedra (fotos de 2011).

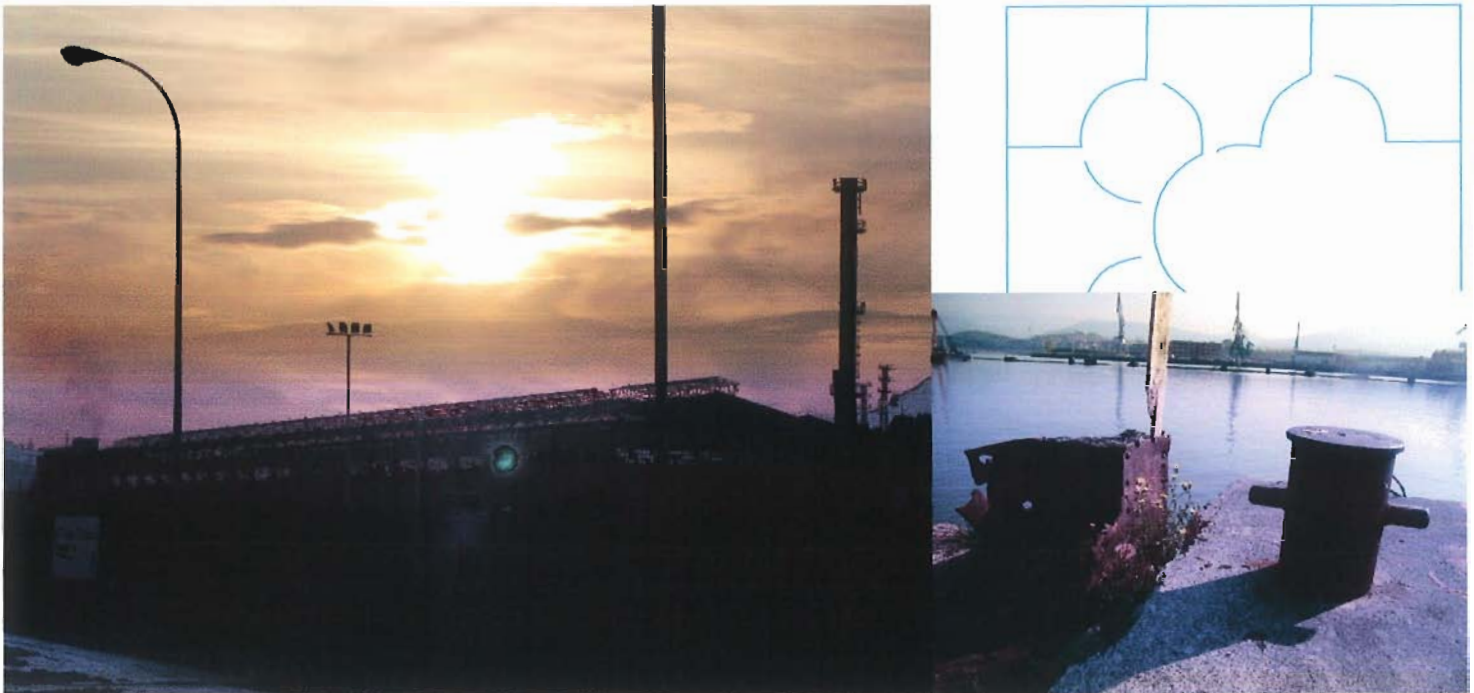
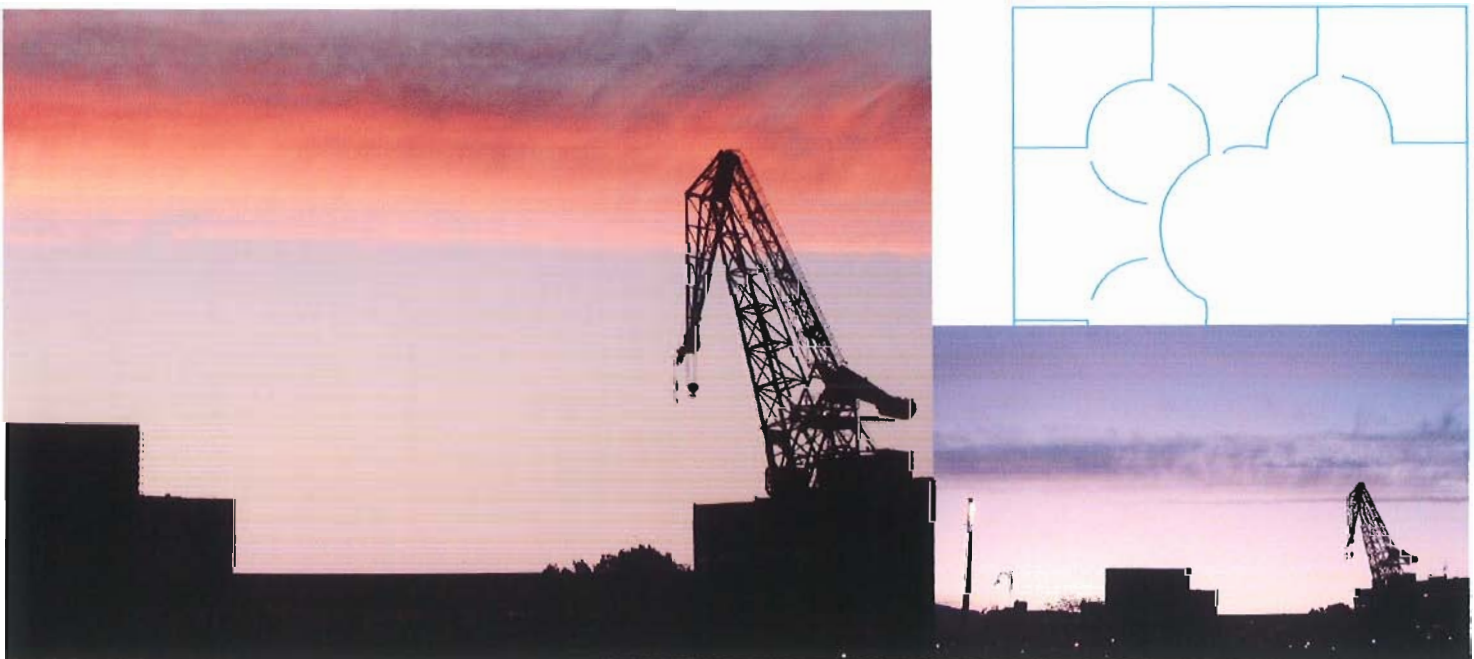


Foto cortesía de Itziar Gorindo y Amaia Alonso



8.52.-8.53. Estructuras industriales y objetos fluviales de mobiliario portuario junto a la Ría de Bilbao (2010).

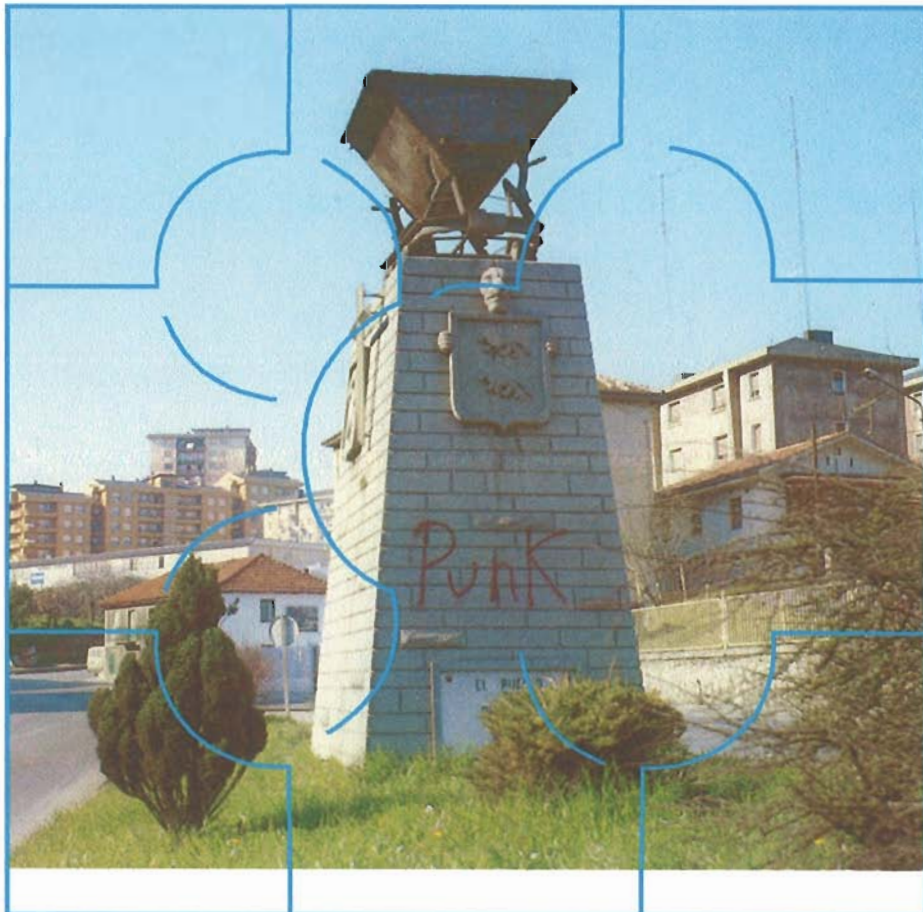
8.54.-8.55. Uno de los pocos puntos en los que durante las horas crepusculares del atardecer y del alba puede observarse el 'skyline' bilbaíno en sintonía con su identidad industrial en fase de desaparición (grúa, palacio y puente de Euskalduna, 2010).





# 9

## CONCLUSIONES DE LA PRIMERA PARTE





<i>Índice</i>	<i>p.</i>
I.9. CONCLUSIONES DE LA PRIMERA PARTE.....	411
I.9.1. DIÁLOGOS LIMINALES ENTRE ARQUITECTURA, ESCULTURA Y MOBILIARIO INDUSTRIAL EN LOS MÁRGENES FLUVIALES.....	414
I.9.2. DESTRUCCIÓN Y 'OLVIDO' DEL 'IMAGINARIO INDUSTRIAL' EN EL 'CEMENTERIO FABRIL'.....	416
I.9.3. RECAPITULACIÓN Y EPÍLOGO: CONSIDERACIONES Y REFLEXIONES A PROPÓSITO DE LA CIUDAD 'EXPANSIONADA'.....	419

## I.9. CONCLUSIONES DE LA PRIMERA PARTE

Descubrimos que el tiempo talla y a su vez modela las ciudades a 'nuestra imagen y semejanza'; "junto a unas minas y una ría, en lo alto de una inexpugnable colina, abierta a una bahía donde pescar y comerciar...". Hoy "nuestras ciudades, pretenden convertirse en un centro de atracción, un parque temático gigante donde, los ciudadanos, adquirimos el papel de figurantes para que funcione la caja registradora"<sup>1</sup>. Es bien sabido que las ciudades del inicio del siglo XXI van 'a la caza de símbolos', con 'anzuelos' para atraer, seducir y fascinar. Quizás el anzuelo más importante sea la remodelación urbana, punto de partida simbólico para el ordenamiento estratégico de los nuevos mecanismos sistémicos que necesita la compleja economía avanzada escorada hacia el sector servicios para afianzarse y justificar su voracidad permeable a todas las capas de espacio y de tiempo de la ciudad, puesto que el recuerdo, la evocación y los imaginarios se convierten en producto de consumo por la vía de la fascinación.

En Bilbao, de forma similar aunque salvando las distancias de lo que aconteció con el Támesis londinense, el regreso de la fauna de la Ría es un síntoma de los imaginarios de antaño proyectados hacia el futuro, que es lo que se pretende con la restauración de los muelles ribereños incluso para otros usos posibles aún no contemplados en el presente, con lo cual se registran unas intervenciones que no hipotequen las aspiraciones de la ciudad y manteniendo un plano tan incierto como la 'propia personalidad' y la supuesta 'autenticidad'. Es también el regreso a la 'edad media' de los 'mercaderes', de modo que en la ciudad se está completando un 'retorno al pasado' que impulsa a la sociedad contemporánea a soñar en una nueva metrópoli de 'mercaderes' y de 'comerciantes'. De manera que el círculo se cierra e incluso los dos emblemas iconográficos, fluviales y portuarios como la iglesia y puente de San Antón (única señal constante e identificadora de cómo Bilbao se engendró en el fondo de un estuario del mar que 'se escucha en la distancia'), así como el Guggenheim y el puente de La Salve por el otro entrelazan sus reflejos en la Ría<sup>2</sup>. Sabedores que toda ciudad necesita un pasado mítico anterior incluso a la propia historia de los lugares, aunque sea en 'unos tiempos que agonizan'. En lo que a nosotros nos concierne la zona del museo sobre la lámina de agua se refleja en un estanque-jardín curvo que integra el flujo de la Ría, constituyendo un lugar de 'fronteras disputadas'. El Guggenheim 'regresa' así a la Ría enlazando en parte con los orígenes de Bilbao, aunque el templo heráldico de San Antón y el museo demiúrgico se establezcan en márgenes diferentes que, sin embargo, 'conversan' a través de los puentes. El espectáculo urbano que se genera al otro lado, con el Puppy, la entrada del edificio con sus carteles anunciadores y demás cachivaches es ya otra historia.

Empero, valga decir que Bilbao se ha acercado también al barroco desde la post-modernidad de los siglos XX y XXI, por medio de la nueva arquitectura para muchos 'neo-barroca' que a menudo rechaza pero a veces acoge con timidez y superficialidad las ruinas alegóricas de un pasado supuestamente glorioso, de un 'imperio de acero' trasmutado en una

<sup>1</sup> MÉNDEZ, Julián. "La ciudad y las perras", en: *El Correo*, 8 de mayo de 2011; p. 36.

<sup>2</sup> Mítico cordón umbilical de la memoria y el imaginario que se refleja en la iconografía marítima e incluso en la toponimia (la vega de Lamiako, por ejemplo, alude al lugar frecuentado por las sirenas o ninfas de agua que constituían, como hemos vistos, unos arenales pantanosos hasta la llegada de la industrialización. Y es que el 'curvado trazado de la Ría' provocaba 'agujeros' cóncavos y convexos, creando paisajes fluviales de notable identidad cultural y entidad territorial-urbana. Todo ello inundado por la marea, era una especie de alegoría a la respiración 'espacial'; alternando bajar y pleamar, expiración e inspiración. Proceso en el cual Zunuzegui vela una alegoría similar con la arteria aorta de la villa, que llega hasta el mar en un recorrido febril y fabril con el ritmo incansable de la sístole y la diástole. Evidentemente, aunque no haya sido un tema principal de esta tesis ni de esta parte concreta del trabajo, es preciso dejar constancia escrita de la infinitud de estrofas poéticas y versos dedicados a Bilbao y su Ría, símbolo de una cultura con fuerte apego a la maritimidad y que hará notar igualmente el apego al cronotopos histórico, desde el Bilbao antiguo a la metrópoli industrial, su desafección y reconversión en ciudad espectáculo post-moderna.



especie de tenue intermitencia de presencias y ausencias. En la contemporaneidad transformamos en simulacro todo aquello que el barroco teatralizaba y 'estetizaba', o que enmascaraba con el procedimiento del trampantojo. La sociedad de lo efímero, donde cualquier cosa debe perecer lo más rápido posible para continuar consumiendo se contradice, sin embargo, con la idea que vemos expresada por Bilbao Metrópoli-30 acerca de la perdurabilidad de Atenas y su 'rentabilidad' económica obtenida en más de 2000 años. La capacidad de representación pasa por transmitir una imagen de competencia internacional donde el protagonismo lo tiene la 'musa arquitectura', produciéndose una 'colonización del presente' por la nostalgia, haciendo uso de la cita arquitectónica más o menos lustrada o de la simple cita descontextualizada como acontece con los residuos industriales monumentalizados. Los monumentos e hitos emblemáticos antiguos o actuales son así parte del 'teatro de la memoria' y de la reinención evocadora.

Respecto a la escala territorial y urbanística, ya habíamos intuido anteriormente que Bilbao aglutina un área metropolitana o 'hinterland' formado en mayor medida por aglomeración (con términos municipales de la margen izquierda y la margen derecha principalmente, donde cohabitan tanto la continuidad territorial –Portugalete-Santurce– como los espacios de ruptura –Barakaldo/Sestao) que mediante el proceso de unión intrínseca en la idea de *conurbación*, como podía ser el caso de Basauri-Etxebarri-Arrigorriaga. En la actualidad (a fecha de 2012), el sentimiento de pertenencia a un área metropolitana fluvial acontece por el sentido unitario de una ciudad lineal revalorizada tras las intervenciones urbanas en los frentes de agua pero también, y de forma más acusada, gracias al establecimiento del ferrocarril suburbano que permite los accesos en múltiples barrios de la ciudad central y la llegada a puntos bastante distantes incluso en el litoral del Abra, apareciendo en unos paisajes urbanos junto al mar que acrecientan la pertenencia a una misma unidad urbana prolongada en el espacio, que es un territorio-paisaje significativamente configurado y construido en base a su carácter marítimo.

Se habla así de la desaparición del referente y de la perdurabilidad únicamente de la representación que se vuelve imagen seductora para las leyes del mercado. La fachada es imagen carente de profundidad, le falta la 'máscara' de la que hablaban Nietzsche y en nuestro entorno incluso Oteiza, sabiendo que desde las ruinas penetramos en los 'lugares que acumulan tiempos'. Sin embargo, desde el entretenimiento tan solo se puede rozar el mito, acariciar levemente las 'ansiedades acumuladas en el inconsciente colectivo'; en un 'tiempo' en el que cada vez queda menos 'lugar' para la 'existencia urbana mítica'. Obviamente, el tiempo mítico en Bilbao concuerda con un horizonte espacial de 'atmósfera brumosa', y en modernidad con las altas chimeneas fantasmales –pulmón y garganta que se adelgaza cónicamente para 'elevar sus sueños al aire'– y que sobre esa bruma vomita 'cilindros de humos densos', lo cual ha constituido también la 'pátina del paisaje' que decíamos en la introducción.

Además, intervenciones dispersas en la ordenación territorial, que en Bilbao ha sido históricamente una consecuencia directa de los planeamientos urbanos locales en los espacios de confluencia, han generado una imagen metropolitana lineal y parcialmente unitaria, inabarcable con la mirada y que últimamente se pretende homogeneizar, aprovechando para ello los espacios post-industriales susceptibles de regeneración urbanística. Se crean pasajes y paseos por las riberas de la Ría, frentes de agua, parques fluviales –como en la zona de Galindo-Barakaldo–, de modo que una nueva imagen urbana amable en sus planteamientos y tecnológica en su consecución –a lo que contribuyen tanto la arquitectura, como el mobiliario urbano y la escultura– viene a sustituir a la antigua tecnología mecánica, que sí producía una imagen unitaria de aglomeración industrial a lo largo de la Ría. El urbanismo post-moderno combina la arquitectura hiper-tecnológica de 'camuflaje' –sedes para empresas 'innovadoras', 'sostenibles' y supuestamente 'ecológicas' que no terminan de cuajar en Bilbao– con el paisaje 'recuperado' y las infraestructuras para la cultura del ocio, que actualmente se diseñan y se conciben de forma similar a las 'fábricas' de informática, robótica o nanotecnología.

En este sentido, las grandes infraestructuras al amparo de los programas hiper-tecnológicos de innovación radical parece que incluso se apropian de un espacio que ni siquiera les pertenece, un espacio 'excesivo' que 'invade' el entorno circundante. En la ciudad histórica europea, tradicional, imperial, clerical o burguesa, los edificios singulares, religiosos (el templo), institucionales (ayuntamiento y juzgado) o particulares (el palacio, la casa-torre), y los edificios con una clara función cultural y educativa (escuelas, teatros, bibliotecas y museos)

han jugado un papel importante de cara a la configuración del espacio urbano, como hitos señalizadores de especial relevancia, pero que a la vez eran los que en última instancia generaban el espacio público y cívico de uso colectivo, en torno a la plaza del mercado. La singularidad arquitectónica establecía unas coordenadas de ordenación y organización en la ciudad, integrándose con la densa trama construida (la malla urbana clásica, el entramado medieval, la ciudad decimonónica ensanchista)<sup>3</sup>.

Después de una década, el camino contrario se ha plasmado, sin embargo, con las estructuras megalómanas, 'pseudogalácticas' y periféricas del FORUM 'de las culturas' 2004, postergando en parte la idea de reconstrucción de la ciudad que planeaba en Barcelona, como hemos indicado en la introducción, durante la década de 1980 cuando Barcelona tuvo que resurgir, tal que Bilbao ahora, de sus cenizas industriales. La macro-operación del FORUM no crea espacio público en la confluencia de unos de los ejes principales del ensanche barcelonés, sino que constituye un edificio 'hermético' por el exterior donde los acontecimientos suceden en el interior (se crea el 'foro' o el 'agora' dentro del edificio). El espacio restante, las hectáreas destinadas a parques o explanadas y los puertos deportivos en los límites de la ciudad, en conexión con el mar, no sirven para mucho más que para su promoción como imagen fotográfica, puesto que en el gran 'no-lugar' nada sucede a no ser que alguien adquiera un yate con único placer de poder amarrarlo. En ocasiones, parece como si el espacio privado o institucional (FORUM en Barcelona, BEC en Bilbao), privatizara incluso los espacios ajenos a su utilización que se encuentran en 'tierra de nadie'. El "Bilbao Exhibition Center" (BEC) por ejemplo –que comentábamos en el tercer capítulo–, al igual que otros muchos complejos para la celebración de eventos o los gigantescos centros y áreas comerciales, se encuentra en un nudo de rutas viarias que funcionan como envolventes para un espacio claramente privatizado –esas vías de comunicación, arterias y venas que disgregan y fragmentan el territorio–, ubicado en unos antiguos terrenos industriales de Altos Hornos de Vizcaya, junto a uno de los barrios de cota baja de Barakaldo, en el límite donde comienza la ciudad. El manejo del espacio privado puede darse de forma física mediante el amojonamiento o el vallado, o quizás de forma más simbólica mediante el lenguaje y los signos gráficos, considerando que más allá de un predeterminado linde nos situaríamos en el dominio de lo privado, donde comienza lo 'prohibido' (prohibición de pasar, prohibición de entrar, prohibición de detenerse, prohibición de permanecer... Prohibiciones que tiene que ver, generalmente, con la estancia, la movilidad o la presencia física de las personas en unos determinados lugares acotados).

Es cada vez más notorio cómo en esos tránsitos urbanos, la desaparición del espacio público se verbaliza en una intensidad de los privados que evoca representaciones mentales. Otras veces puede ser un barrio marginal o problemático del extrarradio periférico que queda constreñido en 'isletas' rodeadas por 'junglas de asfalto' inhabitables, evitándose así las miradas indiscretas. Por lo tanto, es obvio que en ciertos espacios el caminante se observa a sí mismo incómodo y extraviado, 'no-ciudadano', cuando nos parece que en lugares concretos nuestra presencia no hace sino constatar la ausencia de ciudadanía plural y variada. Un aspecto que tiene que ver con los cambios antropológicos y que, sin lugar a dudas, tendría que ser motivo de estudios sociológico, propiamente antropológico o específico de la psicología urbana. En nuestro caso, hemos hallado una ciudad industrial en declive, dentro de una macro-región industrial también en declive. A partir de ahí, transitamos desde 'el infierno' hasta 'el cielo' en la 'ciudad milagro'. Hemos identificado 'vacíos físicos' y 'vacíos funcionales' por abandono cuando los sistemas productivos industriales desaparecen y Bilbao se reconvierte en operaciones como Abandoibarra (frentes de agua y bordes de la Ría). La propia 'ética del urbanismo' se plasma en su 'estética' cuando se 'captura' un segmento de ciudad reconvirtiéndolo en símbolo.

La 'estructuración competitiva de las ciudades' –en palabras utilizadas habitualmente por economistas– para la 'atracción de activos' impulsa, en este 'instante prolongado', a emular el modelo urbano competitivo adoptado en Bilbao. Aunque, lejos de constituir un ápice de 'innovación' no es sino una especie de 'socio imitador' tardío, de las estrategias seguidas durante los años ochenta y noventa del siglo veinte en múltiples ciudades de escala intermedia

<sup>3</sup> Algo de esto intuimos que se pretendió recuperar en Barcelona, cuando se introdujo el Museo de Arte Contemporáneo (MACBA) de Richard Meier –un edificio ciertamente emblemático por su diseño y por su utilidad–, en un 'intersticio' degradado de la ciudad histórica, volviendo así a reinstaurar un escenario apropiado para la recreación de las señas de identidad de lo urbano como plaza pública frecuentada por todos los ciudadanos.

a ambos lados del océano Atlántico. Incluso las metodologías de elaboración de planes estratégicos son clónicas, con un discurso hegemónico que no admite réplicas ni críticas. Las ciudades que hipotecan terrenos públicos para el aprovechamiento privado, siguen así unas directrices y pautas que socializan los riesgos y privatizan los beneficios. Y es que debemos temer la pérdida de una reflexión que presupone la ciudad como modelo de existencia para el futuro. Un sistema estructural de vivencias en un soporte espacial que se viene abajo si vaticinamos la 'carencia de soporte'. Si las vanguardias dictaminaron unos 'modos de hacer' que ahora ya no producen 'aceleración hacia el futuro', podremos tristemente anunciar que se 'ha acabado' la ciudad. En Bilbao, al menos ha concluido la 'imagen de ciudad dura' en pos del empeño para la 'ciudad blanda'.

### 1.9.1. DIÁLOGOS LIMINALES ENTRE ARQUITECTURA, ESCULTURA Y MOBILIARIO INDUSTRIAL EN LOS MÁRGENES FLUVIALES

Bajo el signo de la post-modernidad, la 'mirada versátil' que decíamos al inicio no oculta sino que evidencia, exacerbando incluso el *recuerdo de lo inexistente* y mostrando el poder uniforme, globalizado y desheredado de identidad. En la modernidad, con los avances de la ingeniería y la ciencia, la industrial –símbolo de esa modernidad– presentaba una dualidad de exaltación continua y rechazo atenuado por el efecto de la prosperidad. En Bilbao, al igual que en otros lugares donde se emancipaban las ideologías menos rupturistas, hemos visto cómo incluso la construcción fabril y la maquinaria propiamente industrial se podía 'ocultar' tímidamente bajo arquitecturas fachadistas de índole tradicional o revivalista. Esos 'procesos de ocultación' fructificaron en arquitecturas esencialmente racionalistas y estilísticamente camufladas de regionalismos (silos de Zorrotza, La Reineta, Puente de Bizkaia en Portugalete). Es esa la industria que en nuestro territorio adquiere formas historicistas. Todo ello se plasma a veces en el arte, en un tiempo de continuidad con las normas establecidas, que son normas de convivencia basadas en la supeditación a las ideologías dominantes.

Todo ello nos ha conducido a revelar la apelación o recreación de un imaginario y a insistir al mismo tiempo, en las evidencias críticas de la producción y reproducción cultural en la ciudad. La memoria imaginaria de la actividad industrial contribuye a esa reproducción plasmada en un nuevo imaginario. En Bilbao, los monumentos conmemorativos de la margen derecha que conmemoran personalidades ubicadas en el recuerdo de la colectividad, e incluso cierto tipo de mobiliario urbano decimonónico que magistralmente rememora un tiempo pasado (sujeto, por lo tanto, a la idea de monumento –monumento mobiliario–), da paso a la escultura alegórica que plasma unas utopías imaginadas. La idea épica del trabajo industrial y el sacrificio, remarcando con cierto lirismo la evocación estóica, formalmente se aproxima a la 'forma de representación' del realismo socialista, pero sin ser ni realista, ni mucho menos socialista. En Barakaldo, la prismática y rotunda peana con relieves que recrean algunos aspectos de la minería y la industria soporta un trabajador quasi-mitológico u olímpico, en un conjunto escultórico casi neoclásico o post-barroco de Lucas Alcalde. Otro tanto sucede en Sestao con una obra del mismo autor y de similar porte, con un busto en homenaje a los trabajadores de la siderurgia y la minería sobre una monumental peana 'férrea' simbolizada mediante relieves alegóricos<sup>4</sup>. También en Sestao, el trabajador en traje de faena y casi futurista de Casto Solano –Trabajador con niña–, lleva un gran sello en su pecho que constituye el plano urbano del municipio, mientras que 'protege' a su lado a una niña de apariencia frágil, impresión acrecentada por la diferencia de escala en las figuras, que en este caso 'descienden del pedestal' y se ubican a pie de calle con una pose aparentemente más cercana al transeúnte<sup>5</sup>. Al frente se encuentra un mural pintado en el quiosko de la plaza, con imágenes figurativas alusivas a la industria y los medios de transporte y comunicación –las

<sup>4</sup> En los relieves laterales aparece una simbología del tipismo más tradicionalista –al igual que en elementos artísticos y decorativos del pasado como las vidrieras de la estación de Abando que antes citábamos–, con imágenes de utopía que representan la vida de los hombres trabajadores de la minería o la industria de Bilbao, conjuntamente con las mujeres que en este caso de Sestao aparecen realizando labores agrícolas o de cuidado de ganado. Esta obra en concreto –donación del Obispado de Bilbao por mediación de Pastoral Obrera– se instaló como remate de la obra de la plaza en la que se encuentra en el año 2001.

<sup>5</sup> Remate de la obra de la plaza en la que se encuentra, el bronce anclado junto a una peana aplacada de cemento se instaló hacia 1992-93.

señas de identidad de Bilbao– aunque en este caso con un énfasis no tan sobredimensionado o aleccionador<sup>6</sup>.

Por otro lado, en la vertiente 'opuesta' o quizás 'complementaria' encontramos la escultura abstracta como recreación simbólica y estetización-objetualización de un entramado material supuestamente libre de cargas o connotaciones ideológicas –desde los muelles de Santurce y Portugalete hasta los parques y promontorios de Galdakao. Sin embargo, constituyen una serie de obras de 'escultura pública' si es que es lícito denominar así, desperdigadas por los muelles, los paseos, los parques y en general los espacios públicos urbanos, a modo de una especie de 'museo al aire libre' tal y como defienden los alcaldes y los responsables de cultura. La 'reinención de la ciudad' y sus espacios lúdicos o lugares de tránsito se realiza en este caso mediante piezas escultóricas de referente iconográfico post-industrial a la vez que tecnológico y post-moderno<sup>7</sup>.

Estos lugares así configurados preludian la imagen de una especie de 'puertas de la ciudad'; 'puertas oteicianas' simuladas que reproducen vagamente insípidas memorias históricas y que, sin embargo, no sintonizan ni con la estructura urbana ni con los espacios públicos, al revés de lo que se consigue cuando se guardan las relaciones espaciales y se generan distintos planos de la ciudad en perspectiva como por ejemplo Oteiza, esta vez sí, en Tolosa. La alegoría en post-modernidad, puede presentarse mediante el conglomerado de formas abstractas o los materiales industriales empleados. Un reflejo fugaz, en todo caso, como los procesos de anacronización de artefactos y estructuras sin ningún uso aparente más que la congelación de un recuerdo relicto. No se rememora reutilizando, sino que se recrea y 'reimagina fosilizando' o reinventando la elaboración mental del recuerdo de la inexistencia, ya que el pasado no fue próspero para todos.

La prosperidad llevó a unos pocos a producir un constructo cultural y un contexto social determinado que da imagen al consciente colectivo de la Ría de Bilbao. Una imagen más o menos estática que hemos heredado, reproduciéndola en parte como legado para la posteridad, puesto que lo real desaparece: desaparecen los astilleros Izar, La Naval de Sestao, volviendo momentáneamente a esa pesadilla real que se reproduce a los veinte años del cierre de otros astilleros bilbaínos, Euskalduna, un gran hito empresarial e industrial, simbólico en todo caso para los habitantes de Bilbao y la Ría. Los problemas socio-políticos y/o laborales no son tampoco ajenos a la asimilación e integración de la ciudad con el desecho y el despojo industrial, en lugares y paisajes que se alzan como últimos reductos de la memoria viva impregnada en las estructuras muertas. Este arquitecto ha sido además un notable exponente en la promoción de la recuperación y reutilización de estructuras industriales arquitectónicas – recordando la utilización de la materia y la luz por parte de los ilusionistas utópicos, lo cual perfilaba la idea de la 'ciudad del día' y la 'ciudad de la noche', y los desfases perceptivos que se creaban. En Bilbao, a la 'luz del día' aún se observa el 'monstruo': el vestigio, la ruina desheredada, la estructura corroída y la materia erosionada, puesto que, como es obvio, en la oscuridad crepuscular de la noche, ya desapareció el resplandor luminoso del acero líquido reflejándose sinuosamente sobre las aguas férreas de la Ría, apreciando una gama de tonalidades cálidas luminosas que revelaban el 'dominio del hierro' sobre el paisaje.

De la misma manera que una peana clásica monumentaliza un objeto real: una vagoneta<sup>8</sup> (el figurativismo en este caso se palpa con la realidad y de la misma manera que una escultura servía como colofón para un hito mobiliario; aquí el 'pedestal' arquitectónico-escultórico contiene un elemento de 'mobiliario industrial' desfuncionalizado), asistiendo perplejos y exhaustos a la defunción y al funeral de un sistema productivo, una estructura anacrónica antaño real pero ahora idealizada, puede muy bien recrear el ambiente necesario de una

<sup>6</sup> Realizado en colaboración con el artista Javier de Las Eras y la empresa Ideas y Medios durante las fiestas patronales de 2003, la obra tiene un 'valor relativo' para los técnicos de cultura del municipio.

<sup>7</sup> En Santurtzi intervienen autores y autoras como Teresa Eguibar, Carlos García Muela, Lorenzo Frechilla, Juanjo Novella, José Luis Sánchez, Francisco Sobrino, Amadeo Gabino, Enrique Broglia, Pepe Noja o Amador Rodríguez, además de algún artista consagrado como Nestor Basterretxea. Todas las obras fueron instaladas entre los años 2000 y 2003.

<sup>8</sup> Monumento al minero que existió hasta hace pocos años, tal y como muestran algunas imágenes, en la confluencia de carreteras entre los municipios de Santurtzi y Ortuella. El monumento lo componía una vagoneta de mineral sobre un pedestal arquitectónico en el que se encontraban los escudos heráldicos de Ortuella y Bizkaia. Al parecer fue instalado en diciembre del año 1970.

escultura abstracta. Pieza que connota la presencia de la industria; por su materialidad, por su color de herrumbre, por la aproximación a ese inconsciente colectivo que se nos ha recreado. Entre medio quedan los 'murales pintados y las esculturas en realismo socialista'. Y es que, si en el imaginario de "Armillas", en las Ciudades invisibles de Italo Calvino, se mostraban las 'canalizaciones de agua' con los 'laberintos de tubos que terminan en canillas, duchas, sifones, válvulas', en Bilbao esos objetos aumentan de escala y se divisan como toda una serie de mobiliario industrial; las balizas, los bolardos de la ribera fluvial, las 'bañeras' para el acero, los trenes de laminación, las baterías de coque, los convertidores Bessemer, los hornos Martin Siemens, los antiguos tranvías aéreos y cintas sin fin –cuyo testimonio lo encontramos en las fotografías sepia de los archivos que delatan historias inmundas–, los cargaderos de mineral y las vagonetas, no resisten la 'catástrofe' de la desmantelación, en unas estructuras donde las 'termitas' –el transcurso del tiempo, el abandono, la lluvia frecuente, el olvido– ya hicieron su aportación más 'corrosiva'.

Al otro lado de las puertas de la metrópoli que se abren hacia el sur, suceden quizás unas estrategias similares pero con distinto signo. Por el mar grisáceo, el Abra, el superpuerto y el recuerdo de los antiguos burgueses poderosos inmortalizados en monumentos conmemorativos, o en su caso tipismos alegóricos como la 'sardinera' de Santurtzi, dejan paso a las praderas antes verdes y ahora totalmente antropizadas y repletas de urbanización y pabellones industriales –una visión que no es, ni por asomo estética–, en las áreas periurbanas de Bilbao, *dans l'arrière pays*, como dirían los franceses. Estas 'puertas de entrada por el interior' recuerdan en todo caso confluencias de ríos y caminos, y quizás de algún modo descubren el semblante más anacrónico de una simbología bastante más rural que urbana –el 'dantzari', la 'seta' de Galdakao<sup>9</sup>–. Simbología intrínsecamente arraigada y aferrada a algún compartimento de la mentalidad colectiva que define comportamientos sociales, y que acota física o metafóricamente un espacio metropolitano delimitado por la costa y la montaña.

### 1.9.2. DESTRUCCIÓN Y 'OLVIDO' DEL 'IMAGINARIO INDUSTRIAL' EN EL 'CEMENTERIO FABRIL'

Realizando un sucinto repaso, de todo cuanto hemos mencionado hasta el instante se ha podido entresacar cómo la tecnociencia y los productos tecnológicos derivados del diseño aplicado al urbanismo constituyen en la situación post-moderna que nos caracteriza el lugar (el 'locus') y lo simbólico, que otrora fue sustentado por el monumento, siendo ahora ocupado por las construcciones de alto grado tecnológico que apelan directamente a valores tecnocráticos a nivel arquitectónico, y en una escala inferior por el mobiliario urbano impregnado de conceptos y técnicas imperantes en el diseño industrial. Un bagaje conceptual y técnico que, sin obviarlo, descende a su vez de la perspectiva objetual y funcional de lo escultórico que comienza a entremezclarse en los artefactos artísticos contemplados desde unos parámetros determinados de las vanguardias históricas y las escuelas de diseño. Nuevos procesos de los cuales perdura su notable influencia posterior en el campo del arte unido al diseño y los denominados 'oficios artísticos'. De este modo, en última instancia, el mobiliario urbano viene en parte a sustituir a la escultura pública que 'pierde', se 'depura' de carga simbólica y 'gana', adquiere contenido funcional, incidiendo una vez más en esa idea de 'elemento objetualizado'.

Ello enlaza, no obstante, con unos nuevos valores de mobiliario de diseño que, aunque nunca haya perdido del todo su carácter funcional, la preocupación se dirige en mayor medida en la post-modernidad hacia lo estético y lo escultórico, asociado precisamente a esa escultura (pública) de recuperación reminiscente monumentalista. Una inquietud que vuelve a invadir el límite entre lo arquitectónico, lo escultórico y el mobiliario urbano, donde el valor en alza del diseño se entremezcla con la alta tecnología aplicada a la construcción arquitectónica manteniendo concepciones estéticas concretas derivadas de lo escultórico y de la abstracción vanguardista, sin olvidar que una de las estéticas de mayor interés en la post-modernidad es precisamente esa 'estética del límite', de los 'contornos', de los bordes e 'intersticios'. Surgen

<sup>9</sup> Elementos 'escultóricos' de fundición colocados en parques y espacios urbanos de Galdakao, por obra y gracia del alcalde de la localidad, dando cuenta del arraigo y pervivencia de los 'buenos usos' y costumbres tradicionales al inicio del siglo XXI, haciendo gala sin rubor de una función ideológica más bien 'ejemplificante' y aleccionadora para el adiestramiento de la ciudadanía. Las setas gigantes por ejemplo, reproducen minuciosamente el aspecto de la *Amanita Rubensces*, seta simbólica y emblema de la sociedad micológica del municipio.

así objetos significativos cuando no simbólicos recuperando o formando espacios públicos urbanos regenerados o de nuevo cuño en la ciudad. En Bilbao, obsérvense ejemplos como las lámparas-grúa formalmente impecables de Federico Soriano en el frente de agua de la orilla de la Ría junto al palacio de Euskalduna que se han citado, como una alusión a ciertos elementos de la industria (permanencia de cierta memoria), o construcciones de índole escultórico-arquitectónico ('micro-arquitecturas') como marquesinas o pérgolas, cumpliendo unas funciones técnicas determinadas sin rechazar la tecnología aplicada a la arquitectura reseñando cualidades propias de unos diseños estéticamente formalistas, ya que tratándose de la estética en el espacio público urbano, no puede existir la misma concordancia o correspondencia entre unos elementos diseñados específicamente para un determinado lugar y que han de ir en consonancia con las características estéticas de ese 'lugar' –elementos que comunican–, al traslado de esos mismos elementos a otro lugar u espacio en donde, ya despersionados, funcionarían como mobiliario meramente ornamental sin ningún poder de comunicación.

Si la escultura había consistido tradicional e históricamente en estatuaria y monumento, relegando al mobiliario la objetualidad del puro diseño, es en el límite, en el umbral, en la frontera liminal del 'entre' que venimos nombrando donde lo figurativo, lo formal e incluso la imagen se 'pierden', se 'depuran' o 'desaparecen' en un plano inclinado o un ángulo que además contienen una función de uso mobiliario junto con la identificación y a veces apelación simbólica a la escultura. La 'preparación' de un lugar urbano con pedestal o pavimentación especial para la contención de una estatua, vuelve a ser relevante en la post-modernidad pero no para la inserción de monumentos sino para la instalación de mobiliario urbano –en ocasiones mobiliario de escala monumental o presencia escultórica–, que de este modo queda significado de forma especial en un lugar premeditadamente determinado ('preparado' para el monumento o la escultura reconvertida en mobiliario urbano con un 'espacio en derredor') y 'personalizado' como en el caso de los muelles de la Merced y de Marzana en Bilbao (espacio fluvial arquetípico e histórico provisto de 'señas de identidad' impregnadas incluso en el 'escudo de Bilbao') con la batería de 'bancos escultóricos' de cemento elaborados por ONN Outside en colaboración con el diseñador Sádaba.

Salvando los lógicos y 'cautelosos' trechos, el 'laboratorio experimental' del Oteiza más arquitectónico a escala escultórica o en el panorama americano las estructuras modulares de Tony Smith como 'espacio y escultura minimal inicial' inauguran diferentes modos de entender la escultura a partir del fin de la modernidad, a grandes rasgos, en tres orientaciones básicas: la aproximación al minimalismo más o menos ortodoxo de la década de 1960 (André, Flavin, Judd, Lewitt, Morris) y las derivaciones 'heterodoxas' posteriores (Hesse, Sapiro, Serra), la vía de las reinterpretaciones del paisaje, los earthworks (Morris) y el land art (Smithson, Long, Heizer, De María), así como los 'creadores' o 'interpretadores' de un nuevo mobiliario urbano escultórico con la interconexión mutua de ambos conceptos desarrollados en la práctica de la escultura (Burton, Armajani) tanto por la vía de lo contemplativo, sea con un carácter intuitivo, sea con un carácter tensional, como por la vía de lo conceptual, sea con un carácter anecdótico, o con un carácter normativo. Lo cual interconecta con una especie de acción que 'vuelve al objeto' con la 'llamada al orden' ('rappel à l'ordre') de una escultura que se acerca a la arquitectura o a la ordenación del paisaje (o al menos a su mobiliario) que es lo que en este instante más interesa. Espacio, masa, 'espiritualidad' y luz (conceptos que, por cierto, se hallan siempre presentes en Oteiza) definen una escultura que para K. Barañano 'regresa a la arquitectura' (a nivel 'micro') como 'texto originario' del espacio redefinido por 'estructuras primarias' del constructivismo y del neoplasticismo que por ejemplo T. Smith reconstruye en un 'mobiliario platónico' de 'arquitectura minimal', frente a la 'estetización' del mobiliario urbano que redescubre el 'objeto escultórico' de la abstracción pero 'funcionalizado' e 'hiper-tecnológico' en post-modernidad. Estructuras 'complejas' casi imposibles de 'memorizar' introducen aspectos dimensionales que inducen a reflexionar sobre la noción de *lugar*, en la forma en que un lugar puede ser esculturalmente definido o articulado utilizando 'métodos de construcción modulares' y con líneas directrices perpendiculares y/o paralelas a esquemas arquitectónicos preexistentes en los 'lugares de encuentro' laberínticos, camuflados en planos proyectantes, diedros con ángulos rectos, volúmenes prismáticos entre la arquitectura, el mobiliario y la escultura cuyos intersticios vacíos dejan entrever el paisaje del 'fondo' cerca del cauce fluyente de agua.

En otro sentido, regresa el Oteiza más post-moderno y 'monumental' ('involuntario pacto' por 'lo monumental y el gigantismo') a Bilbao con la escultura subvencionada por el Consorcio de Aguas que ha sido desplazada al comienzo del paseo ribereño y también histórico del Campo de Volantín (a escasos metros del lugar originario) por deseo del artista y por problemas técnicos<sup>10</sup>. La obra se trata de una reproducción a gran escala (a lo que ya nos tienen acostumbrados los gestores del patrimonio de Oteiza) de una de las variantes ovoides de "La desocupación de la esfera", pieza que forma parte ahora de la colección del Museo de Bellas Artes de Bilbao. Además de la propia transgresión conceptual que deriva de las obras de este escultor cuando se maximizan hasta la desfiguración<sup>11</sup>, en Bilbao denota una pérdida de equilibrio entre un escenario urbano consolidado históricamente por el puente del Ayuntamiento y el edificio-monumento (casa consistorial de Joaquín Rucoba, 1883-1893). Escenografía de fuerte componente iconográfico ante la que se interpone la escultura-objeto monumentalizada de no menos vigor icónico y representacional<sup>12</sup>. En más de una ocasión importantes obras de autor reconvertidas a parámetros indicativos de un carácter autorreferencial, son reconsideradas como 'anti-monumentos' o 'neomonumentos' cuando no logotipos que reclinan su misión a la representación y exaltación de identidades corporativas (con cargo a artistas cuya reputación es puesta al servicio de la imagen de marca), en favor de las administraciones pública y entidades u organismos privados que tanto aprecian estas estrategias en vista de su proliferación<sup>13</sup>.

Por otro lado, la 'reminiscencia' es también la 'cualidad objetual', el propio valor como objeto que no se justifica únicamente por su 'función' técnica-material. Conjuntamente con ello el interés por la estética vislumbra en mi opinión, cuando son los arquitectos o los artistas los que intervienen va más allá del diseño singular o peculiar, aflorando del mismo modo otra de las reminiscencias que sería la apropiación espacial, las relaciones e interacciones con el entorno que tiene que ver con la 'reminiscencia' del minimalismo cuando las esculturas objetualizadas se asoman de la galería al espacio público 'desplazándose' después hacia el mobiliario como el caso que se aludía más arriba, así como con el diseño urbano que conjuga el planeamiento urbanístico con la inclusión de la escultura pública y/o el mobiliario urbano en el espacio de la ciudad. En estos 'lugares inciertos' e 'intermedios' de la ciudad (personalizados y caracterizados en los márgenes fluviales en el caso que nos ocupa) es donde se palpa la importancia de otra de las reminiscencias que es la escala en función del objeto que puede adoptar valores monumentales o mínimos. En ciudades como Bilbao o Donostia-San Sebastián no es difícil encontrar un determinado mobiliario que imprime carácter a la ciudad asociado a cada puente, constituyendo su imagen de marca palpable en barandillas o lámparas de iluminación que sobrepasan su función utilitaria. Las piezas de mobiliario simbólico o funcional

<sup>10</sup> Tal y como nos muestra este extracto explicativo sobre la colocación: "en un principio se pensó que la pieza se podría colocar en la isleta de planta circular de distribución de tráfico rodado que se iba a construir en la Plaza Ernesto Erkoreka frente a la entrada del Puente del Ayuntamiento; se hicieron distintos ensayos gráficos a base de fotomontajes y se comprobó que la posición funcionaba desde la visión lejana pero adolecía de relaciones de proximidad. La posición de la isleta y el flujo constante del tráfico que rodearía la pieza, la hacía inaccesible, quedando en una situación excesivamente 'autista'. Otra opción fue colocarla en el parterre adosado a la isleta, lo que le dejaría más escondida. Finalmente, la obra se colocó frente al Ayuntamiento. Tocando a la R1a y al Puente del Ayuntamiento existe un espacio de buenas medidas situado a cota inferior de las calles y la plaza Ernesto Erkoreka, que conforma el final del Paseo Campo de Volantín. Es un espacio con un grado de urbanización muy precario y con un uso muy limitado debido a su posición deprimida y en 'cul de sac' que lo segrega de la circulación peatonal de la zona. Por su posición y tamaño el espacio parecía ser idóneo, una vez transformado, para colocar la pieza escultórica. Si bien esta posición pierde la centralidad respecto al Puente del Ayuntamiento que tenían los dos emplazamientos anteriores, tiene a cambio muchas virtudes. Está frente al acceso principal del Ayuntamiento, es visible desde el Puente y desde la R1a, da un final al Paseo Campo de Volantín y está en relación con los nuevos hitos monumentales de Bilbao que se están colocando a lo largo de la R1a.

<sup>11</sup> Se hacía notar con el ejemplo de Donostia-San Sebastián cómo la monumentalización de sus obras que no fueron concebidas para la instalación en un ámbito urbano, contribuye sin lugar a dudas a una radical pérdida de la ingravidez y valor altamente experimental que el Oteiza '(re)constructor' del cromlech, reinventado en la 'caja metafísica' del 'escultor minotaurizado' confiere al vacío interior de sus sucesiones de desocupación del cubo, la esfera o el cilindro (series provenientes básicamente de la segunda mitad de la década de 1950).

<sup>12</sup> A este respecto la ubicación que originariamente se propuso en la glorieta del cruce de vías remodelado entre el consistorio bilbaíno y la plaza del Gas, hubiese resultado a todas luces más satisfactoria y menos transgresora. La plataforma levemente inclinada y la base que han tenido que construirse para el anclaje de la obra (los arquitectos Francs Bacardit i Segué y Manuel Ruisánchez i Capelastegui materializan el soporte. Ambos colaboraron también en la ubicación de la obra de Oteiza en el Paso Nuevo de Donostia-San Sebastián que veíamos anteriormente), tergiversan además el modo en que en ese espacio significativo se producía la diferenciación de cotas para la circulación del caminante.

<sup>13</sup> No olvidemos que la escultura monolítica, de acero cortén o pintado, llegó a ser un verdadero símbolo de lo urbano moderno reminescente de una estética de vanguardia provista de excrecencias pseudomonumentales.

como 'testigos inmóviles' ante las vicisitudes temporales y los elementos de comunicación que transitan la ciudad sobre el río contrasta, no obstante, con la idea de 'movilidad del mobiliario'.

Recordar antes de finalizar que la escultura 'objeto' reclamada en sus diversificaciones formalistas y gestación de estéticas minimalistas, subyace en ese sutil límite que el devenir de los tiempos instaura, traduce o impone entre el mito y el monumento; que se plasman o proclaman con la memoria histórica y el imaginario colectivo junto al hecho escultórico, y representaciones que se asemejan a los útiles de función, de los puertos, de las fábricas y de los puentes como lugares arquitectónicos de sentidos y significaciones simbólicas imperantes en nuestras ciudades y entornos urbanos en torno al agua. En Bilbao, seguramente de forma paradigmática, la organización de la urbanización y la 'ciudad metropolitana extendida' en las orillas fluviales ha configurado el carácter de la sociedad segregada por sus medios de vida y de trabajo con claras incidencias que continúan percibiéndose en el espacio público urbano. En la margen izquierda de la Ría, se sucedieron las zonas fabriles y la imagen en sepia o en negro sobre blanco de la ciudad 'tediosa', 'repetitiva', estéticamente apoteósica; la ciudad gris de Dickens, que era en todo caso 'ciudad inevitable'. Esto es, la ciudad industrial del terrible trabajo alienado donde las chimeneas humeaban desde al alba hasta el anochecer. En otro sentido, también fue la ciudad de los 'malos olores' y 'malas costumbres', 'sucias' en términos morales, de malos hábitos y peores gentes, que fueron las ideas subyacentes en el fondo de la ciudad, en todo caso, 'evitable', alentadas por próceres políticos e ideológicos que aunque respetables desde el punto de vista histórico, dignas de poner de manifiesto y en entredicho.

El contrapunto se plasmaba en las utopías arcádicas e idílicas del siglo XIX, sobre las que se sustentaron los proyectos de colonias y asentamientos urbanos donde primase el sentido de la 'comunidad' y del 'ordenamiento moral de las conciencias' con su consiguiente reflejo espacial, urbanístico, estético-arquitectónico. En el País Vasco y concretamente para Bilbao – sobre todo en la paulatina urbanización de la margen derecha por parte de la burguesía y las clases pudientes: Algorta, Neguri, Las Arenas-, personajes destacados de la cultura vasca desde el final del siglo XIX promovieron y/o ejecutaron este tipo de ideario que tuvo sus antecedentes en las ciudades racionales de C. N. Ledoux (Chaux) con arquitecturas cuya forma expresaba la función o el destino, los propósitos para la ciudad-jardín de Howard Hebenzer o los 'falansterios' de Fourier, si bien no quedó en un 'sueño decimonónico' sino que tuvo sus consecuencias incluso en el siglo XX con ciertas dosis idealistas sobre el territorio y la construcción vertidas por el propio Frank Lloyd Wright en el contexto norteamericano. La ordenación del espacio y del territorio con un tipo de edificación determinado implica también, en ocasiones, la imitación en el jardín 'laberíntico' heredado de las grandes modelaciones en el paisaje del siglo XVIII, de ciertas cualidades abstractas que resuenan a la 'idea de ciudad' trazada con acequias, canales de riego, vasos comunicantes, lagos, fuentes y estanques con la eterna presencia del agua como elemento fluyente que sobresalta la quietud del paisaje reproducido en miniatura, junto a pasadizos, cantones, túneles vegetales y lugares recónditos más propios de la ciudad abigarrada donde cada día se expresan los temores como 'pánico urbano' y que en el jardín son reinterpretados como 'lugares lúdicos'. Mientras que, en la post-modernidad la 'ciudad del miedo' precede otra vez a la ciudad de la 'seguridad'; la ciudad 'censora' y 'coartadora' de las 'cámaras de vigilancia' que 'fotografan' el fluir continuo y perpetuo del movimiento ciudadano incansable.

### *1.9.3. RECAPITULACIÓN Y EPÍLOGO: CONSIDERACIONES Y REFLEXIONES A PROPÓSITO DE LA CIUDAD 'EXPANSIONADA'*

No ha transcurrido excesivo tiempo desde cuando la Asociación Internacional de Urbanistas resaltaba que, Bilbao como ciudad con vocación metropolitana y la emergencia de Euskal Hiria como ciudad-región están siendo un referente internacional en materia de innovación urbana y articulación territorial. Por el contrario, el ofuscamiento de la identidad periclitada, incapaz de vislumbrar alternativas 'renegociadoras' en las 'crisis' inducidas por la globalización parece inspirar el pensamiento de escritores como Ángel Rekalde, sobre todo ante unas palabras del arquitecto Eyal Wizman reflexionando sobre la 'banlieue' parisina como espacios de exclusión; sin conexiones, sin memorias, sin espacios públicos, para poder 'amasar' y 'controlar' a 'esas gentes que no se les quería cerca', tal y como nosotros mismos habíamos señalado. En Bilbao, a los trabajadores de la margen izquierda sí se les quiso cerca



de las fábricas, por lo que continuas hileras de edificaciones mugrientas surgieron entre la Ría, las fábricas y la montaña, mientras que en la orilla derecha se asentaron los barrios burgueses más 'sofisticados' de la 'oligarquía industrial'. Dicha contradicción espacial y socio-morfológica fue la que acuñó una imagen territorial longitudinal y multicentral de la metrópoli bilbaína, cuyo núcleo más importante seguía siendo el municipio de Bilbao, pero que, a causa de sus peculiaridades espaciales y sus fuerzas centrípetas y centrífugas de urbanización, se escapa en parte de los modelos estandarizados del crecimiento urbano más o menos 'racional'. Modelos que durante el siglo XX se sustentaron en innumerables teorías sucesivas acerca de la ordenación de aglomeraciones y conurbaciones urbanas. Desde las ideas utópicas hasta los ejemplos científicos de Doxiadis (uno de los autores que participó en el concurso de 1961 para la 'nueva ciudad de Asua' que veíamos en el segundo capítulo).

En Bilbao, los límites de esa 'entidad' metropolitana como 'alguna cosa que puede ser nombrada' (Claude Lévi-Strauss) los hemos ido hallando e identificando en la 'contención del agua' como 'contención del vacío' y el 'muro que abraza el puerto' como si de un 'frontón' se tratase, mientras las esculturas 'reproducen' la industria y proyectan en los monumentos el 'sentido de permanencia' con 'figuras centrales cultivadas' (los próceres de la industria). Si bien aparecen también, en los márgenes, otras figuras 'no tan cultivadas' que a posteriori se plasman en 'murales lúdicos' (Dolores Ibarruri). Con ello estamos aludiendo, tal y como puede comprobarse, a la memoria industrial y memoria minera como 'testimonios humanos' de 'realidades inexistentes'. Si la 'memoria activa' que tiene 'significados' representó en el ámbito de Bilbao una 'categoría social' como 'lugar de las colectividades' (clase trabajadora, proletariado...), la 'pasividad del recuerdo silenciado' en tanto que 'pacto por el olvido' de aquella presencia que 'ya no está' nos conduce hacia las simas de ese 'silencio profundo', cuando 'las huellas que nos llevan a la rememoración' se borran y desaparecen. Las estrategias de marketing en Bilbao, donde ya empiezan a confluír, como en tantos otros sitios, los '*diseñadores de espacios físicos*' con los '*diseñadores de espacios virtuales*', tienden a privarnos de los marcos espaciales necesarios de referencia que son esas huellas de la memoria deglutidas en el olvido. Puesto que tampoco se está dando la transmisión familiar, indicativo claro de la pérdida de significación.

En la breve geografía convulsa y repentinamente cambiante del País Vasco de los 'cuatro vientos' (*Lauaxeta* le llamaron al poeta vasco simbolista, comandante del Batallón de Bilbao), los 'cuatro climas' de la trashumancia y los 'cuatro entornos' (el valle, la montaña, el mar y el bosque), configuraron 'cuatro culturas' (la minera, la siderometalúrgica, la marítimo-pesquera y el mundo agrícola) con 'cuatro estéticas' y 'cuatro colores' (el rojo, el negro, el azul y el verde). Lo mismo que para Oteiza los 'cuatro seres' que habitan en el 'ser estético' (el de la tierra, el del cielo, el de dios y el de la esperanza) fracasan, las '*cuatro memorias*' que hemos señalado en fase de descomposición se recrean lúdicamente con 'imágenes amigables' que 'reinventan imaginarios', poco o nada 'sostenibles' y a menudo 'expulsados' a las periferias de la 'ciudad expandida' en una suerte de 'urbanización' o, lo que es lo mismo, 'banalización' de unos paisajes mediante los procesos de urbanización<sup>14</sup>. La destrucción y nueva configuración de paisajes pasa por la ubicación de infraestructuras en áreas suburbanas subburbalizadas con el consiguiente revertimiento en la sociedad y en los desplazamientos cada vez más frecuentes con los ratios de movilidad ascendente.

Así, la sobrecarga ambiental del territorio responde a problemas multifactoriales como la proliferación de 'infracentros' (grandes áreas comerciales y 'centros virtuales' que 'debilitan la ciudad') o la necesidad epidémica de 'huida a *la campagne*' con la moda 'agroturística' incontrolada, que ya preocupa lo suficiente como para discutir la conveniencia de esos 'hoteles rústicos' con todos los servicios disponibles e incluso aparcamientos para vehículos en zonas de alto valor paisajístico y/o ecológico; estando, además, algunos de esos lugares sujetos a figuras jurídicas de protección o considerados espacios naturales. El '*continuum* rururbano' que intuimos constituye, en parte, 'Euskal-hiria' como ciudad-región que decíamos en la introducción, pero que ocluye la diversidad ancestral del territorio. Los 'ciudadanos ocupadores del espacio público' devienen 'conductores' por unas sendas marcadas ante la irrupción del vehículo particular que congestiona el tráfico (ciudad '*sprawl*' o 'mancha de aceite' que invade el territorio, las conurbaciones y los suelos de reserva). Por lo que urgiría la recuperación de esos

<sup>14</sup> Véase, por ejemplo; Nuria Cano, 2011.

espacios públicos para el 'ciudadano', si se quiere, de 'euskal-hiria' como concepto 'polifuncional' y 'policultural'<sup>15</sup>.

No obstante, invertir los términos del sistema urbano va en contra de la visión de 'cultura' que siempre se ha asociado a la ciudad como un 'colectivo' de 'valores compartidos'. Es así como en la edad media la 'ciudad gremial' de la colectividad reconoce cierta 'libertad del ciudadano' con su estatus diferenciado al 'territorio feudal'; lo que se superpone, en parte, a la antigua y clásica ciudad-Estado que otorgaba la condición de 'ciudadano', si no a todos los habitantes como podían ser esclavos o mujeres. En la 'ciudad ilustrada' y neoclásica del anonimato, la práctica de la supuesta 'libertad individual' se asocia a la 'educación', a las 'culturas de las elites efervescentes' y al 'refinamiento' aunque también a la disidencia y, llegado el caso, la revolución como forma de disolución y sustitución simbólica de unos paradigmas por otros, lo cual tenía a su vez su reflejo especular en ámbitos científicos e incluso religiosos. Son quizás períodos dominados por fuerzas centrípetas que surten el efecto de 'atracción hacia la ciudad'. Entre los siglos XIX y XX la 'ciudad de ciudadanos' que da comienzo al 'mestizaje' es la ciudad industrial por antonomasia, lo que, debido a problemas de densidad, de salubridad o de necesidades expansivas cada vez mayores da lugar a una tendencia característica acrecentada desde el ecuador del siglo XX, que sería la rápida 'metropolización' con sus fuerzas centrífugas de 'expulsión' hacia los 'subcentros' y zonas periurbanas.

Inercia que se mantiene alimentada por la 'necesidad estética' de alejamiento de la ciudad a los asentamientos de 'casas endosadas' donde la comunicación solo es posible con los WASP de un mismo estatus y comunidad, si bien han desaparecido parcialmente de la epidermis los 'dilemas moralistas' del siglo XIX que sonsacábamos en el capítulo segundo, sustituidos en nuestros días por la incertidumbre de la 'seguridad'. 'Casitas de campo' y 'caseríos neo-clónicos' descontextualizados aparecen desperdigados por el territorio. Sucede un fenómeno de 'uniformización estilo IKEA', no solo estética o pseudo-estética, que, por ejemplo en el País Vasco, va unida a restos de imaginarios político-ideológicos que pretenden idealizar lo identitario mediante la explotación comercial y a la pérdida de funcionalidad como unidad productivo-económica del caserío, que se mitifica por la vía de la 'estetización' y la reproducción de reconstrucciones culturales. Todos esos elementos constituyen 'signos de urbanización del territorio' con una serie de símbolos redescubiertos a modo de simulacros que nos anuncian la cercanía de la ciudad, de lo urbano. A su vez, observamos surcos y marcas en el paisaje que atesoran los signos de identidad de la revolución tecnológica y los afanes estético-monumentales de las civilizaciones en cada época concreta. Y es que todas las culturas han ordenado el territorio mostrando su propio carácter idiosincrásico en dichas modelaciones. En nuestra latitud, la urbanización que se asienta en los estrechos corredores de una geografía topográficamente sobresaltada supone un indicador espacial de cualidad urbana. Esos 'signos de expansión de la ciudad al territorio' de modo que unas áreas metropolitanas tienden a confundirse con otras. El trasiego de población en esa 'euskal-hiria' entendida en estos términos de urbanización constantemente intensificada y conmutación (trabajadores de la ciudad que pernoctan en los suburbios o en el 'campo'), implica también cierta 'gentrificación subyacente', más o menos indirecta e inconsciente.

Sin embargo, el mercado territorial no es 'expansible hasta el infinito' y ya hemos comprobado en la primavera de 2006, por las noticias concretas de puntos candentes en la Península Ibérica, cómo no se pueden reconvertir pueblos pequeños en pueblos grandes. La ciudad proporciona recursos, servicios y condiciones de urbanización que no puede asumir la campaña de una forma arbitraria e indiscriminada. La 'estética' no puede ocultar por más tiempo los despropósitos de abusos en cuanto a recursos, mediante imitaciones hiper-tecnológicas o agravios políticos descerebrados de cabezonería infantil que pueden transformar enclaves como Itoitz en poco más que 'lugares para la escultura'. Todo ello tras las tormentas de la discordia y la percepción de una esterilidad funcional por manifiestas incompetencias e incontinencias más o menos impunes.

Otras fuerzas centrípetas en la ciudad post-moderna y 'transnacional' se dirigen a los usuarios urbanos 'transnacionales' prevaleciendo inusualmente las estrategias de 'captación de visitantes'. Los centros de la ciudad tradicional se disipan del plano en el que se identificaba

<sup>15</sup> Idea equitativa de territorio 'compensado' con grandes focos de ciudades cercanas que deriva de una visión política como 'solución' para la revalorización de zonas residuales contribuyendo a la expansión del urbanismo.

el 'centro urbano' (arquitectónico, urbanístico y monumental) con el núcleo del poder (sociológico, económico y político) inequívocamente en la plaza pública (espacio público urbano en su sentido más antropológico). Cuando en la ciudad prima la 'idea de destino' (turístico o empresarial) la concentración de masas en eventos puntuales indica la adquisición de poder por parte de los nuevos 'centros culturales' donde todo arraigo histórico queda abolido, suplantado o mimetizado por el 'rostro más penetrable' del 'nuevo orden mundial'. Mientras tanto nos desorientamos, puesto que 'las luces se encienden en otro lugar' y las tinieblas causan una gran insatisfacción para la vida que 'acontece en el intervalo'. Ese 'intervalo' o 'espacio intermedio', 'intersticial', donde la construcción de límites tiene que saberse 'variada', 'contextual' y 'justificada', teniendo muy presente la diversidad.

Nos encontramos así con ciudades 'replicantes' en cuanto a desmemoria y construcción de memorias, basadas en la obsolescencia por una parte (el resto post-industrial como 'sombra fantasmagórica') y por otro lado en la aceleración del cambio que promueve nuevas imágenes supletorias, casi oníricas, para la 'tibieza de la memoria' ante la destrucción del lugar en la 'no-ciudad'. Ante el declive del humanismo como ideología homogenerizadora; una especie de religión laica o cuanto menos secularizada, se apodera de la ciudad post-moderna<sup>16</sup> se convierte en una acumulación informe y apoteósica de símbolos variados e inconexos. Es donde se produce la falacia del 'crecimiento económico' y el 'desarrollo informacional internacional' supuestamente 'compatible' con las medidas 'ecológicas' de transporte, vivienda y aprovechamiento urbanístico racional, siempre con la necesidad perentoria de abastecer y mantener el 'ritmo de crecimiento económico'.

Las 'ciudades de la década de 1990' van transformando la ordenación administrativa y planificada por la gestión estratégica a cargo de agencias de desarrollo económico y metropolitano de carácter supramunicipal e independientes en gran medida de los poderes públicos como ejercicio corrector de un determinado control normativo. El lógico remiendo para el declive industrial se sustentó en los 'parques tecnológicos' como elemento esencial de la nueva y 'eficiente' industrialización 'innovadora' a modo de señuelos a veces más 'despilfarradores' que 'electoralistas', extrapolando experiencias americanas como Silicon Valley o las tecnópolis japonesas, junto a universidades interconectadas en redes de difusión y ayudas mutuas entre universidad y empresa. Lo mismo que las leyes laborales adecuadas a los intereses económicos promulgan la 'flexibilidad' y la conversión de los 'trabajadores' u 'obreros' en 'recursos humanos' sin apenas atisbos de contestación social (contrariamente a lo que vimos, por ejemplo en Francia, durante la primavera de 2006), la 'flexibilidad en el urbanismo' adaptable a los territorios en transformación convierte el planeamiento urbanístico o la ordenación territorial en 'recalificación especulativa'. 'Articulación flexible' de esos espacios urbanizados en 'mancha de aceite', como antes indicábamos, aumentando sobremanera los problemas de accesibilidad y congestión.

El 'juego del mercado' que resulta imposible de 'coartar sustancialmente' impide patrones rígidos en la localización de los centros de trabajo. De modo que primero se implantan las empresas y después la vivienda, tal como veíamos que sucedía en el siglo XIX; para lo cual ahora es preciso tejer mallas de comunicación y redes igualmente flexibles de transportes. Redes estructurantes del territorio, intercalando ideas de desarrollo e innovación, telecomunicaciones, tecnología e investigación con 'ambientes de sostenibilidad' y 'valores intangibles'. Lo cual se produce en un lenguaje simbólico que ensalza los 'espacio de calidad paisajística', representando la 'nueva monumentalidad' que 'recentra' y reinventa la metrópoli. La carretera puede así dar lugar a una nueva 'centralidad' con sus hitos escultóricos post-modernos que 'redimen la ciudad perdida' y preludian la 'ordenación regresiva del territorio' intuida por Massera<sup>17</sup>. Territorios donde las 'megatiendas' se instituyen en 'regidoras de los flujos'<sup>18</sup> coordinadores de los 'espacios de control' para 'ciudadanos consumidores' que son identificados y perseguidos por huellas electrónicas y 'estructuras de bits' en cuyo horizonte ya se encuentra la 'venta de segmento uno' o 'marketing dirigido a una sola persona', lo que es algo así como el 'colmo' del 'no-lugar'.

<sup>16</sup> Giandomenico Amendola, 2000.

<sup>17</sup> La 'ordenación regresiva del territorio' se presenta también en cuanto la publicidad se convierte en terror, de modo que "el anuncio publicitario adopta un carácter coactivo (vallas publicitarias, anuncios en la carretera, esculturas-logotipo, autopistas de 'marca', señales 'coercitivas', etc).

<sup>18</sup> Manuel Delgado, 1999, 2011.

Aún así, en las últimas décadas “el centro comercial suburbano ha vuelto a la ciudad, hogar de sus ancestros la galería y los grandes almacenes”<sup>19</sup>, mientras que la actividad de la compra como ‘última forma de interacción pública’ ha colonizado y reemplazado todos los aspectos de la vida urbana (los centros históricos, los suburbios periféricos, las calles y las plazas, las estaciones de ferrocarril, los aeropuertos, los museos, los hospitales, las escuelas, las iglesias e internet<sup>20</sup>). Las ciudades son revitalizadas como ‘vehículos del consumo al estilo americano’. El ‘Espacio Disney’ traza una perversa línea por la que la misma conservación del núcleo de la ciudad produjo a veces un vacío no urbano luego convertido en centro comercial, de modo que incluso las fachadas históricas de las ciudades enmascaran ‘la realidad omnipresente de la no-ciudad’.

Cuando la comunicación lo invade todo reverberan gigantescos espacios de circulación y ‘conexiones efímeras’, lo que hace desaparecer y estallar la escena anteriormente preservada por la separación mínima de lo público y lo privado, la escena que se representa en un espacio restringido, según un ritual secreto que solo conocen los actores. En la ‘ciudad transparente’ todo queda expuesto a la ‘luz de la comunicación’; mientras, sin saberlos, somos alienados por el destello de las imágenes. Continuando en la misma senda se advierte que ‘una vez liberada’ (la ciudad) de sus ‘límites’ por los avances de la comunicación, un único consuelo de ‘ciudadanía consumidora’ amenaza, por su uniformidad homogénea aunque disimulada<sup>21</sup>. La ‘obsesión por la seguridad’ es pretexto, así mismo, para la introducción de tecnologías invasivas dirigidas a la vigilancia y manipulación ciudadana, en una red global permeable en las dimensiones espacio-temporales trastocadas o alteradas por la virtualidad.

Es así como en ‘Cyberbia’, la ‘arquitectura de la decepción’ es ‘pura semiótica’ repleta de imágenes simulácras extraídas de la historia; edificios para un parque temático de la ‘ciudad de la televisión’. Enfocados directamente hacia el diseño del espacio urbano, se destaca como ‘producto construido’ de la post-modernidad no la arquitectura sino el ‘espacio basura’ detritico, en el que la jerarquía es reemplazada por la acumulación y la composición por la adición y sus moradores conforman hordas de ‘inquietos consumidores’. Interior y extenso, donde ‘rara vez se perciben sus límites’, el espacio basura ‘funde’ lo público ‘en’ lo privado. Un espacio ‘político’ que depende de la eliminación de capacidades críticas en aras del placer y la comodidad; en cuyo seno se establecen ‘programas de desorientación’ sistemática. ‘Híbridos’ del olvido y el recuerdo, entroncando con nuestras propias inquietudes, donde el colorido con el que se ‘diseña’ el mundo real en la ciudad acontece cada vez más ‘irreal y desvaído’. En contrapartida, el espacio virtual se muestra ‘luminoso e irresistible’, y cada monitor, cada pantalla de televisión es el sustituto de una ventana: la vida real está dentro, el ciberespacio conectivo, ubicuo e inmediato; sin centros ni márgenes donde lo real y lo virtual evolucionan tienen una evolución convergente son los grandes exteriores imaginados ‘tras los muros’, casi como una lectura obscena y escatológica del paisaje en el lienzo renacentista.

Entre tanto, el uso de los mitos tecno-herméticos derivados de la ciencia-ficción ‘imagina’ ciudades del futuro diseñadas mediante arquitecturas esplendorosas que son parte del ‘mito materializado’ pero también de ‘la nada como horizonte’, puesto que el aspecto mágico del mito (la historia enraizada dentro de una cultura particular entre el relato sacralizado de sabiduría atemporal –eterna– y lo universal en conjunción con lo específico) torna a un pasado remoto<sup>22</sup> de templos, pirámides, mausoleos y tumbas sagradas con el potencial y el ‘poder de imaginar’ a las ciudades de las sociedades tecnológicamente avanzadas donde la arquitectura vuelve a ser ‘la del imperio’, ‘extraviado en la atemporalidad’ y ‘hallado en la post-modernidad’. La ciudad ‘tecno-hermética’ de ficción hiperrealista es además laberíntica y cavernosa<sup>23</sup>, y reproduce aquellos mitos que la ubican ‘en la frontera’ (del territorio, del mundo, del agua, del

<sup>19</sup> FOSTER, Hal. *Diseño y delito y otras diatribas*, Madrid: Akal, 2004; p. 55.

<sup>20</sup> Ese lugar ‘virtual’ semánticamente asociado a la terminología marítima y en donde, por consiguiente, más se ‘flota’ que se ‘navega’, ya que para la navegación se precisan hitos de ubicación y orientación.

<sup>21</sup> Michael Sorkin, 2004.

<sup>22</sup> “Hace mucho tiempo, en una galaxia muy, muy lejana...” (G. Lucas, *Star wars*).

<sup>23</sup> HENDERSON, Mary. *La magia del mito. Star wars*, Barcelona: Círculo Latino (edición española), 2005; pp. 47, 54. Por otro lado, la estructura esquemática básica que se repite en los ensanches, plazas mayores, tramas y mallas urbanas de la ciudad occidental (europea) desde el renacimiento y el barroco se parece al esquema ancestral conceptual, visual y semiótico que subyace en la idea de laberinto (‘viaje’ iniciático que une en su seno principio y término).

universo o de la virtualidad) como los imperios malignos de la narrativa de ciencia ficción que hunden sus raíces en las fantasías del 'mundo perdido' del siglo XIX alcanzado tras los 'viajes' a lugares ignotos e imaginarios. La idealización pero también 'ideologización' de la tecnología en la era de la revolución industrial alimentando la esperanza moderna, según la cual, todo problema podía ser resuelto por obra y gracia de la intervención de la ciencia y la técnica, es negada en post-modernidad, cuando la tecnología plasmada en la imagen arquitectónica 'imaginaria' y 'ensoñada' puede ser destructora además de fría: los edificios suelen reflejar los principios que fundamentan una sociedad. La construcción más colosal construida con manos humanas en el Imperio Galáctico no es una iglesia o un templo, corte de justicia o edificio administrativo, o incluso un mercado, sino un arma. Carece prácticamente de mobiliario y relativamente poca gente puebla su vasta y vacía extensión que vaga por el universo en 'viajes infinitos' sin rumbo fijo. Sin duda, una imagen de la ciudad futurista implantada en el imaginario del siglo XX y del XXI como espectáculo sublime y consumible pero que no es una imagen estrictamente capitalista: ya que la utópica conjunción de rascacielos y nave espacial aparece también en los diseños de la Rusia revolucionaria de los años veinte 1920.

En la ideografía post-moderna, *telépolis* de Javier Etxebarria ha sido la ciudad 'futurista' continuadora de la saga de las metrópolis industriales y las ecumenópolis como ciudad-región. *Telépolis* surge en el 'tercer entorno'<sup>24</sup> de las nuevas tecnologías de la comunicación como nueva 'polis' cibernética para la nueva 'vida social' virtualizada del siglo XXI. Ciber-ciudad en la que es posible la interrelación y la interacción a cualquier distancia físico-geográfica, novedad sin precedentes en la historia. Igual que algunas ciudades alienígenas o futuras, *telépolis* no se asienta 'en tierra' sino que flota suspendida en el aire, levítica, como los satélites de telecomunicaciones que orbitan en la atmósfera, en el límite entre el planeta tierra y el cosmos. "Parece extraño concebir una ciudad cuyos cimientos no estén en tierra, sino en el aire (satélites artificiales) en la que no sea preciso desplazarse físicamente para entrar, en la que las acciones no se desarrollen en recintos, sino en redes"<sup>25</sup>. Las comunicaciones 'telepolitanas' se basan así en 'operaciones icónicas' que generan nuevos 'signos de identidad' (e-Bilbao como logotipo informacional con lenguaje internacional) para unos 'ciudadanos del mundo creyentes' o 'ciber-activistas'. Para ellos, lo importante es tener en cuenta que hay que construir una ciudad electrónica superpuesta a la metrópolis actual. Hoy por hoy esa teleciudad parece un sueño, pero el futuro de Bilbao depende de que dicho sueño sea realidad.

En todo caso, constituyen espacios sin referencia, que dejan zonas desubicadas. Espacios que 'no lo son', entre todas las infraestructuras de comunicación que absorben una gran cantidad de territorio y que dan al traste con la posibilidad de aquellas 'quimeras bilbutópicas' de la revolución industrial, cuando por ejemplo se quiso ensanchar Bilbao hasta Portugalete, Getxo y el Abra. Fue en un impulso conquistador sin precedentes imaginando una 'ciudad expandida' a modo de un 'inmenso bacalao', cuando el ilustre alcalde Federico Moyua quiso resucitar "Bilbao La Nueva" pensando en grandes plazas, edificios públicos monumentales, amplias avenidas centrales y estatuas representando el 'heroísmo de un Bilbao liberal' que supo soportar los 'sitios' y asedios. Más recientemente, el "Nuevo Bilbao" fiel al pacto entre las administraciones del 'régimen' que veíamos construir en Asua ('unidad de destino' semejante a una carta fundacional que garantizase un rejuvenecido clima de 'cooperación y concordia') dejó paso al parque tecnológico que de decimos. De hechos, en ese valle del corredor del Txorierri nos encontramos ahora con una estratificación del territorio de forma singular: zonas revalorizadas a las cuales la ciudad expulsa servicios e industrias; la Universidad del País Vasco/EHU. que crece por momentos, el propio parque tecnológico más o menos estancado y el aeropuerto ampliado, símbolo de una arquitectura de vanguardia.

En los suelos de reserva junto a las urbanizaciones tradicionales se encuentran las zonas de expansión de Bilbao como barrios dormitorio y poblados satélite. Partes que la ciudad atrae hacia sí, conectadas mediante sistemas de locomoción y técnicas urbanísticas asequibles para los elementos de conmutación. Entre medio de ambas franjas aún perdura una zona de actividades agrarias tradicionales y arquitecturas dispersas sujetas a lo que desde la geografía humana se denomina 'policultivo de subsistencia' en áreas reservadas para futuros sistemas más complejos. Es en esos espacios donde se dan los fenómenos de 'rururbanización' o

<sup>24</sup> Extensión sucesiva del 'primer entorno' (el 'paisaje de la naturaleza') y del 'segundo entorno' que constituye la urbe con sus recintos, fronteras interiores, límites exteriores y vías de transporte.

<sup>25</sup> ETXEBARRIA, Javier. "Telépolis y las ciudades soñadas", *Bidebarrieta* ('Los Bilbao Soñados'), VIII-2000; p. 27.

'ruralurbabización' como se denomina desde la geografía. Cuando la protección de usos agrícolas y ganaderos no constituye una alternativa rentable se transforma en una 'agricultura de entretenimiento' como símbolo de la supuesta preservación de un medio ambiente favorecido para la promoción de cierto 'turismo de calidad': una de las más profundas aspiraciones de los habitantes de las grandes ciudades es la recuperación de un contacto con la naturaleza y con el medio rural que perdura en la memoria colectiva y en el instinto atávico aún transcurridas varias generaciones. Esto es, parques temáticos de tractor y caserío que pueden ofertar toda una gama de atracciones lúdico-deportivas al visitante esporádico de la ciudad, como fuente de desahogo y de 'salud preventiva'. O en su caso como forma de reconfortarse con unos modos de vida cuyos restos imaginarios y anacrónicos nos seducen sin conocer cómo fue; y cómo nuestros abuelos y bisabuelos no dudaron en intercambiar la 'utopía' del campo por el trabajo en la industria a partir del siglo XIX, cuando ya no se construyeron más caseríos en las laderas de nuestras montañas<sup>26</sup>. Una 'utopía' que fue ideológica solamente para aquellos que habían crecido en la ciudad industrial y veían en el campo una especie de reducto incontaminado de la pureza de una supuesta identidad cada vez más eclipsada.

Bilbao fue durante mucho tiempo la 'boca del demonio' por la que Dante descendía a los 'infiernos férricos'. También tuvo un rostro de villa burguesa decimonónica y floreciente que desterró a Unamuno así como el aspecto de un 'inmenso lodazal' que mató a Gabriel Aresti, ya próximos a la convulsa década de 1980 "cuando la devastación ecológica y la gran ruina de la industria vizcaína no era sino la evocación inequívoca, la visión imborrable de otras ruinas vascas múltiples. Una recreación después de los ochenta del siglo XX indica que Bilbao 'nunca ha sido tan imaginario como ahora', ya que lo que más cuenta es la economía simbólica y poder de seducción del Bilbao imaginario. Durante los noventa se invirtió tanto en un museo como en un superpuerto. Mientras ello se traduzca en espacio mediático internacional y en industria turística, nada más importante que invertir en el Bilbao imaginario. Para nosotros un grupo de poder en la ciudad, como las autoridades públicas, puede ofrecernos deliberadamente una lectura del paisaje concreta, un 'sistema de representación' para interpretar el paisaje en la dirección que les interese; una de las 'potencialidades' del paisaje urbano que anteriormente quizás se había perdido o debilitado en Bilbao. Destaca la cualidad de 'ciudad-paisaje como texto' con sus señas interpretativas denotativas y connotativas de manera similar a como nosotros, con una aproximación heterodoxa a la etnografía de la memoria y la etnología como 'texto' podemos entresacar descripciones iconográficas e interpretaciones iconológicas del paisaje urbano, metropolitano e industrial o post-industrial. Es así como "el paisaje refleja unos procesos sociales por los cuales, a su vez está constreñido. Es, por lo tanto, espejo y molde de la sociedad. Basta con señalar todo el entramado de normas y leyes que acompañan al planeamiento urbano. Mediante la metáfora de 'ciudad como texto' las autoridades tratan de transformar la imagen de la ciudad alterando el 'texto' de su escritura urbana y mítica, añadiendo que el cambio físico conlleva en sí la revitalización sociocultural y económica:

"Hoy en día, existe la opinión general de que las ciudades deberían promover una imagen post-industrial y hasta post-moderna para alejar cuanto antes la antigua imagen de la ciudad industrial. [Se utiliza el paisaje] no solo como símbolo sino como causa del cambio económico de la ciudad. [Así] re-escribir la forma urbana de Bilbao es casi sinónimo de re-inventar la economía que sustenta a la ciudad. [...] Bilbao Ría 2000, mediante el paisaje urbano que configura en estos proyectos está re-escribiendo el texto de Bilbao, que de antigua ciudad industrial está pasando a ser post-moderna. [...] El texto anterior, marcado por un paisaje y simbología industrial se está queriendo borrar, sin dejar de él ni huella y donde antiguamente se ubicaron los elementos más significativos del texto moderno, se escribe ahora, 'sintaxis postmoderna', un texto renovado"<sup>27</sup>.

Entresacamos estas frases puesto que consideramos fundamentales para la idea que estamos defendiendo en este punto y que resumen de manera breve y concisa uno de nuestros empeños iniciales por reverberar las lecturas alternativas del paisaje urbano; aquellas que no son 'acríticas', 'unitarias' ni 'problemáticas' y que descubren las 're-escrituras' de la ciudad como formas de 'interpretación estética del paisaje' de los límites entre la ciudad y la 'no ciudad', la metrópolis y el agua, con sus huellas y sus memorias que en ocasiones constituyen

<sup>26</sup> La vida según los cánones sociales actuales sería casi incompatible con la explotación agrícola y ganadera de manera tradicional. Los mismos agricultores señalan que, por ejemplo, para una sola persona o dos personas, resulta muy complicado gestionar este tipo de tareas incluso con las técnicas más avanzadas.

<sup>27</sup> GONZÁLEZ, Sara. "Re-escribiendo el Bilbao metropolitano según Bilbao Ría-2000", *Bidebarrieta* ('Los Bilbao Soñados'), VIII-2000; pp. 494-500.

'símbolos poderosos' manipulables y manipulados por los 'promotores de imagen', aquellos que ilusionan a la ciudadanía mediante el brillo de la 'imagen innovadora'. La estética y el gusto por el diseño han cobrado mucha importancia y son valores añadidos a la hora de consumir y valorar los objetos y artefactos culturales, de los cuales es uno de ellos. En Bilbao igual que en Quilley (Manchester), utilizando la *'metáfora de la ciudad como texto'* las autoridades locales seguían un guión preestablecido cuya importancia reside en que tal guión resulta familiar para todas las ciudades que pretenden pasar por unos procesos 'iniciáticos' bastante similares.

Después, los 'granes textos' tratan en vano de ocultar 'puntos negativos' y candentes en los procesos de regeneración que 'causan' y 'nombran' elementos polémicos (eje longitudinal metropolitano, centros lúdicos y comerciales, avenidas intensamente dispuestas al tráfico, áreas de ocio y consumo, etc.). Para finalizar este excursus, no podemos olvidar el cambio de imagen de una ciudad en sus orígenes a 'escala micro' pero asociada aun territorio portuario de 'escala macro' ya desde su fundación con una juiciosa visión de futuro. Bilbao como la marcha de un río de sucesivos e ininterrumpidos ensanches, de aldea-puebla a villa comercial, de villa comercial a ciudad industrial, y de ciudad industrial a comarca metropolitana. Ese ha sido el recorrido de una ciudad de 'itinerancias' y un modelo metropolitano lineal sujeto a un sistema; una estructura de partes y componentes con procesos y mecanismos funcionales de incidencia territorial y una visión holista de la planificación factorial que en Bilbao no ha reconocido satélites de centralidad urbana o 'subciudades' exentas de sus límites municipales metropolitanos. Todos estos elementos ponen de manifiesto una ideología de gestión municipal jerarquizada, unitaria e 'incrítica' como antes decíamos. Eran unos sueños que tuvieron vigencia mientras duraron los planes de desarrollo y pudieron ser aplicados hasta que llegó el momento de la hecatombe, el desmantelamiento y el 'cementerio industrial' tantas veces nombrado. Lo que nos inflige unos sollozos dolosos al reconocer que "había acabado el sueño y se apoderaron de Bilbao el sopor, la desidia y la indolencia. Bilbao, sin sueños, dejó de ser Bilbao, hasta que volvió el nuevo sueño en clave de utopía"<sup>28</sup> post-moderna.

<sup>28</sup> DE OLABUENAGA, J. I. *Bilbao, la ciudad soñada* (volumen I), Bilbao: BBK, 2000; p. 107.



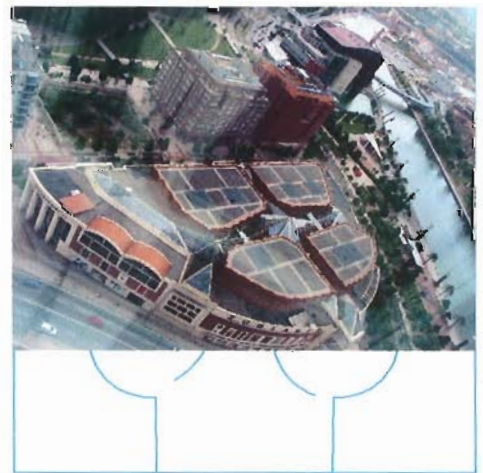
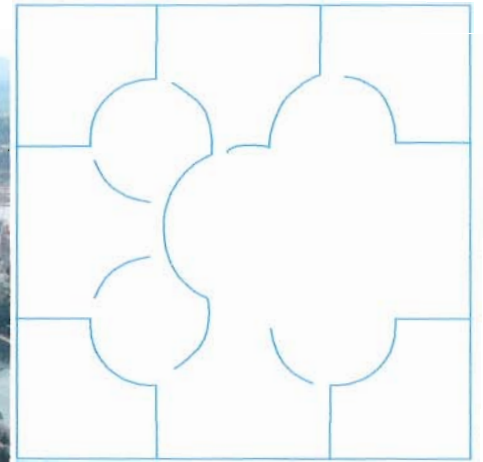
**9.1.-9.4.** Perspectivas aéreas de uno de los extremos de Abandoibarra con el puente de La Salve al fondo, el Museo Guggenheim, la biblioteca de la Universidad de Deusto y la remodelación de Mazarredo con la Campa de los Ingleses.





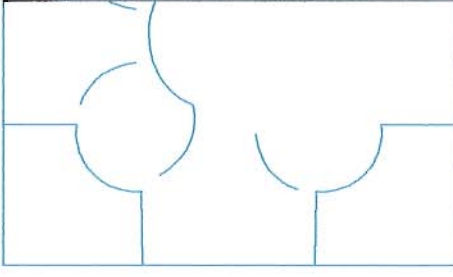
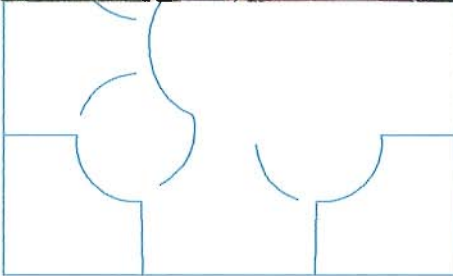


9.5.-9.7. Remodelación de Abandoibarra en el borde de la Ría.



9.8.-9.10. Palacio Euskalduna en el otro extremo de Abandoibarra y centro comercial Zubiarte a vista de pájaro (fotografías de 2012).





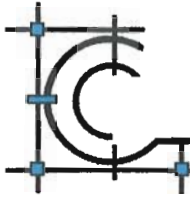
9.11.-9.12. Perspectiva aérea del entorno del parque histórico de Doña Casilda con la pérgola y la fuente cibernética, en las inmediaciones del edificio neoclásico sede del Museo de Bellas Artes de Bilbao (fotografías de 2012)

9.13.-9.14. Universidad de Deusto junto al puente y ribera de Abandoibarra en el comienzo del "Paseo de la Memoria".



Generalmente miramos la ciudad con ojos de arquitectos, de paisajistas o de planificadores. Y así debe ser. Pero cada vez me atrae más la idea de mirar la ciudad con "la mirada del artista". No sólo con los ojos que miran exclusivamente la estética mediante las artes plásticas, sino con el afán del artista de expresar las dimensiones de la totalidad. Aunque sólo sea un destello de la totalidad. [...] También el arte es colectividad: sin la mirada de miles de ojos dispuestos a dar testimonio, el arte no existiría. Sin la mirada colectiva que afirma la ciudad, ésta no sería nada. Las ciudades, como el arte, deben leerse "entre líneas", porque es en ese espacio, "entre líneas", donde se sitúa el vacío. Situarse es situarse en sus límites. En este rompecabezas, cada pieza es como un deseo. Un deseo dibujado que modifica la totalidad. Como el arte, cada nueva figura que llega al retablo modifica el conjunto. Cuando miramos una ciudad en evolución, una periferia por ejemplo, vemos sus componentes separados unos de otros. En medio hay un gran espacio vacío. Y cada pieza que llega modifica el conjunto. Establecer relaciones es lo que hace el artista con su obra, y el arquitecto, el paisajista o el planificador con la ciudad. El artista muestra lo desconocido, de la misma manera que nosotros deberíamos mostrarlo en la ciudad. Mostrar lo que late en ella como un alfabeto oculto: relacionar, establecer, tensar y ordenar las letras de ese alfabeto para hacer posible el restablecimiento de la ciudad y el territorio. Una excesiva especialización entre las distintas disciplinas que hacen posible la construcción de las ciudades y la ordenación del territorio lleva inevitablemente al fracaso. Sobre todo en un momento en que cada vez se hace más difícil establecer fronteras entre las distintas disciplinas que forman nuestro ámbito de trabajo. ¿Quién es capaz hoy de establecer límites entre el urbanismo, la arquitectura y la arquitectura del paisaje? ¿Quién es capaz hoy de definir con claridad dónde acaba la ordenación del territorio y empieza la arquitectura? ¿Y dónde acaba la arquitectura y empieza la arquitectura del paisaje? ¿Y dónde acaba la arquitectura del paisaje y empieza el Land Art? Y por fin, ¿dónde acaba el Land Art y empieza el arte? Es precisamente trabajando en los límites entre las ramas de esa cadena como avanzaremos en nuestro trabajo como pensadores del futuro del territorio y las ciudades. ¿O es que el Land Art no nació precisamente del trabajo en el límite entre el paisaje y el arte? Pero de esa cadena, es precisamente en la arquitectura del paisaje donde encontramos más incertidumbres e indefiniciones. Tal vez porque es donde se han producido las transformaciones más importantes, y por tanto, donde las escuelas o las universidades deberían hacer un esfuerzo mayor de readaptación en la formación de los futuros paisajistas. Hoy ya no se puede pensar el paisaje sin dar respuesta a la multitud de problemas que generan las actividades cada vez más importantes de nuestra sociedad. [...] ¿No debería ser esa la tarea de los futuros paisajistas, planificadores del territorio? ¿Y el trazado de las autopistas? ¿Hay que seguir pensando que las estructuras viarias son una gran herida en el paisaje que habría que intentar disimular? Como observa Pierre Marie Tricaud en su magnífico libro *Route et paysage, encore un effort*, "como los ingenieros de carreteras consideran que una autopista tiene un impacto negativo, tanto sobre el paisaje como sobre el entorno, llama a un paisajista para que la camufle". Creo que sería positivo abandonar esa visión vergonzante de la autopista. No sólo porque ésta constituye, en sí misma, un auténtico paisaje, sino también porque produce otros nuevos. Ahí también, los paisajistas planificadores tendrían mucho que decir. No sólo camuflando decorativamente, sino inventando el paisaje, aceptando las infraestructuras como elementos que forman parte en el paisaje. Si lleváramos hasta el último extremo la obsesión del camuflaje, llegaríamos al absurdo de enterrar todas las autopistas. ¿Tan poca confianza tenemos en nuestra cultura, que tenemos que esconder lo que ella misma produce? Por otra parte, sin la interpretación de los escritores, los pintores y recientemente los fotógrafos, no habría paisaje, sólo habría tierra. Es decir, sólo naturaleza. Aquí topamos con otro límite. El límite entre paisaje y naturaleza. Es decir, entre los valores paisajísticos y los valores ecológicos. ¿No es el momento de empezar a distinguir con mucho cuidado estos dos valores? ¿Entre el valor paisajístico y arquitectónico del territorio y el valor medioambiental, ecológico y económico -mejor dicho, econológico- de la naturaleza? Bueno, ese es otro debate que habrá que dejar para otra conferencia...

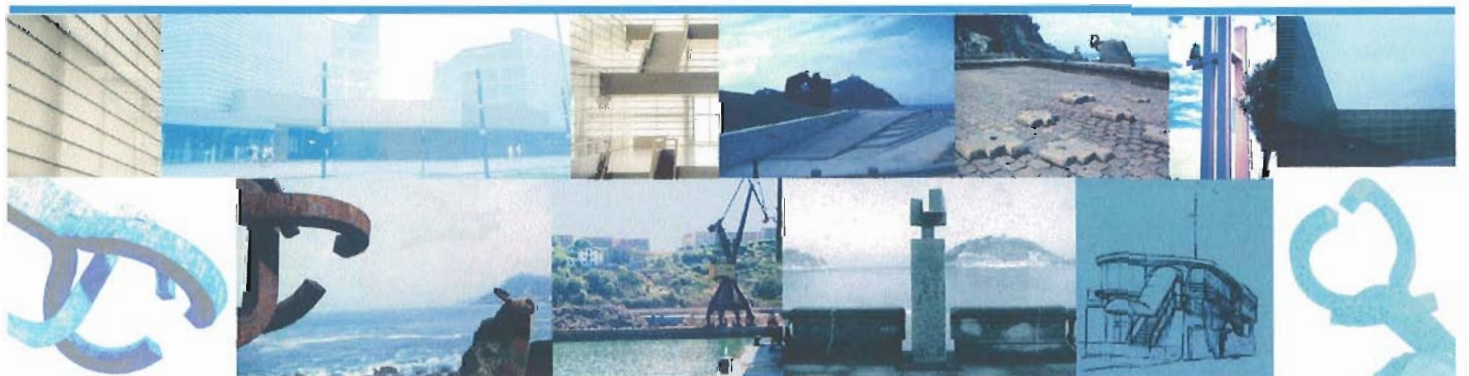




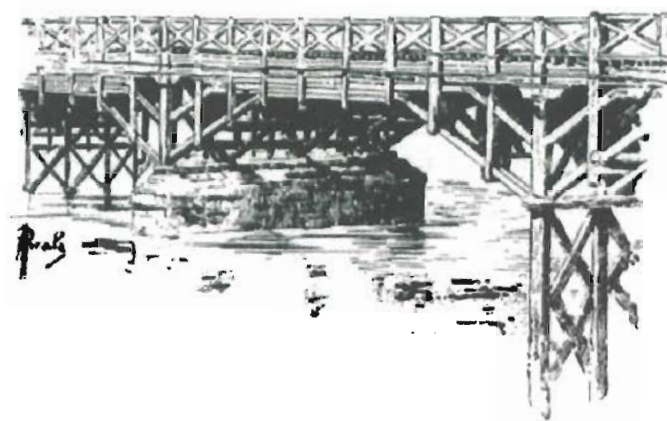
II

# DONOSTIA-SAN SEBASTIÁN: LA CIUDAD JUNTO AL MAR

*Construcción simbólica y configuración significativa de los frentes de agua en el borde marítimo*







*“Hiriari eta lurraldeari eragiten (astintzen) dioten erabaki estrategikoak, eta lege-aginduz gune publikotik egiten direnak, pertsona gutxiren eskuetan daude”.*

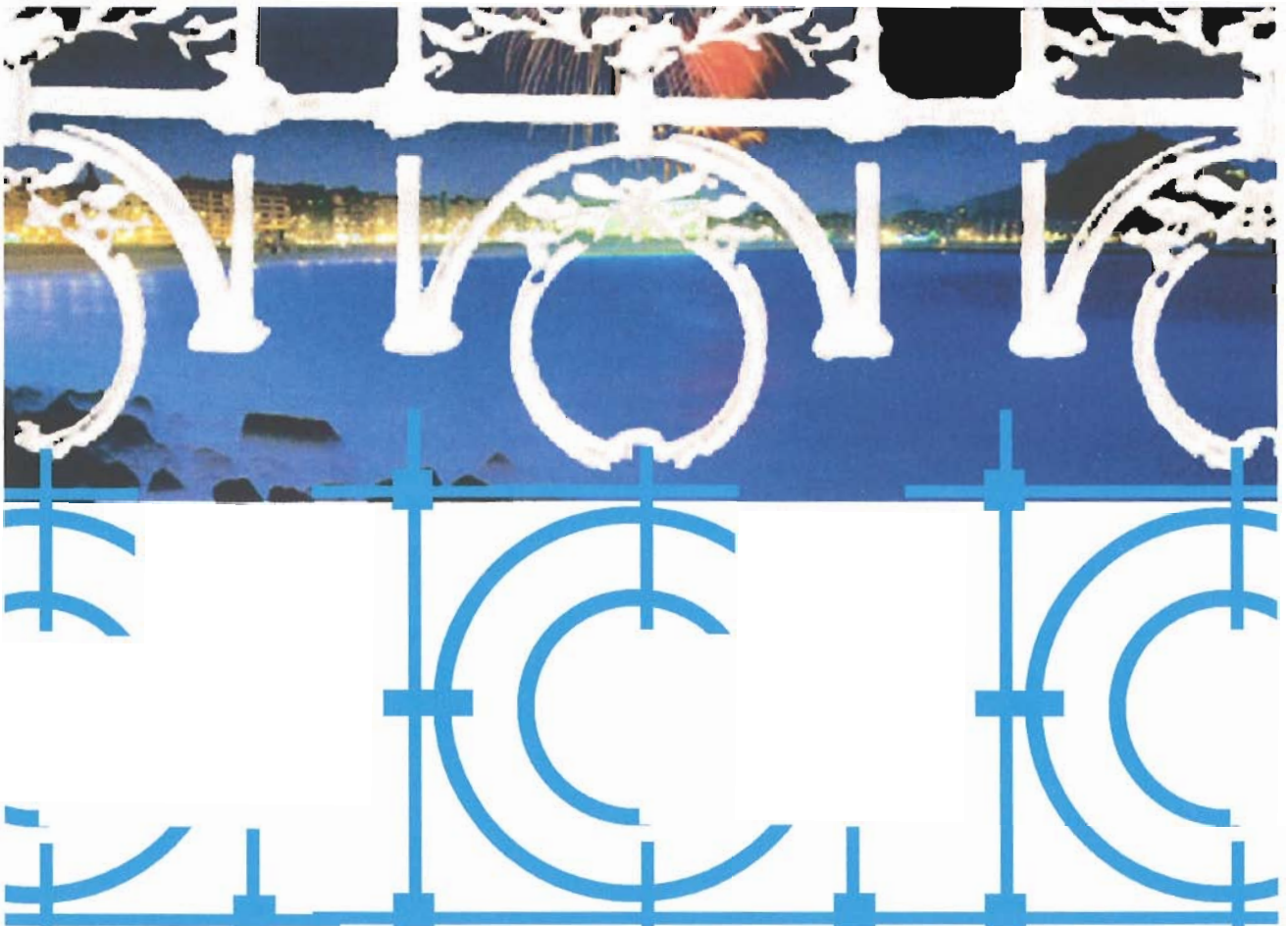
***Hiripublika***





# 1

## INTRODUCCIÓN





## **DONOSTIA-SAN SEBASTIÁN: LA CIUDAD JUNTO AL MAR**

*Construcción simbólica y configuración significativa de los frentes de agua en el borde marítimo*

\*\*\*

<i>Índice</i>	<i>p.</i>
II.1. INTRODUCCIÓN. LA FORMACIÓN ESPECÍFICA DEL FRENTE FLUVIOMARÍTIMO EN DONOSTIA-SAN SEBASTIÁN.....	439
II.1.1. APORTACIONES SOBRE LA ESPECIAL RELACIÓN ENTRE LA CIUDAD Y EL AGUA.....	441

### II.1. INTRODUCCIÓN. LA FORMACIÓN ESPECÍFICA DEL FRENTE FLUVIOMARÍTIMO EN DONOSTIA-SAN SEBASTIÁN

Hasta el momento nos ha concernido dilucidar en el anterior capítulo dedicado a Bilbao cómo los espacios portuarios y asentamientos poblacionales han ido evolucionando de la mano a lo largo de la historia y de en un determinado '*cronotopos*' no solo espacio-temporal sino también sociocultural, haciéndose notar precisamente en los puertos el florecimiento y consolidación de esas culturas e interacciones humanas con el medio así como las relaciones de las personas entre sí; todo ello intrínsecamente unido al fenómeno de urbanización en el borde litoral. El establecimiento portuario ha condicionado así mismo la aparición de poblaciones humanas estables, desarrollándose en dichos territorios los modos de vida que utilizaban los propios recursos del lugar en cuanto a la actividad económica, mercantil e industrial que ha surgido en cada época junto a la adecuación de los medios de transporte y comunicación tanto terrestres como marítimos.

Por otro lado, a la hora de configurarse los espacios portuarios han sido de vital importancia los trabajos de la ingeniería y la arquitectura de cada época, tomando siempre parte en la pugna entre la tierra y el mar a favor de los intereses de dichas colectividades humanas. En el entorno portuario se creaban innumerables tipos distintos de actividades y de servicios para la gestión y buen gobierno de su utilidad, mostrando cada uno de ellos sus elementos simbólicos, algunos de los cuales han perdurado en forma de cultura material sujeta al escrutinio etnográfico: útiles y herramientas, curiosas estructuras e infraestructuras urbanas, edificios de diferentes estilos arquitectónicos, monumentos, mobiliario urbano portuario y elementos artísticos. Todos ellos dotan de una peculiar configuración urbana a los espacios portuarios además de constituir testimonios patrimoniales y etnográficos de primer orden, de manera que su simbología y estética contribuyen a diferenciar los aspectos más sobresalientes de la cultura marítima y sintonizan con las claves teóricas y metodológicas del presente estudio antropológico y signitivo.

Centrándonos ahora en Donostia-San Sebastián, tomaremos en cuenta por un lado el espacio del frente marítimo y por otro la forma en la que el Urumea<sup>1</sup> como dorsal fluvial parte por la mitad la nueva ciudad ensanchista que trasciende sus propios límites urbanos en una extensión metropolitana y territorial hacia la vecina bahía y puerto de Pasaia, dado que ello reúne las características de otro de los paisajes unidos a la idiosincrasia del lugar como ha sido el establecimiento industrial ocupando unos enclaves fronterizos entre la ciudad y el mar. Por lo tanto, nuestros escenarios de observación sobre el terreno e investigación constituyen la parte vieja más unida al puerto tradicional de la Concha como los sucesivos ensanche de primera línea de mar o en la orilla del cauce del Urumea, la construcción histórica de la bahía hasta su actual configuración específica, los proyectos fracasados y la expansión del área metropolitana en el eje dual tanto paralelo al mar como transversal a la línea de costa pero paralelo a los cauces fluviales. Para la cierta confluencia de las perspectivas antropológicas, artísticas, urbanísticas, geográficas e históricas que tienen que ver con nuestro ámbito de estudio, hemos tomado siempre en consideración el peculiar paisaje culturalmente activo que ha sido

<sup>1</sup> Navegable en sus últimos tramos próximos a la desembocadura, ya hemos precisado que constituye una ría influenciada por las mareas. No obstante, nos referiremos a dicho cauce indistintamente con los términos de río, ría o más comúnmente utilizando su nombre propio (Urumea), ya que es así como se le conoce y denomina en la mayoría de las ocasiones. En el caso de Bilbao, en cambio, el carácter de ría navegable ha sido más determinante si cabe, y totalmente asumido por la ciudadanía, por lo que en la parte anterior hemos hecho uso del concepto Ría en mayúsculas, siempre en sustitución de su nombre propio (Ibaizabal-Nervián).

configurado durante un largo recorrido histórico en los espacios liminales entre la ciudad y el mar, de modo que tomaremos conciencia de la personalidad acuñada por las sucesivas sinergias e interacciones acontecidas en el frente marítimo.

De hecho, Donostia-San Sebastián fue fundada en el punto del litoral en el que el reino de Navarra encontraba un resquicio geográfico para su salida marítima. Su imagen anterior al ensanche decimonónico la constituían, en este sentido, la desembocadura o estuario del Urumea, la bahía de la Concha, los montes Urgull, Ulia e Igeldo y el cerro de San Bartolomé, constriñiéndose aún más por la pronta presencia de las murallas. Tras el incendio de 1813 tanto la apertura de su plaza nueva como el planeamiento racional nunca desarrollado de Ugartemendia (1814) serían dos acontecimientos clave para el urbanismo aún de influencia barroca pero ilustrada, que quiso interceder en la nueva configuración de la ciudad sin conseguirlo hasta medio siglo después. La ciudad comercial y de servicios que se perfilaba en Donostia-San Sebastián tras el decaimiento de la plaza fuerte militar y fortificada tenía que disponer de astilleros, almacenes y depósitos de mercancías, mercados, plazas públicas y un parque de viviendas aceptable para la cómoda habitación de la ciudadanía. No obstante, los proyectos utópicos pronto se toparon con los insalvables obstáculos de los propietarios que exigían la fragmentación territorial.

Los arraigados cimientos de la modernidad urbana no solo se solidificaron en las vegas de marisma junto a la sinuosa ría de mareas sino que nos han demostrado cómo se han afinado simbólicamente los límites construidos de la primera línea de mar y de playa. En Donostia-San Sebastián la fortificación del monte Urgull defendía la ciudad de las incursiones por la costa y sus murallas no fueron derribadas hasta 1863, cuando se convocó el anteproyecto de ideas para su ensanche, y donde fue vencedor el plano topográfico que proponía Antonio Cortazar. Este sería uno de los esfuerzos más notorios para domesticar tanto las aguas del Urumea como su desembocadura y ordenar el magnífico espacio de la bahía de la Concha. Su regularidad proviene precisamente del modo en que se aprovecharon los suelos marismáticos que eran de propiedad pública, con las canalizaciones y rectificaciones del río. En los debates de la década de 1860 lo que más presente se encontraba era la discusión si la ciudad debía de consolidar su vocación comercial o debería de mirar hacia la afluencia de los veraneantes y el incipiente turismo aristocrático. De hecho, Cortazar ya colocó las manzanas más importantes del ensanche, como veremos, el Bulevar que hacía charnela con el casco antiguo y una malla de menor amplitud hacia la zona interior de Amara para sectores sociales más humildes. Mientras tanto, una tercera división que consolidaba la jerarquización social en los equipamientos se producía frente a la playa con las viviendas estivales. Cortazar preveía unos beneficios económicos competitivos dado que los rendimientos urbanísticos eran verdaderamente beneficiosos para los propietarios de suelo.

Con todo, Cortazar supo determinar que los problemas más acuciantes se encontraban en el adecentamiento de las orillas del Urumea, la respuesta eficaz a la forma curva de la bahía y la unificación con el casco antiguo. Se generó una gran polémica entre los denominados 'bulevaristas' y 'antibulevaristas', en tanto que los segundos no aceptaban de buena gana las grandes alamedas plantadas de hileras de árboles en la costa y la orilla fluvial, sino que veían peligrar su modelo de ciudad mercantil dedicada enteramente al comercio con el posible puerto que podría instalarse en las vegas de Amara. Los 'bulevaristas' por el contrario, preferían una ciudad repleta de jardines y paseos marítimos o ribereños, más propicia para los visitantes y residentes veraniegos. Veremos que esta tendencia fue la que definitivamente se impuso.

Ocultos por dicha imagen se esconderían los enclaves portuarios y después la metrópoli industrial que se extendería por el litoral hasta Pasaia, y que acogería paulatinamente las actividades portuarias que se pretendía despejar de Donostia-San Sebastián, perdurando casi únicamente su impronta más tradicional de puerto pesquero y posteriormente deportivo. De ahí en adelante veremos que la expansión urbana de la ciudad tomaría tres ejes relevantes: hacia Gros y Ategorrieta por el lado de la costa oriental (con las fachadas del frente marítimo en la metrópoli que se dirige hacia Pasaia. En ese intersticio se consolidarían los barrios de Altza y Intxaurrenondo entre otros), hacia la zona más occidental del Antiguo con su playa de Ondarreta revalorizada tras el despojamiento industrial y hacia los terrenos de Amara, el barrio de Loiola y Martutene en el cauce interior de la ría (en los límites administrativos de Donostia-San Sebastián con otros municipios río arriba, los cuales constituirán también los límites de nuestro

estudio). No olvidaremos, sin embargo, desvelar por su interés para la configuración de la ciudad en los bordes de agua algunos proyectos que se quedaron sin edificar, y que poseían valores reseñables en cuanto al trazado urbano, los elementos arquitectónicos, escultóricos y monumentales, el mobiliario urbano emblemático y la ordenación de los espacios públicos.

### II.1.1. APORTACIONES SOBRE LA ESPECIAL RELACIÓN ENTRE LA CIUDAD Y EL AGUA

En las paredes del museo-convento de San Telmoko pueden contemplarse una docena de enormes lienzos que pintó José María Sert, los cuales sintetizaban mediante imágenes numerosos pasajes de la historia y de la cultura de Donostia-San Sebastián y por extensión de Gipuzkoa, ofreciéndonos así la 'esencia' misma de ciertas tradiciones:

"Comenzando por la derecha de la puerta de acceso del claustro representa el 'pueblo de ferrones': un grupo de hombres forja un ancla sobre yunque (7x6.5 m.); 'pueblo de santos': la Real Compañía guipuzcoana de Caracas representada mediante un indígena venezolano ofrece un jarro de chocolate a los armadores (9.5x3 m.); 'pueblo de navegantes': la epopeya de Juan Sebastián Elcano (9.5x10 m.) y, llegando al presbiterio, el 'pueblo de pescadores': desembarco en puerto de una ballena (9.5x9 m.)"<sup>2</sup>.

De modo más concreto, se encuentran presentes en esos murales tanto San Sebastián como patrón de la ciudad como San Telmo protector de las gentes de mar, dibujándose también en otras escenas una iconografía simbólica que alude a una cultura común compartida: el 'pueblo de los fueros' que se manifiesta en la firma y reconocimiento de leyes, 'el pueblo de la libertad' (la construcción de los buques de la armada en los reales astilleros de Pasaia), el 'pueblo de los sabios' (Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País) y el 'pueblo de las viejas leyendas' (con las brujas de Zugarramurdi). A pesar de que muchos de esos arquetipos prefiguradores de identidad presenten unos claros contrasentidos, en o que a nosotros nos corresponde ilustran de forma adecuada y notable la cercanía tanto a la estética como a la cultura de la maritimidad asimilada en rasgos culturales, sociales, políticos así como las representaciones correspondientes a las costumbres, las tareas y los modos de vida<sup>3</sup>.

Teniendo en cuenta que en el binomio naturaleza-cultura o, más concretamente, naturaleza 'cultivada' y 'humanizada', existe la ciudad un ámbito liminal en el que se estructura esa dualidad en las líneas fronterizas que se topan tanto con las fluviales como con el mar, constituyendo un fenómeno humano y urbano vivo y que ha evolucionado con el transcurrir de los años y de los siglos en los paisajes de los frentes de agua. En ellos hace su aparición la arquitectura que encara el mar, relacionando en nuestro caso dicha arquitectura con otros elementos artísticos, estéticos y patrimoniales (el monumento, la escultura y el mobiliario urbano), sin olvidar que todo ello abre las puertas de par en par a la interpretación cultural.

Aparte de la estructuración unisona de las fronteras con el mar y el río, en la conurbación costera de Donostialdea (área metropolitana) tenemos también zonas ligadas durante muchas décadas a la implantación industrial, aunque de forma quizás menos manifiesta y evidente a lo que hemos visto en la metrópoli bilbaína. Es determinante, a este respecto, cómo se escogió la bahía de Pasaia para la promoción de los programas 'Urban' europeos, en la honda que venimos de mencionar con el ejemplo de Barakaldo (Urban-Galindo) en Bilbao. En Pasaia, la remodelación y reconversión portuaria exigiría igualmente la toma de conciencia que apueste por un desarrollo sostenible así como mayores cotas de movilidad en su entorno. Con todo, veremos que el futuro del puerto de Pasaia con los macroproyectos e ideas de ampliación puede dar aún mucho juego en el porvenir de la comarca marítima y la transformación de su paisaje portuario-litoral. Comentaremos desde la perspectiva monumental y artística algunos elementos emblemáticos como la escultura-monumento de Néstor Basterretxea: "Homenaje a los pescadores y navegantes muertos en la mar", que se erige a modo de hito en uno de los muelles más característicos y concurridos del puerto en Pasaia San Pedro, sobre el cual recaen no solamente una forma peculiar de concepción de la estética escultórica en el País

<sup>2</sup> SÁEZ GARCÍA, Juan A. "Patrimonio monumental", en: GOMEZ PIÑEIRO, Javier; SÁEZ GARCÍA, Juan A. (ed.). *Geografía e Historia de Donostia-San Sebastián*, Donostia-San Sebastián: Instituto Geográfico Andrés Urdaneta, 1999; p. 249.

<sup>3</sup> De forma parecida, salvando las distancias, al compendio de actividades marítimas, agrícolas e industriales que presenta de manera conjunta y unificada la gran vidriera la estación de Abando en Bilbao, esta vez en referencia a las supuestas 'esencias' culturales más vizcainas (el hierro, la pesca, el campo y los hábitos festivo-religiosos).

Vasco sino una serie de alusiones a la comunidad en cuanto memoria colectiva y portuaria, social y antropológica del lugar que viene determinada por unas imágenes concretas que apelan a lo escultórico monumental, al hecho mismo de la conmemoración e incluso al mobiliario asociado a la navegación marítima.

Además de los testimonios y rastros del pasado así como las plasmaciones arquitectónicas y artísticas de la modernidad (desde el eclecticismo hacia los neo-estilos), que en ocasiones los consideramos a modo de monumentos, en la bahía de la Concha se encuentra el edificio racionalista construido por Manuel Aizpurua entre 1928-1929 y que ha adquirido un carácter verdaderamente emblemático en los rasgos inequívocos que la ciudad de Donostia-San Sebastián ofrece al mar. Frente a los edificios de corte más modernista que lo rodean y junto a los elementos de mobiliario urbano simbólico, el Club Náutico presenta una clara ascendencia de la arquitectura racionalista y funcionalista europea pero alejada del purismo más ortodoxo de las corrientes que tuvieron su vigencia durante el primer tercio del siglo XX; lo cual sería más o menos reinterpretado según los parámetros más localistas, constituyéndose, eso sí, en icono de una época y de unas formas definitorias del saber hacer arquitectónico, supuestamente más encomendado a sus características estructurales que fachadistas y ornamentales. En síntesis, se integra correctamente con la pasarela contigua y con el muelle, estableciendo un espacio fronterizo triple que confluye en su ubicación de privilegio: con el ensanche de Cortazar, con el mar y con el puerto tradicional de la ciudad primitiva fortificada a los pies del monte Urgull. En ese preciso punto de la geografía y del paisaje urbano entendemos que se correlacionan los ejes que toma la expansión urbana a lo largo de los siglos y que veremos en los próximos capítulos. Ahí será también donde se producirá la convivencia de las gentes del mar con las actividades portuarias del comercio y la pesca, con las clases más burguesas que regirán los designios de la ciudad y su símbolo cívico cristalizado en el hotel de la villa o Ayuntamiento, así como la aristocracia veraneante que tras los baños de mar encontrará en los paseos por los muelles portuarios una estampa arquetípica del funcionamiento de una sociedad en profunda transformación cultural.

Si desde allí nos dirigimos hacia el barrio de Gros por el Bulevar que marca el límite entre el ensanche y el caso antiguo hasta llegar a sobrepasar el puente de la Zurriola, el nuevo Kursaal de Moneo en vez de producir una ruptura con el puente y el propio ensanche constituye una arquitectura de una época mucho más actual que también se integra de una manera bastante adecuada con las conexiones del frente marítimo. La pieza arquitectónica que al otro lado de la playa se abre hacia la calle paralela al borde marítimo no rompe las escalas de la ciudad sino que se acerca de alguna forma al caminante (a pesar de que sería discutible la presencia del tipo de comercios implementados en el paseo). Si se observa desde el mar o la playa, es entonces cuando aparecen las moles compactas a modo de cajas volumétricas prismáticas, casi cúbicas pero sutilmente poliédricas, resucitando a escala arquitectónica la tradición estética que durante el siglo XX se ha ido desarrollando en la escultura vasca.

En estas líneas que traemos a colación el paisaje antrópico condicionado por la urbanización de los frentes de agua, sería el paseo de la Concha el elemento de límite entre la ciudad y el mar que de forma más simbólica ha supuesto uno de los testimonios más notables de la modernidad en la ciudad de Donostia-San Sebastián. Es precisamente con esa función de constituir un espacio fronterizo con la que fue diseñado por el arquitecto Alday hacia el año 1913. En estos espacios liminales suelen ser necesarios algunos elementos significativos de reducida escala: lámparas y farolas de iluminación, diversos ornamentos urbanos y mobiliarios, esculturas alegóricas, micro-arquitecturas, relojes o barandillas. Todas estas piezas han adquirido un carácter simbólico y monumental en el voladizo de la Concha, sin olvidar sobre todo la famosa barandilla icono de la ciudad, ejemplo del urbanismo de detalle integrado en el espíritu vienés de los inicios del siglo XX.

Veremos también el intento de significación de los extremos (oriental y occidental) del paseo de la Concha durante el último tercio del siglo XX, debidos por un lado al escultor Eduardo Chillida y el arquitecto Luis Peña Gantxegi y por otro lado al escultor Jorge Oteiza. En el extremo occidental se encontraría la intervención escultórica, arquitectónica y urbanística del "Peine del Viento" llevada a cabo por Chillida y Peña Gantxegi en la década de 1970. Las diversas fases de la obra identifican los límites de la ciudad, en el lugar donde cesa lo urbano para dejar paso a los acantilados de la costa y viceversa. El espacio urbanizado se gestó así

mediante un correcto uso del suelo público en la prolongación de la playa de Ondarreta y la vertiente donde se precipitan al mar las faldas del monte Igeldo.

En el Paseo Nuevo que nació durante la segunda década del siglo XX al otro extremo de la bahía se coloca la pieza monumentalizada en tamaño de J. Oteiza, fuera de toda escala y de constitución de lugar; lo que provoca así mismo dificultades en la relación e integración con el paisaje circundante. En la singular confluencia entre el viejo puerto, la ciudad antigua y el ensanche de Cortazar, bajo los restos amurallados del monte Urgull y en el enclave mismo donde dio comienzo la historia urbana de Donostia-San Sebastián, se encuentra bastante desubicada la gigante pieza del Oteiza más post-moderno. Esta obra originariamente perteneciente a la serie experimental de la 'desocupación de la esfera' llevada a cabo en la década de 1950 no logra con facilidad su diálogo con el entorno ni con el material, produciendo un paisaje ciertamente desordenado y repleto de elementos discordantes. En el caso del "Peine del Viento" las formas curvas escultóricas de hierro se anclan en las rocas enrojecidas por el óxido derramado sobre el verdín de la humedad salitrosa, las cuales contemplamos desde la plaza-atrio o 'intermedio de mediación-meditación' creado en la plataforma ubicada entre el mar y los acantilados. En el otro extremo de la Concha casi todo se encuentra sobrepuesto; los jardines, los soportes y el mobiliario previo al emplazamiento de la escultura.

De esta manera y resumiendo lo anunciado, en la territorialidad definida primeramente encontraremos los espacios costeros propicios para el acontecimiento de la ciudad junto al mar, teniendo muy en cuenta el punto de vista geográfico. Posteriormente veremos cómo a medida que se va tejiendo la traza urbana llega hasta los frentes de agua fluviales y marítimos, surgiendo diversas líneas fronterizas con el mar y la ría a lo largo de la historia. Los paisajes urbanos configurados de este modo nos notificarán las técnicas urbanísticas y el gusto estético de unos grupos humanos que han preferido el apego a unos determinados estilos arquitectónicos, estéticos y artísticos. Abarcando todo ello tanto la escala arquitectónica y monumental como la configuración simbólica de los espacios que habitamos con asiduidad, e igualmente en una escala más modesta donde toman sentido la escultura y el mobiliario urbano más o menos simbólico, testificando siempre las culturas del lugar y las preocupaciones sociales a nivel antropológico; sobre todo de aquellas clases que han detentado el poder para la toma de iniciativas en cada momento (burguesía, industriales, aristocracia, etc.). De todo ello vamos a rescatar las cuestiones de la textura urbana que más se vinculan con los límites espaciales entre la ciudad y los frentes de agua<sup>4</sup>.

Para finalizar esta introducción a la segunda parte de la tesis, si bien el campo y los lugares del presente estudio antropológico y signitivo se enmarcan en las tres ciudades estudiadas (Bilbao, Donostia-San Sebastián y Baiona) así como su periferia metropolitana, en el caso que nos ocupa, también analizaremos una serie de espacios urbanos significativos como Zarautz, Zumaia, Mutriku y Ondarroa. Dichas poblaciones se nos presentan como ejemplos con un interés paradigmático en cuanto al devenir de la arquitectura, la escultura y fundamentalmente el trazado urbano como núcleos costero-marítimos donde acontecen unas configuraciones estéticas y unas culturas desde sus especificidades divergentes pero interactivas con la ciudad de Donostia-San Sebastián; incluyendo una mirada paisajística que entronca con su desarrollo histórico. Siendo temas que trataremos con mayor profundidad de aquí en adelante, hemos perfilado sintéticamente su enunciado en estas páginas introductorias, defendiendo desde un primer instante la importancia que han adquirido los componentes estéticos y artísticos en el urbanismo actual de signo post-moderno (en las líneas fronterizas de los frentes de agua, en el borde marítimo y las orillas fluviales); lo cual no podemos desligarlo de la idea que reconoce esas reverberaciones y plasmaciones estéticas o artísticas como medio por el que una comunidad se identifica simbólicamente a sí misma y con su propio entorno.

---

<sup>4</sup> La textura y tejido urbano serían conceptos utilizados por la geografía urbana y por la urbanística, para denominar las relaciones entre los espacios libres y espacios edificados de la ciudad. Teniendo en cuenta las diferencias en cuanto a tipologías constructivas, pueden identificarse tejidos homogéneos y heterogéneos. Mientras tanto, la traza urbana enseña la forma en la que las edificaciones se insertan en el plano. Estos elementos componen los modelos urbanos, tomando en cuenta la realidad morfológica y funcional de cada unidad urbana. También Donostia-San Sebastián deja entrever los modelos desarrollados a lo largo de la historia, tanto en la orilla del río Urumea como en la parte de la costa que compone el frente litoral entre la bahía de la Concha y el puerto de Pasaia como uno de los apéndices metropolitanos más poblados y densificados.







Donostia/San Sebastián - Pasaia



# 2

## EL PAISAJE ANTERIOR AL NACIMIENTO DE LA CIUDAD EN DONOSTIA-SAN SEBASTIÁN





Índice	p.
II.2. EL PAISAJE ANTERIOR AL NACIMIENTO DE LA CIUDAD EN DONOSTIA-SAN SEBASTIÁN: LA CONTINUA PUGNA ENTRE LA TIERRA Y EL MAR.....	449
II.2.1. LA TRANSFORMACIÓN ANTRÓPICA DEL TERRITORIO MARÍTIMO.....	451
II. 2.2. LOS PROLEGÓMENOS DE LA CIUDAD PORTUARIA MEDIEVAL.....	452

## II.2. EL PAISAJE ANTERIOR AL NACIMIENTO DE LA CIUDAD EN DONOSTIA-SAN SEBASTIÁN: LA CONTINUA PUGNA ENTRE LA TIERRA Y EL MAR

El tómbolo o lengua de tierra sedimentaria que unía el monte Urgull<sup>1</sup> con los terrenos de la costa en la bahía de Donostia-San Sebastián se solidificaría entre 10.000 y 5.000 años atrás, en la era del mesolítico. El istmo creado provisionalmente por las arenas que arrastraba la pleamar aún se sumergiría periódicamente, hasta que se compactó la porción de sedimento aportado y apilado por el arrastre del río y la influencia de los vientos. Fue sin duda este cambio, ayudado por las corrientes fluviales y marítimas, la transformación geomorfológica más importante que redundaría en la creación del lugar propicio para la futura ciudad. De modo que tanto el frente de mar como la morfología del río Urumea serían fundamentales en la traza urbana de la ciudad de Donostia-San Sebastián<sup>2</sup>.

"Una buena parte de los edificios de San Sebastián hunden sus cimientos sobre un pequeño istmo arenoso (o tómbolo) que une el monte Urgull –en lejanos tiempos isla– con el continente. El tómbolo debe su origen al entorpecimiento que el mencionado islote causaba en la propagación de las olas, provocando en las zonas de calma creadas a su abrigo la deposición de los materiales que éstas transportaban, provenientes, en parte, de las aportaciones arenosas del río Urumea<sup>3</sup>.

Así, con la protección desde la costa que ejercía la isla de Santa Clara, la ciudad se expandiría geomorfológicamente por el territorio significativamente dispuesto tanto por los sedimentos marítimos como por los ríos Urumea, Oria, Oiartzun<sup>4</sup> y la regata de Añorga, entre los leves promontorios cercanos que constituirán claros límites y mojones en los ejes de expansión posterior: Ulia, Urgull, Aiete, Igeldo<sup>5</sup>, Oriamendi, Bidarte y Mendizorrotz así como la llanada de la Zurriola al borde del mar, reconvertida a la postre en pieza urbana relevante junto a la bahía de la Concha. El sinuoso frente marítimo de Donostia-San Sebastián viene así definido por una aplacada cadena montañosa conformada por los montes Jaizkibel, Ulia y Mendizorrotz, e intercalado por calas y bahías donde confluyen el río Urumea y las regatas adyacentes hacia las playas de la Concha, Zurriola y Ondarreta. Otros accidentes topográficos formarían las barriadas del interior, después del proceso de ensanche que viviría la ciudad y que veremos posteriormente, en la continuación de los ejes simbólicos marcados tanto por el mar como por el río: San Bartolome, Gaztelu, Egia, Berio, Ametzagaina<sup>6</sup>, Martutene, etc.

"Hiri harresitu honen parte populatua harea harrozko lurzoruairen gainean dago eratua, eta itsasoaren maila gorena baino zerbait gorago; hark inguratu egiten du ia, penintsula gisa uzten duela. Sortaldetik Urumea ibaiak bustitzen du, eguerdialdetik San Bartolomeko muino txoaren erroarekin bat egiten duen istmoa du, sartaldetik badia eta portua, eta iparraldetik muino edo mendiska soila. [...] Sortaldean, herritik mila kanatara, Ulia mendia dago, Urumea itsasoratzen den puntutik bertatik goratzen hasten dena; legoa erdi batez edo gora jarraitzen du, eta puntu

<sup>1</sup> En los textos y documentos históricos se nombra con los topónimos arcaicos 'Orcull' y 'Orgullo'.

<sup>2</sup> Bajando el puerto de Ezkurra hasta Goizueta, se convierte en ría de mareas al llegar al borde del Cantábrico. En Donostia-San Sebastián la pleamar sube una legua río arriba, posibilitando la navegación de embarcaciones ligeras como *txalupas* o gabarras de escaso calado. Fertiliza igualmente la llanada de Loiola (área metropolitana actual) llenando de vegetación ambas orillas.

<sup>3</sup> GÓMEZ PIÑEIRO, Javier; SÁEZ GARCÍA, Juan A. *Documentos cartográficos históricos de Gipuzkoa*, Donostia-San Sebastián: Diputación Foral de Gipuzkoako, 1999; p. 178.

<sup>4</sup> Surgido a raíz de la confluencia de varios riachuelos provenientes del macizo de Aia, muere en la bahía de Pasaia.

<sup>5</sup> Si aludimos otra vez a la toponimia, a la cumbre de la cadena montañosa del Arrobi se la conocía con el nombre de Txubillo (incluso existía una pequeña población en el lugar). También ha conocido el nombre de Arrimendi, a causa de la extracción intensiva de piedra que se realizaba en sus canteras (la máxima explotación se dio en la época de la consolidación del ensanche de la ciudad, tal y como veremos en los siguientes capítulos y apartados). En algunos planos militares aparece consignado como Montefrío, mientras que a la torre que coronaba el casco se le llamaba Farola. Tras estas advertencias nosotros hemos optado por el actual topónimo de Igeldo con su grafía vasca.

<sup>6</sup> Esta sería una de las referencias más antiguas del hábitat humano de Donostia-San Sebastián. Uno de los únicos lugares de la era Grayetiense que permanecían al aire libre en la Península Ibérica. Aparte de constituir los promontorios entre Loiola, Altza e Intxaurreondo, se destaca también su carácter simbólico y marítimo, sobre todo cuando dediquemos algunas páginas a la intervención arquitectónica y escultórica de Oteiza y el grupo de arquitectos encabezado por Fullaondo.

hartan hasten da beheraka, Pasaia San Pedro auzoko kalean bertan amaituz. [...] Eguedialdeko aldapa baserri ederrez, galsoroz, sagastiz eta abarrez beteta dago, eta iparraldekoa haitz eta amildegiz osatua da, beren luze-zabal osoan itsasoan amaitzen direnak Pasaiaiko kanalaren sarreraraino. [...] Mendi honetatik harri asko ateraten da etxeetarako, eta hiri honetako etxe gehienak eraikitzeko bertatik atera izan da. Zuhaitzez erabat soilduta dago. Sartalderantz, mila kanako distantziara, lgeldo mendia dago, tartean badia eta desertua daudelarik; hau itsasontzien berrogeialdirako erabiltzen da. Mendi horrek igoera zaila du, eta lehen tontorraren gainean, Hiritik bistan, itsasargia edo itsasontzientzako gidatorrea dago. [...] Sortaldeko eta eguedialdeko hegia baserri bete samar dago, eta iparraldekoa itsasorainoko amildegiz. Gainean lgeldeko herria dago, barruti honetako, eta inguruetan baserri dexente eta zenbait zelaixo daude. [...] Oriamendi mendia hasten da San Bartolomearen istmoan [...], Hiritik 4 edo 6 legoatarainoko bista uzten bait du, barrualdera. Sartaldera Oria ibaiaren ertzetara datozen zenbait muino utzita, eta eguedialderantz nabarmen behera eginez Hernani aldean, sortaldera jarraitzen du mendikateak, Urumearen ertzetan amaituz Astigarragako herritik gertu. [...] Oriamendiren sortaldeko hegien artean, Antiguoko lautada dago, legoa bateko zirkunferentziakoa batez beste. Lautada hau, itsasoaren nibelean eta are bajuago kokatua, eguratsa galerazten duten muinoez inguratuta dago alde guztietatik. Lurra harea eta buztinezkoa da, batez ere azken honetako, horretan lurraren bajuak laguntzen duela, eta erreka baten laspegiak, hala non lautadaren gehiena osinek eta zingirek hartuta dagoen, ezer sartzetik uzten ez dutela; horietxen kausaz gaitzak sortzen dira bertan noizean behin<sup>7</sup>.

Hemos considerado conveniente ofrecer esta larga descripción que expresa bien los límites de lo que será el espacio urbano de Donostia-San Sebastián, dado que pone de relieve las interacciones, relaciones y límites continuamente producidos con el mar y las corrientes fluviales, en los espacios que se convertirán en los ejes metropolitanos del crecimiento urbano. Del mismo modo, con el paso de los años algunos barrios surgidos en dichos espacios establecerán los frentes de agua edificados, así como los atractivos parques urbanos como Cristina Enea en los meandros de la ría, modelados al gusto estético romántico del siglo XIX (con lagos y estanques, jardines decimonónicos y circuitos de frondosa vegetación). Para ello sería necesaria, no obstante, la adecuación geológica y geomorfológica del entorno natural; con lo cual se comprende mejor el rol que tanto las playas y desembocaduras como el fenómeno antrópico adquirirán en los revalorizados frentes de agua:

"El espacio litoral donostiarra, está dominado por costas abruptas y escarpadas, ya que los relieves que constituyen la Cadena Terciaria Costera llegan directamente al mar, configurando una costa longitudinal muy nítida y rectilínea. Las acumulaciones detríticas son escasas, quedando reducidas a pequeñas playas de cantos alojadas en el interior de las calas y bahías que salpican el litoral. Únicamente, las desembocaduras fluviales configuran acumulaciones arenosas de mayor amplitud, ya que normalmente, estos espacios están bastante protegidos de la acción del mar, funcionando como trampas de sedimentos"<sup>8</sup>.

Estos espacios han sido normalmente aprovechados por las rías y regatas, procediendo a dibujar en el territorio largos y más o menos anchos estuarios; como los perfilados por el Urumea en la Concha y Zurriola o el estuario fósil del Ondarreta en la zona de Ibaieta. Los cambios que se han ido sucediendo en estos parajes costeros (aparte de la erosión y la sedimentación natural), los ha precipitado fundamentalmente el asentamiento humano: canalizaciones fluviales, construcción de diques y muelles, los puertos, etc., provocando así mismo la constante pérdida de los arenales del entorno. Respecto a los ríos que ejercen su influencia en Donostia-San Sebastián, la red hidrográfica del Urumea sería la de mayor importancia, dividiendo en dos partes el frente marítimo; el de orientación más occidental (zona centro, Amara y Antiguo), y el de coordenadas más orientales (Gros, Ategorrieta, Egia...)<sup>9</sup>.

<sup>7</sup> "Donostiaren deskribapen topografiko-medikoa, Eugenio Frantzisko Arruti, hiri horretako sendagile titular, Madrideko Erret Medikuntz Akademiako, Cádizeko Medikuntz eta Kirurgi Elkarteko bazkide urgazle etc. denak egina. 1824". RAMOS RIESGO, Paloma. "Donostiari buruzko zenbait azalpen", en: SAMBRICIO, Carlos (ed.). *Donostiako alde zaharraren berreraikuntza, Donostiako alde zaharraren berreraikuntza La reconstrucción de la parte vieja de San Sebastián*, Donostia-San Sebastián: Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián, 1991; pp. 312-316.

<sup>8</sup> EDESO FITO, José M. "Geología y geomorfología", en: GOMEZ PIÑEIRO, Javier; SÁEZ GARCÍA, Juan A. (ed.). *Geografía e Historia de Donostia-San Sebastián*, Donostia-San Sebastián: Instituto Geográfico Andrés Urdaneta Euskal Geografi Elkargoa, 1999, p. 21.

<sup>9</sup> Al principio el Urumea adquiere los nombres de Bedaran y Ollin, testimonio de las antiguas minas de plomo y espato, desde su nacimiento hasta la localidad de Goizueta. Parecido al bilbaíno río Ibaizabal-Nervión, inicialmente transcurre por tierras de elevada complejidad geotécnica y profundos bosques. Hacia la mitad del recorrido, pasando desde Navarra a Gipuzkoa forma meandros en tierras más llanas; que nos recuerdan las estampas más típicas del paisaje rural vasco sustentado por el arquetipo de las verdes praderas y los caseríos desperdigados en la estrecha campiña y terrenos de cultivo entre los valles transversales al mar. Encontrando así paisajes escasamente castigados por la industria, salvo los molinos, ferrerías y centrales hidroeléctricas desperdigadas a lo largo de su cauce. Todo ello nos lega unas referencias estéticas concretas, como decimos, del arquetipo estético de los frentes fluviales. A medida que después el Urumea se introduce en zonas de mayor industrialización, la contaminación será mucho más evidente y junto a ello las canalizaciones y rectificaciones como hemos visto que sucede en Bilbao. Mientras tanto, las aguas del Añorga o más arcaico Gorga acogieron también una gran actividad molinera aparte de las tareas propias de la pesca.

### II.2.1. LA TRANSFORMACIÓN ANTRÓPICA DEL TERRITORIO MARÍTIMO

Los restos del paisaje cultural humanizado que se han encontrado en las faldas del monte Urgull y el territorio bajo su dominio y protección corresponde a grupos humanos de hace unos 70.000 años antes de Cristo que se dedicaban a la pesca primitiva, la caza o recogida de productos silvestres. En las culturas del Neolítico, los pequeños dólmenes microlíticos de carácter sagrado nos dan cuenta del desarrollo de una cosmovisión de la muerte al igual que en tantos otros lugares y estaciones megalíticas del País Vasco. Estas huellas líticas son también la herencia clara de la existencia de una fructuosa relación marítima de trueques entre los pueblos y asentamientos del Cantábrico y el Atlántico. Así es que:

“La bahía de la Concha con la desembocadura del Urumea, navegable al menos hasta las inmediaciones de Hernani, constituía un emplazamiento que reunía los requisitos más favorables para el establecimiento de un asentamiento que cumpliera esa doble función: facilitar la navegación ofreciendo refugio en una amplia zona de fondeo y, al mismo tiempo, servir de puerto de entrada y salida de productos aprovechando el curso del Urumea para dirigir los flujos de intercambio entre la costa y el interior”<sup>10</sup>.

En esa época, y a pesar de que constituyese un asentamiento inigualable en la orilla marítima, la economía fundamental seguiría ciertamente unida a la explotación agrícola y la ganadería. Durante las eras del hierro y del bronce, se desarrollaron así mismo las más misteriosas, calladas en cuanto extremadamente humildes pero no menos sobrecogedoras y sensibles del lado de su materialidad, manifestaciones de la monumentalidad; las pequeñas alineaciones líticas circulares denominadas cromlech, fruto del establecimiento y de la evolución de una población y quizás también testimonios primigenios de la transformación mítica y simbólica de un paisaje junto al mar. Los grupos humanos siempre han labrado y alterado su territorio vital, de modo que esa mirada entre armónica y contradictoria que abarca otro binomio contrapuesto como es la naturaleza y el artificio, hemos visto que es lo que históricamente ha transformado el territorio en paisaje como unidad perceptible ahora con toda la carga histórica y cultural de sus circunstancias pasadas (a la vez que se van trazando y construyendo sendas y carreteras, puentes y acueductos, puertos y ciudades):

“Es así que las distintas comunidades que han habitado el planeta se han organizado para aprovechar su territorio, han construido caminos para ir de un lugar a otro y en aquellos de puntos de paso más difíciles han levantado puentes contra natura para reducir la distancia. Han contenido el agua de los ríos en embalses sostenidos por muros transversales, la han captado y conducido por largos canales, distribuyéndola después a regadíos, industrias y viviendas para luego recoger sus aguas sucias en saneamientos discretos y subterráneos que las devuelven a los ríos una vez tratadas”<sup>11</sup>.

Dichos cambios se hicieron notar con mayor rotundidad y celeridad a partir de los siglos I y II después de Cristo con la llegada de los romanos, de manera que la explotación de las minas de Arditurri modeló un territorio determinado en las inmediaciones de Donostia-San Sebastián en base a unos concretos modos de producción y métodos de laboreo, cerca del antiguo puerto de cabotaje romano que la mayoría de los/as historiadores/as lo colocan en las cercanías del actual municipio de Irun<sup>12</sup>, si bien aludiendo al topónimo primitivo de Oiasson<sup>13</sup>. Todo ello en una época que nos ha legado ciertas huellas del proceso de extracción y transporte del mineral en muchos de los rincones de la geografía vasca, y particularmente en la zona del Bidasoa y en la parte vizcaína de Somorrostro entre otros lugares específicos. En cuanto a Donostia-San Sebastián, bajo las faldas del Urgull comenzarían a agruparse tímidos núcleos urbanos provistos de elementos comunes y unitarios como las primigenias murallas o los pozos para la

<sup>10</sup> IZQUIERDO, María T. “El Bajo Urumea en época prehistórica y antigua”, en: GOMEZ PIÑEIRO, J.; SÁEZ GARCÍA, J. A. (ed.). *Geografía e Historia de Donostia...*, op. cit., p. 55.

<sup>11</sup> ESPAÑOL ECHÁNIZ, Ignacio. “La estética de la obra pública en el entorno como actitud cultural frente a la naturaleza”, in: *FABRIKART (Arte, Tecnología, Industria, Sociedad)*, Bilbao: Universidad del País Vasco/ Euskal Herriko Unibertsitatea, 2007; p. 60.

<sup>12</sup> En el centro de comunicación de la calzada que se dirigía al mismo tiempo hacia Aquitania y Tarraco, aprovechando el valle de Oiartzun.

<sup>13</sup> Las prospecciones arqueológicas se han centrado básicamente en el carácter portuario de la ciudad, siendo notable la posición estratégica del núcleo urbano en la frontera entre Hispania y Aquitania. El modelo más evolucionado de las ciudades en red romanas ofrece una malla de urbes encadenadas, junto a los puertos y vías principales de comunicación. La relación de estos tres elementos; la ciudad, el puerto y la calzada o vía de comunicación significa el modo de ordenación del territorio y esquema económico que mayor impacto consiguió durante la administración romana. El puerto, por lo tanto, se encuentra en la zona más occidental de la ciudad, en el sentido norte-sur. Las embarcaciones tenían así un punto de anclaje seguro en la bahía de la Concha y al abrigo de la isla de Santa Clara.



obtención del agua potable; hasta definir así las primeras pinceladas del carácter de ciudad militar que adquiriría a posteriori<sup>14</sup>. Con el objetivo de promover las estancias más o menos prolongadas de las gentes de mar y para su protección cuando arreciaba fuertemente el viento del norte, fueron muy comunes las poblaciones surgidas en las desembocaduras de las rías a lo largo y ancho de toda Europa (más en el sur y el Mediterráneo), buscando y aprovechando las peculiaridades orográficas de la topografía. De hecho, la historia de Donostia-San Sebastián ha estado siempre unida al agua y a la cultura marítima, desde las vertientes productivas, económicas, políticas y por extensión todas las cuestiones socio-antropológicas.

Consecuencia de lo mencionado sería la aparición, anclaje y evolución del fenómeno urbano en el borde litoral y los frentes ribereños de estuarios y bahías. Unido a la cercanía del mar, los ríos han sido fuente de vida y de riqueza en casi todas las culturas y civilizaciones, y el ser humano ha organizado su economía y relaciones sociales en base a esa antigua relación mantenida en el tiempo y el espacio. Así, nos quedan asentados los elementos geográficos primarios de este estudio, que tendrán su plasmación en la estructuración urbana de las ciudades marítimas y ribereñas, subrayando las características de unos ámbitos urbanos donde a veces se hace imposible diferenciar los límites interactivos entre el frente de mar y las rías<sup>15</sup>. Es indudable, por lo tanto, la importancia primordial de las rías de mareas o parcialmente navegables frente a los puertos de mar que en ocasiones han estado asociados a las desembocaduras de esas rías, culminando un proceso que comenzaba muchos kilómetros antes de la llegada a las aguas del océano. Las desembocaduras de los ríos guipuzcoanos por ejemplo serían de vital relevancia en el desarrollo económico anterior al establecimiento de la gran siderurgia, así como para el transporte de materias primas y los oficios asociados tanto a la pesca como a la minería y la mercadería, conjuntamente con los molinos y las carpinterías de ribera. La explotación de los bosques nutrió precisamente a esa industria incipiente de construcción y reparación de buques que tendría sus siglos de auge y pujanza desde sus orígenes tímidos hasta su esplendor total, haciendo uso también, en muchas ocasiones, de la fuerza y potencia impulsora obtenida de los cauces fluviales. Todo ello precipitará después la ubicación de pequeñas aldeas, pueblos y ciudades.

## II. 2.2. LOS PROLEGÓMENOS DE LA CIUDAD PORTUARIA MEDIEVAL

Los peregrinos que transitando por la vía más cercana al mar en su lento caminar hasta Santiago de Compostela se aproximaban hasta Donostia-San Sebastián, observarían por supuesto la estampa de un paisaje completamente distinto al que hoy día contemplamos desde el lugar elevado de la vieja ermita en el montículo donde se encuentra el palacio de Miramar, sobre todo durante los siglos iniciales de la edad media cuando el precedente más notable de la ciudad se encontraba acaso en el caserío de pescadores que se agrupaba en la parte del

<sup>14</sup> Aunque se carece de una seguridad histórica aceptable, se afirmaba que la antigua Easo marcada por Tolomeo podía haber sido la ciudad de Donostia-San Sebastián. Otras veces se han recogido las referencias a Calipo, mezclándolo con la ciudad de 'San Sebastián' ubicada entre Coimbra y Lisboa (Portugal), también en el borde litoral atlántico. En otras ocasiones se ha defendido igualmente que fue fundada por el emperador Marco Aurelio Basiano, con el nombre de Saltus Bassiani, convirtiéndose al final en Santus Sebastianus. Se cree que en los tiempos del reinado de Santso Abarca se agregó al reino de Navarra junto con todo el territorio guipuzcoano.

<sup>15</sup> En todas las desembocaduras de ríos y arroyos existían puertos o puntos para el desembarco y para la carga y descarga del material transportado. Algunos de ellos eran privados y otros pertenecían a los municipios, pero todos cumplían funciones mercantiles. La carga y descarga constituían actividades diarias, para que los productos se hicieran desde allí a el mar o para su introducción tierra dentro. Al parecer se daba cuenta del monasterio que existía para el servicio a los peregrinos en 'Tierras de Hernani', al lado del mar, en el camino desde San Marcial de Altza hasta San Pedro de Igeldo, entre los riachuelos a expensas de las mareas a modo de traba o dificultad para el caminante: <<monasterium Sancti Sebastiani est in litore maris in finibus Ernani>>. La construcción de algunos de esos monasterios en el borde litoral nos hace pensar en los modos de vida dedicados a la pesca y a la navegación marítima. La economía agrícola y marítima se desarrollarían superpuestas casi con total seguridad, mientras que la ganadería tenía otras necesidades. No obstante, tendríamos igualmente núcleos urbanos cuya razón de ser en exclusiva sería la actividad marítima, que no estarían al amparo de los monasterios (Hondarribia, Mutriku, Getaria o Zarautz entre otras localidades). Nos encontraríamos así en el debate entre las 'dos culturas' hasta cierto punto diferenciadas del territorio histórico de Gipuzkoa; una de ellas más continental y mediterránea, cercana de Navarra, y la otra mucho más atlántica y litoral en relación con Aquitania. En esta franja cogería una clara relevancia la economía ligada a los recursos marítimos con un innegable incremento de población. En la bahía de la Concha encontramos en principio ambas vertientes; la de la ciudad gascona y comercial así como la más arrimada hacia la influencia del continente. El antiguo pueblo gascón conformado alrededor de Santa María y San Vicente ya mostraba en su hechura tanto intereses defensivos como los vinculados al comercio marítimo.

Antiguo<sup>16</sup>. También en Bilbao hemos visto que el núcleo anterior a la villa fundacional se ubicaba al otro lado del río, de modo que a posteriori nacería, hacia 1300, el llamado Casco Viejo que vendría a definir y ocupar paulatinamente casi el enclave actual aunque en tamaño reducido. Tanto el Ibaizabal-Nervi6n a su llegada a Bilbao como la parte baja del Urumea son rías de mareas; rutas fluviales por las que se enfila el mar y al mismo tiempo entrada hacia los puertos más interiores, conformando los conocidos estuarios del Cantábrico. Esa característica influirá de forma decisiva en el paisaje derivado del fenómeno urbano y humano, condicionando la propia percepción de ese paisaje urbano y urbanizado según lo observemos desde tierra dentro hacia el mar abierto, desde el gran puerto del Abra bilbaína hacia el interior del estuario o las primeras líneas construidas del frente marítimo en Donostia-San Sebastián, como símbolos y la vez modelos de las ciudades vascas del litoral.

En la ciudad donostiarra los amplios meandros del Urumea abrazaban los húmedos terrenos de las marismas costeras y puede que hasta el comienzo del siglo XII las pleamares llegasen a inundar de tiempo en tiempo los arenales que unían el monte Urgull con los terrenos de la costa. "Ocupando una planicie al pie de una montaña elevada, con sus extremos limitando con el mar y su frente mirando hacia una ancha marisma, recorrida por el río Urumea y frecuentemente inundada por el mar, la plaza amurallada de S. Sebastián pasaba a convertirse en una casi perfecta península"<sup>17</sup>. Los ríos y regatas han estructurado desde antiguo los núcleos urbanos y los poblamientos que se estructuraban en su entorno, influyendo sobremanera en las actividades económicas y en las infraestructuras del transporte<sup>18</sup>. Durante su desarrollo histórico y geográfico, los elementos naturales sustentadores del espacio urbano junto al mar, además de la morfología cambiante de la ciudad han sufrido profundas alteraciones en Donostia-San Sebastián. Para muchos/as expertos/as la toponimia tiene también que ver con la aparición de la ciudad portuaria. Para el refrendo de dicha idea se utiliza a menudo el término latino "Dominus Ostianus", fórmula no tan unida a un nombre propio en concreto sino a un cargo u oficio romano de implicación portuaria; esto es, el funcionario que se investía con el título de guardián del puerto de Ostia<sup>19</sup>. En consecuencia el asentamiento y el desarrollo histórico, aún confirmándose esas circunstancias particulares no del todo demostradas han sido similares en otras ciudades del frente litoral, mostrándonos un modelo casi predeterminado de estructura urbana con los puertos, los sistemas defensivos y la red de puentes para transitar sobre las rías; lo cual se repite en los espacios marítimos de la Europa occidental a lo largo de los siglos medievales.

Entre tanto, uno de los primeros puertos precedentes ubicados en la órbita de lo que sería el espacio urbano de Donostia-San Sebastián fue el que se situaba entre Hernani y Ergobia, denominado por los romanos con el nombre de Morogji. El aumento del tamaño de los barcos

<sup>16</sup> El culto al mártir romano 'Sebastián' debió de ser introducido en estas tierras por los peregrinos que se aroximaban al Golfo de Bizkaia. La vieja ermita pronto se convirtió en templo y en 1101 Pedro I de Navarra se lo regaló al abad del monasterio navarro de Leire, existiendo incluso un falso documento de unos cien años antes, en 1014. Las fronteras naturales que provoca el mar en la bahía de la Concha las percibimos también en las creencias y supersticiones del siglo XVI. A causa de una peste que asoló en aquellos años, se realizaba una procesión religiosa con la reliquia del santo San Sebastián desde la iglesia de Santa María en el casco antiguo hasta San Sebastián del Antiguo. Cuando la marea lo hacía posible, se prolongaba hasta la isla de Santa Clara, instalando un pequeño altar en su cumbre. Esos tres puntos triangularán, a la postre, el espacio urbano más significativo de la ciudad. En el promontorio de Aiete se encontraba el convento de las monjas agustinianas, presidiendo las vistas hacia el mar. Cuando a partir de mediados del siglo XIX se plantean las obras del ensanche tres grandes conventos ocupaban los puntos más estratégicos; el de San Francisco hacia la parte oriental, San Bartolomé en el sur y el del Antiguo en la zona más occidental. Cada uno de ellos se ubicaba en las inmediaciones de una carretera: la vía oriental hacia el puerto de Pasaia, hacia Pamplona por el sur y Bilbao por el oeste.

<sup>17</sup> RODRÍGUEZ SORONDO, M<sup>a</sup> del Carmen. *Arquitectura pública en la ciudad de San Sebastián*, Donostia-San Sebastián: Sociedad Guipuzcoana de Ediciones y Publicaciones, Grupo Dr. Camino de Historia Donostiarra, 1985, p. 85.

<sup>18</sup> "El papel de la orografía y de la red fluvial existente han sido esenciales en la interpretación del modelo espacial resultante. De este modo, y considerando todo el territorio comarcal, si bien podría extrapolarse al conjunto de la provincia guipuzcoana, la existencia de un marco geográfico accidentado, con varias alineaciones montañosas entre las cuales se abren curso numerosos cursos fluviales en dirección general S-N, ha permitido la creación de corredores naturales de asentamiento de población e industrias, aprovechando las exiguas extensiones de tierra llana y los cursos de agua existentes en el fondo de los valles". GIL ÁLVAREZ, Esther. *La comarca e San Sebastián. De zona industrial en declive a medio innovador*, Donostia-San Sebastián: Fundación Kutxa (Economía, 14), 2008; p. 24.

<sup>19</sup> Según indicaba la tradición o las viejas leyendas, el puerto de 'Ostia' sería el lugar donde enterraron el cuerpo inerte del santo Sebastián. En el huidizo filo entre la fantasía y la realidad, lo que nos interesa para el presente estudio es que perduran vivamente los lazos que unen la ciudad con el mar. Teniendo en cuenta que la palabra 'Easo' sería un término alusivo al mar, la forma en que a veces se denomina a la ciudad de Donostia-San Sebastián en castellano: "La Bella Easo", vendría a refrendar algo así como 'la bella del mar' o 'la bella marítima' según interpretaciones.

provocó el traslado de los puertos hacia la costa, definiendo los antecedentes lejanos de los paisajes que habitamos en la actualidad. La dificultad para la entrada de los navíos aguas arriba del Urumea causaría el cambio del 'puerto principal' o 'puerto grande' hacia el litoral, a la vez que el 'puerto pequeño' sería el de Santa Catalina. Cerca de allí, veremos que el puerto de Pasaia comenzaría a ser bastante relevante<sup>20</sup>. En la edad media, por lo tanto, la fundamental influencia marítima se constataría en los cuatro puertos de Donostia-San Sebastián: los dos de la bahía de la Concha (el de Ondarreta y el puerto principal), el del Urumea o Santa Catalina y el de Oiartzun o Pasaia. La movilidad de los espacios portuarios alteraría enormemente los paisajes de las desembocaduras, produciendo las agrupaciones urbanas y posteriormente las primeras trazas del fenómeno urbano y metropolitano unido a los cauces fluviales. El viejo puerto de Bilbao hemos visto que se encontraba igualmente sobre los arenales, hasta que el mayor porte de los buques y las tareas de la producción industrial indujeron su paulatino distanciamiento hacia el Abra que se ha mantenido hasta el final del siglo XX. En los bordes fluviales portuarios hallamos numerosísimos vestigios de cultura material que nos ayudarán a entender dichas alteraciones espacio-temporales en la mayoría de los casos.

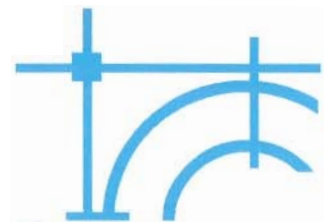
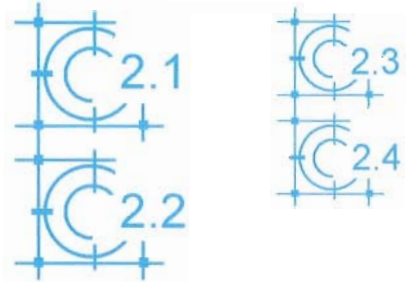
En Donostia-San Sebastián, conjuntamente con la actividad pesquera y las campañas de Terranova (en Bilbao fue de gran vitalidad el comercio del bacalao en los bordes de la Ría) la industria de desecación y distribución del pescado se instaló en las mismas playas del frente marítimo. Estas labores generalmente realizadas por mujeres provocaron el aumento de las dimensiones y del número de las chabolas colocadas casi espontáneamente sobre los arenales, acaso unas de las infraestructuras industriales más tímidas y humildes afincadas en el borde litoral. Con el transcurrir de los siglos la bizarra imagen de las chabolas de las playas lejos de desaparecer tendería a consolidarse en los parajes del límite entre la ciudad y el mar, a pesar de que la estampa se trastocaría con las casetas de los bañistas en el siglo XIX, alineadas en varias filas sobre la arena tal y como mencionaremos en los siguientes capítulos. Además de las antiguas industrias que comentamos, los molinos del Antiguo y de Morlans también determinaron el paisaje fluvial de la ciudad, siendo muy abundantes aguas arriba junto con los astilleros (alrededor del puerto de Santa Catalina) y las ferrerías que funcionaban con las corrientes de agua<sup>21</sup>.

<sup>20</sup> Los puertos guipuzcoanos pueden ser clasificados en dos grandes grupos; puertos de abrigo (que sirven para cualquier época del año) y puertos de barra (que se encuentran en las desembocaduras de algunas de las rías más importantes). A este último grupo pertenecían los que se situaban cerca de la desembocadura del Urumea, mientras que el de Urgull o el de Pasaia serían puertos más bien de abrigo. Las rías guipuzcoanas han permitido en general la instalación de numerosos puertos en sus desembocaduras (el Bidasoa en Hondarribia, el Oiartzun en Pasaia, el Urumea el de Santa Catalina y el Urola el de Zumaia entre otros). En todos esos casos el peligro de la barra era constante para la navegación marítima y la maniobrabilidad de los buques, tal y como hemos visto en el Abra de Bilbao.

<sup>21</sup> Si bien no se centra en nuestro objeto de estudio salvo circunstancialmente, estas fábricas preindustriales tuvieron una gran importancia para el oxígeno insuflado a villas y localidades marítimas así como para la fundación de las ciudades vascas del litoral, junto con las ferrerías y los molinos. Desde el siglo XVI hasta el XIX en todos los puertos guipuzcoanos se ubicaron astilleros que trabajaban a destajo para múltiples clientes a la vez. Se pueden destacar los del puerto de Zumaia (todos ellos pertenecientes al municipio), los de Pasaia y los de la desembocadura del Oria en la época moderna. Al comienzo del siglo XX, sin embargo, los mayores astilleros estaban en Zumaia y Pasaia, con el ambiente mejorado en cuanto a las estructuras viarias y ferroviarias que comunicarían más eficientemente los puertos. De hecho, desde tiempos pretéritos los guipuzcoanos supieron adaptar las avanzadas técnicas de construcción de la Europa del norte, siendo uno de los testimonios de la influencia normanda la embarcación que aparece en el escudo heráldico de la ciudad. Así y todo, los barcos para la corona se realizaban en unos astilleros determinados habilitados a tal efecto, en el puerto de Pasaia y en las factorías del Oria (Pasaia poseía casi en exclusiva el monopolio de la armada). Aparte de la corona otros tres clientes habituales eran la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas, la Real Compañía de Filipinas y los propios municipios de la provincia además de los armadores vizcaínos. Con el paso de los años, la falta de encargos trajo consigo una considerable disminución de la producción unida al relativo atraso técnico respecto a los astilleros de la vecina Bizkaia. La gran mayoría de los astilleros de Donostia-San Sebastián se situaban en los arenales de Santa Catalina, en los bordes del Urumea. En general no construían grandes buques pero eso no impedía que, a causa del gran trasiego en los muelles pesqueros y comerciales, hubiese frecuentemente trabajos de reparación. Muchos talleres mecánicos completaron el entorno de los astilleros propiamente dichos, por ejemplo los de Luzuriaga, que pasarían a Pasaia convirtiéndose para 1931 en los vestuarios del Ur Kiroilak. "La industria de la construcción naval fue, en los siglos XVI y XVII, una de las actividades más destacadas de la economía guipuzcoana. [...] La costa cantábrica oriental concentraba el más importante núcleo constructor del Estado. Los frondosos bosques de hayas y castaños proveían la madera necesaria y la industria ferrona abastecía los astilleros de todo tipo de elementos metálicos, desde clavazones a las anclas. Pero a finales del siglo XVIII la siderurgia tradicional entra en crisis y transcurre un lapso de tiempo de más de cincuenta años hasta que se establecen los hornos de carbón mineral base de nuestra industrialización. En este tiempo, carentes de suministros, los astilleros se van cerrando y sólo subsisten las pequeñas instalaciones dedicadas a la construcción de lanchas de pesca". AGUIRRE, Rafael. *Donostiako kaia/ El puerto de San Sebastián*, Donostia-San Sebastián: Gobierno Vasco, 2001; p. 45.

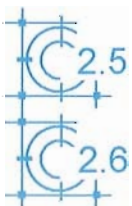
Constataremos en adelante cómo aún se encuentran a la vista algunos de los rastros de esas épocas que tienen que ver con las presencias estéticas y de cultura material acuñadas en los frentes marítimos y ribereños, y que son fiel reflejo de los procesos de construcción y urbanización que se han llevado a cabo en cada momento histórico-cultural. Lo que sigue a este capítulo nos muestra por lo tanto el desarrollo urbano de los frentes de agua de Donostia-San Sebastián, desde el enclave medieval toscamente amurallado hasta la modernidad, de forma que la evolución actual plantea diversas cuestiones, reconocimientos pero también críticas más o menos elocuentes y preceptivas a esa herencia urbana de la modernidad.



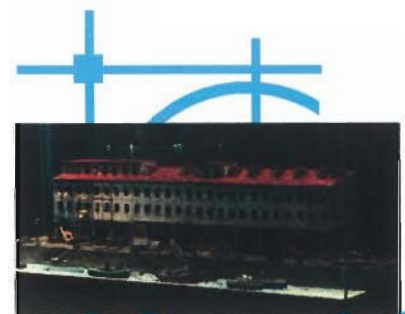
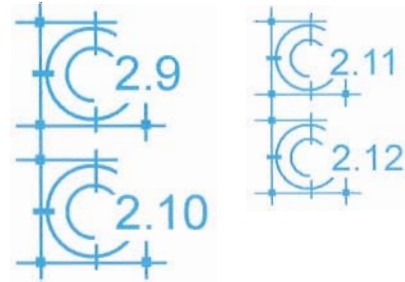
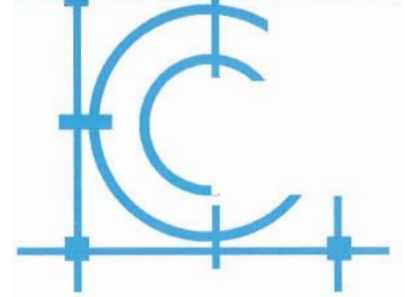
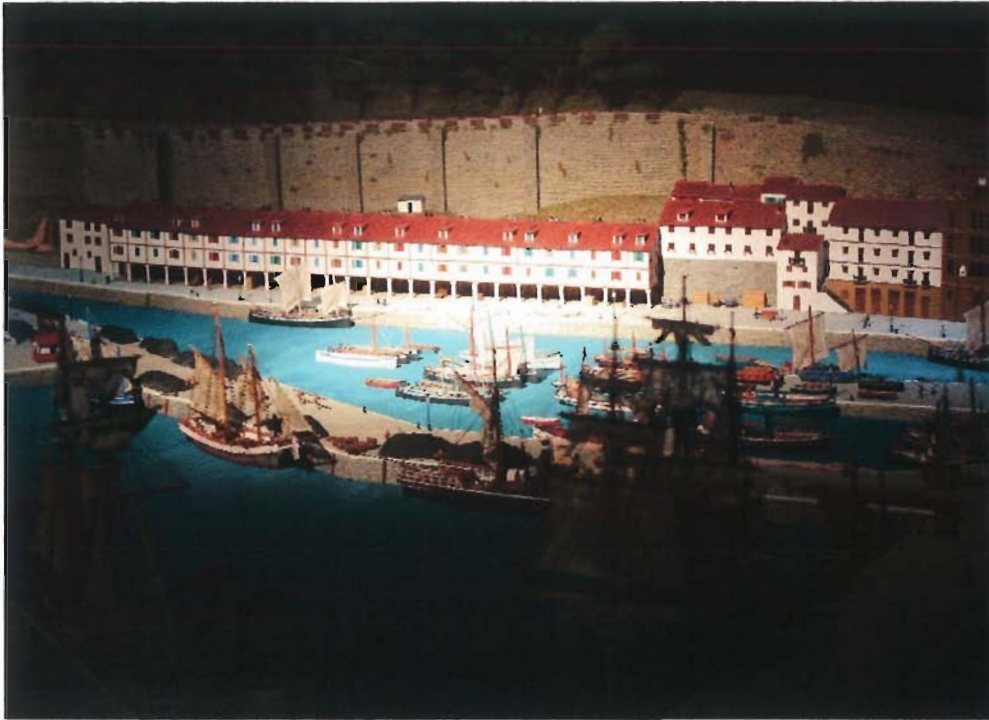


2.1-2.4. Ruinas en la ladera del monte Urgull, provenientes las más antiguas de la edad media (algunos metros de muralla y edificaciones invadidas otra vez por la naturaleza). No obstante, los primeros colonizadores de estas tierras colocaron en esta zona sus primitivos núcleos de habitación, totalmente perdidos ya por el transcurrir del tiempo y las alteraciones en el entorno.

2.3 Fotografía de Amaia Lekerikabeaskoa, cedida expresamente para este trabajo.



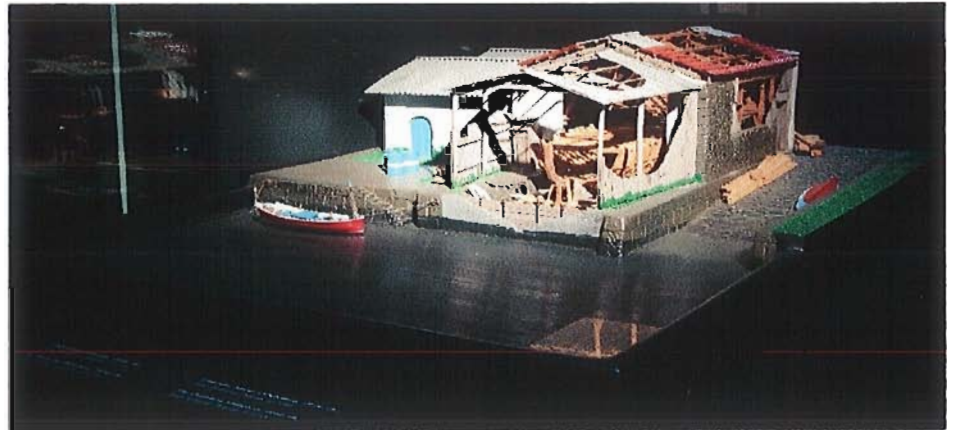
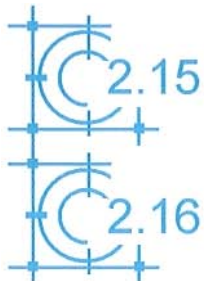
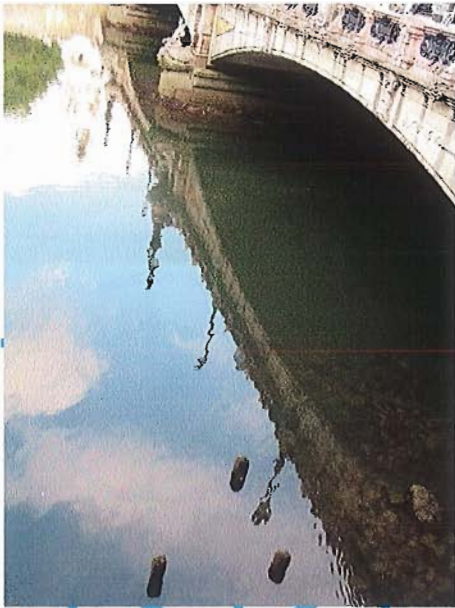
2.5., 2.7. Baterías y castillo en la cumbre de Urgull.  
2.6. Para dirigir el recorrido del visitante en el monte Urgull, se hace uso de paneles indicativos con información técnica e histórica.  
2.8. Batería del Gobernador, en la actualidad un espacio público remodelado e inigualable observatorio sobre la ciudad (fotografía de 2009).



2.9.-2.10. Maqueta del puerto de Donostia-San Sebastián y vista actual (2009). Bajo el monte Urgull se divisan las antiguas casas de pescadores y mareantes, tras sufrir diversas restauraciones y rehabilitaciones.

2.11-2.12. Maqueta del puerto con la humilde hilera de casas fuera de las murallas.



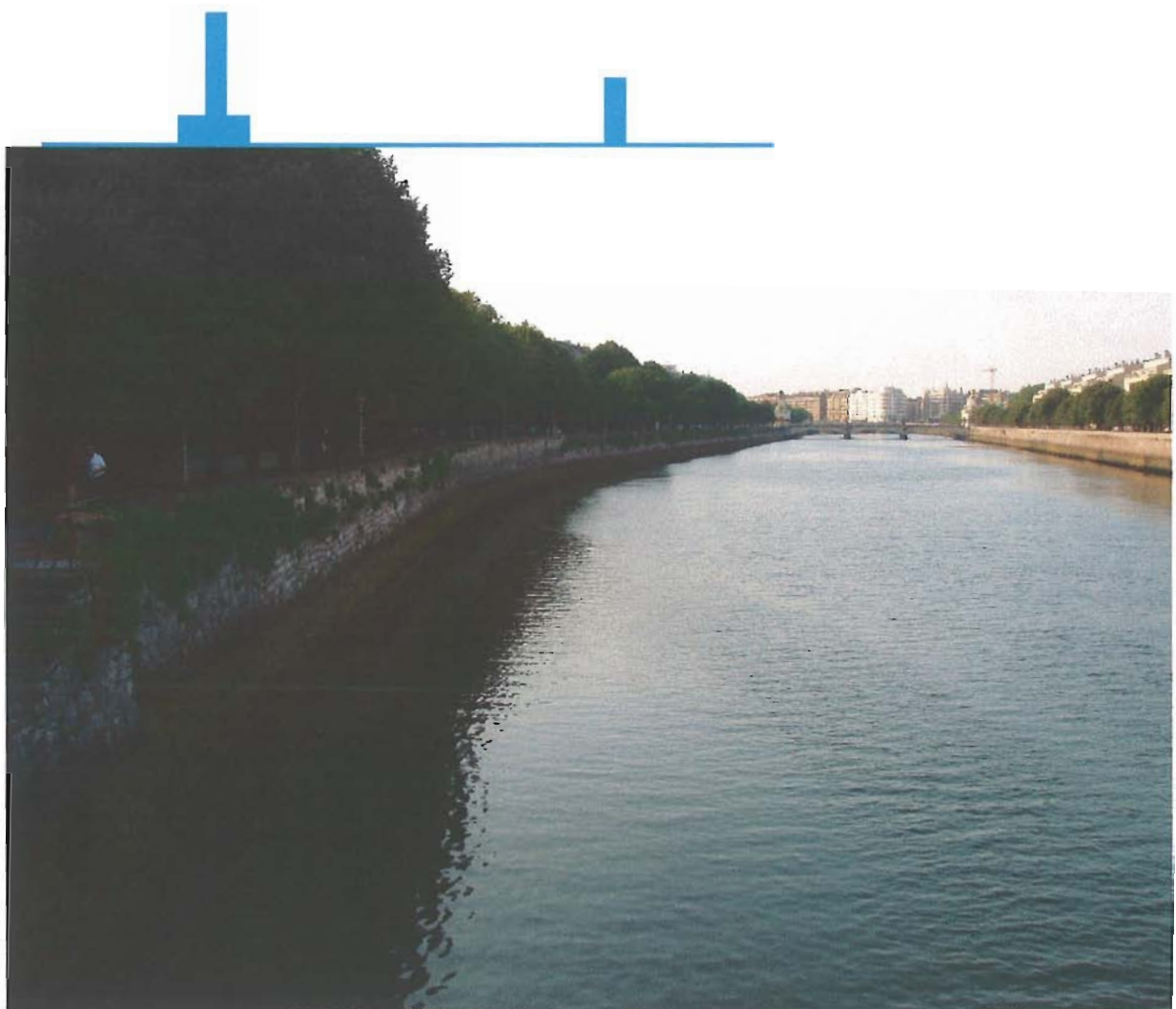


2.13.-2.14. Entre las históricas ruinas de la desembocadura del Urumea encontramos los restos del viejo puente de madera que la bajamar deja al descubierto, o la piedra del molino de agua salada; reconvertida en pieza patrimonializada de mobiliario portuario mediante su monumentalización y señalización específica con lámparas de iluminación (2009-2010).

2.15.-2.16. Maqueta del molino de mareas que antiguamente existía en la desembocadura del Urumeako y una de sus piedras que se colocó en el muro de canalización.

# 3

## LA CIUDAD DE DONOSTIA-SAN SEBASTIÁN





### II.3. LA CIUDAD DE DONOSTIA-SAN SEBASTIÁN: EL COMIENZO DEL PAISAJE URBANO AL LADO DEL MAR

Es sabido que el rey Sancho el Sabio de Navarra le otorgó a Donostia-San Sebastián los beneficios forales de las cartas puebla de Jaca y de Lizarra para asegurar la salida del reino hacia el mar al final del siglo XII, en una fecha que históricamente se concreta en 1180<sup>1</sup>. Allí existía desde el siglo XI, como decíamos en el anterior capítulo, el núcleo pesquero y mercantil que denominaron 'fondaco', al parecer similar a los emplazamientos marítimos que por toda la costa europea fundarían los gascones, siendo la razón más importante de su constitución la agrupación de pescadores y mercaderes al borde del mar<sup>2</sup>. La comunicación de las villanías que se encontraban al amparo del fuero de San Sebastián se produciría por la Vía Láctea que transcurría paralela al litoral. Nos ubicamos por lo tanto ante una ciudad de carácter fronterizo y de alto mestizaje. De hecho, desde aproximadamente el año 1100 hasta la primera mitad del siglo XIV se fundaron numerosas villas y ciudades en el País Vasco, tanto en la costa como en el interior<sup>3</sup>. Las gentes que se dedicaban al comercio marítimo y a la artesanía componían básicamente la ciudadanía de la época, haciéndose notar las plantas y las parcelaciones góticas que se desarrollaban por toda Europa<sup>4</sup>. En el espacio que abarcaba el fuero de Donostia-San Sebastián (la parte costera desde Irun hasta Orio; limitando con los ríos Bidasoa y Oria, entre el frente de mar y la frontera terrestre con Navarra), el puerto de Santa Catalina sería un eje de vital relevancia, agrupándose allí los comerciantes arribados de otros lares, sobre todo gascones, de modo que los habitantes también se renovarían al unísono con la evolución urbana. A causa de las dificultadas que el Adour (Aturri) establecía en su desembocadura tal y como constataremos en la siguiente parte referente a Baiona, los mercaderes de dicha ciudad buscaron una mejor salida hacia el mar en el golfo de Bizkaia o golfo de Gasuña, topándose así con la ciudad donostiarra a mitad de camino.

Así es como la corona de Navarra tuvo a bien fijarse en la costa guipuzcoana, dado que necesitaba una salida urgente al mar para las transacciones comerciales con el norte de Europa. Al final, serían los gascones quienes se afincaron en las poblaciones costeras y sacaron el mayor provecho a los privilegios que los reyes otorgaron en algunas villas del territorio guipuzcoano. En el continuo litoral formado por los arrecifes y pequeñas bahías del Cantábrico confluyen las desembocaduras de numerosas rías, siendo este espacio quizás más apropiado para la implantación de puertos, o en todo caso más propicio que los terrenos de latitud más elevada entre el Bidasoa y el Adour. De modo muy resumido y sintético, antes de

<sup>1</sup> "Kostaldeko herriei foruak eta fundazioko kartak emateak, gatzaren hornikuntzaren erregulazioarekin batera, oinarri izan ziren arrantza ihardueraren, kontserba industriaren eta ondoriozko ekoizkinaren urrutirako merkaturatzearen garapen bizkorreko. Guzti horren emaitza arrantzale populazioaren berehalako hazkundera izan zen. Ozeanoko lasturari aurre egin behar izateak berekin sekarren eguneroko arrisku biziak lan jarduna elkarrekin antolatzeko beharra sortu zuen, aldi berean, elkarriz laguntzeko sistema original bat praktikara eramanez. Horrela sortuko ziren Kantaurikoko arrantzaleen kofradiak edo itsasgizonen biltzarrak, XIII. eta XIV. mendeetan. Anaiarte tresna eraginkorra eta, gizarte segurantzari dagokionez, erakunde aitzindari izan ziren, alegia". VV. AA. *Itsas aurrean. El País Vasco y el mar a través de la historia*, Donostia-San Sebastián: Untzi Museoa, Diputación Foral de Gipuzkoako (Departamento de Cultura y Turismo), 1995; p. 50. Las cofradías de pescadores poseían edificios significativos en todos los puertos, símbolo de la estructuración social del lugar con una presencia física también notoria en el borde del mar, participando de forma muy evidente en el establecimiento de las fronteras del espacio urbano con el puerto y la primera línea del mar.

<sup>2</sup> Hacia el año 939 aparecería el nombre que hacía alusión a "San Sebastián de Hernani", que se encontraría bajo la advocación del monasterio de San Millán de la Cogolla. Según versiones se diferenciarían cinco fases o períodos en la formación de Donostia-San Sebastián. La que llega hasta 1180 con el establecimiento del puerto de Navarra; la segunda fase cuando Alfonso VIII y la fundación de los puertos marítimos para controlar los intercambios comerciales; después vendría la época en la que se tejieron las conexiones con Castilla sobre todo con el rey Alfonso X, la cuarta fase tendría un carácter eminentemente defensivo y la última estaría motivada por los intereses ya burgueses de la ciudadanía. Junto con Donostia-San Sebastián en toda la costa guipuzcoana una de las razones más importantes para la fundación de las villas del litoral sería precisamente el impulso del comercio marítimo, además de formar especialistas en la captura de la ballena entre la población del lugar (por ejemplo en Mutriku y en Getaria en especial).

<sup>3</sup> "La organización del espacio guipuzcoano por medio de un instrumento jurídico como es la concesión del villazgo ha transformado el paisaje de la Provincia y ha convertido los antiguos valles en alfores urbanos, amplios gracias a las agregaciones, y, finalmente, en jurisdicciones de villas de extensión territorial pequeña". ORELLA UNZUÉ, José L. "La organización jurídica del espacio medieval guipuzcoano: de la tierra y el valle al alfoz de la villa y la comarca", *Boletín de la Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País. La organización territorial en la CAPV. El nivel intermedio: la comarca*, Tomo LI, 1995-2 (monográfico: El territorio y la Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País); p. 476.

<sup>4</sup> La mayoría de las villas que se fundaron en el proceso de urbanización que va del siglo XII al siglo XV se encontraban reunidas en la Hermandad Guipuzcoana, al menos en el entorno de dichas tierras. Estos primeros asentamientos burgueses tuvieron el beneficio de los fueros francos durante la vigencia del reino de Navarra, visto que el fuero de Jaca y Lizarra fue entregado a Donostia-San Sebastián e inmediatamente después se expandiría a otras muchas villas del litoral (herencia directa del fuero de Olerón, conocido en los puertos cantábricos). Mientras tanto, los fueros de Logroño, Vitoria-Gasteiz y Arrasate-Mondragón tendrían mayor predicamento en la Tierra Llana del interior.

1180 existían algunos emplazamientos humanos de reducido tamaño entre el Antiguo, la vega del Urumea y lo que hoy día se conoce como el casco viejo de Donostia-San Sebastián. Desde esa fecha emblemática hasta el siglo XV se sucederían los periódicos ensanchamientos en el interior de las murallas, notándose en mayor medida la expansión en la siguiente fase más larga y prolongada hasta el siglo XIX. A partir de ahí afectará también la industrialización y en lo que se refiere a los aspectos urbanísticos, estéticos y simbólicos el modelo del ensanche decimonónico triunfará hasta bien entrado el siglo XX, como estudiaremos en los siguientes capítulos. Hasta que al final de ese siglo sucede la metropolización de la periferia y el concepto de área funcional, mediante los planes generales de ordenación urbana y los planes parciales de planificación y ordenación del territorio, llegando a la estructuración de la ciudad-metrópoli que en nuestros días se perfila en el frente litoral entre Donostia-San Sebastián y Baiona.

Es obvio que las herrerías y astilleros ubicados alrededor de las primitivas poblaciones tendrían como objetivo aprovechar la cercanía de los puertos, consolidándose así los primeros centros pre-industriales o proto-industriales a la sombra de la fuerza motora de los ríos y las posibilidades de transporte fluvio-marítimo, sobre todo para la propia construcción de buques en los astilleros de ribera o los equipamientos y herramientas que precisaban (cadenas, anclas, etc.). En vista del peso que en la carta puebla adquirirían las normativas legislativas y privilegios que aludían a la vida marítima, pronto llegaría la fundación de villanías hasta Getaria, Hondarribia, Mutriku, Oiartzun y Zarautz. Antes bien, los donostiarras construyeron el castillo de la cumbre del Urgull<sup>5</sup> que sería una de las piezas defensivas más significativas durante varios siglos de vigencia. No obstante, las murallas defensivas no se fortalecerían hasta el siglo XVI, siendo uno de los trofeos más preciados en las pugnas entre Castilla y Francia. La fortificación militar de Urgull haría mella en el decaimiento de la primitiva población afincada en el Antiguo, favoreciendo sin lugar a dudas la parte de la ciudad que quedaba al abrigo de las murallas; lo que a la postre constituiría la plaza militar de Donostia-San Sebastián en un período temporal superior a los quinientos años (nada menos que medio milenio). Así, la localidad pesquera que se formó en el frente de mar tendría al lado la nueva ciudad rodeada de muros de piedra, rompiendo para entonces las olas en las rocas que conformaban las raíces pétreas del amurallamiento cada vez más inexpugnable y estéticamente determinante de la pieza urbana.

En aquel momento Donostia-San Sebastián contaba con tres puertos: el de Urgull (muelle abierto a la bahía de la Concha, muy peligroso cuando el oleaje embestía con dureza), el de Santa Catalina que hemos mencionado antes en la desembocadura del Urumea y el de Pasaia (Pasaje de Aquende), que ofrecía mayor seguridad con el mar enfurecido. El paisaje urbano primitivo del frente marítimo se amojonaba entre los tres elementos principales; el puerto, el puente y la ermita de Santa Catalina. El puerto fluvial acogía el transporte de mineral cada vez más abundante que provenía de las herrerías río arriba, navegando las gabarras hasta el límite con Navarra. En el siglo XVI se añadirían también varios diques complementarios al puerto de la Concha mientras que el de Pasaia llegó a ser el puerto más importante del cantábrico (conocido igualmente con el nombre de 'canal de Oiartzun'). La primacía del puerto propiciaba la compartimentación y división de la ciudadanía, entre aquellos que vivían en el interior de las murallas y los que pernoctaban en el exterior. Estos últimos se relacionaban más estrechamente con las labores, tareas y oficios vinculados al mar y vivían incluso en chabolas dispersas por los arenales en la primera línea del frente marítimo (al lado de la iglesia en honor de San Pedro). Además de ello, en los montículos que delimitaban la bahía se divisaba un paisaje repleto de pequeñas barriadas surgidas espontáneamente, identificadas con los actuales espacios de Altza, Egia, Igeldo o Pasaia San Pedroko<sup>6</sup>.

En la estrecha pero conflictiva relación entre la ciudad y el agua destacaban por lo tanto los puertos, de modo que los/as historiadores/as datan los primeros embarcaderos de piedra hacia la segunda mitad del siglo XV, en paralelo al monte Urgull. "A la altura de la puerta del Mar avanzaba un espigón exterior denominado 'Kaiburu'; paralelos a este otros dos muelles: 'Kaimingancho', corto, y 'Kaiardi', más largo. Frente a ellos el segundo espigón exterior:

<sup>5</sup> El panorama que se divisaba desde allí acogía el golfo de Bizkaia en toda su amplitud desde Matxitxako hasta Cap Breton y Arcachon.

<sup>6</sup> El barrio de San Martín por ejemplo se componía de varias ermitas, edificios y cementerios. Algunos de los 'servicios' que la ciudad de la época 'ofrecía' en el territorio 'desprotegido' extramuros.

'Kaiarriba'<sup>7</sup>. Con el puerto configurado en base a estas relaciones topológicas y liminales entre la tierra y el mar los trabajos más importantes se realizarían en el siguiente siglo, dotando a los diques de formas curvas para el mejor control de las entradas y construyendo así mismo los diques más exteriores, con otros dos puntos de amarre. Para el siglo XVII el puerto mostraba sus limitaciones en cuanto a la angostura del espacio útil y, aunque se les ocurrió cerrar la apertura más occidental de la Concha esa iniciativa quedaría durmiendo el sueño de los justos sin nunca llevarla a la práctica a pesar de que se hacía resucitar instantáneamente y efímeramente cada cierto tiempo<sup>8</sup>. Las obras de mejora más significativas tuvieron que esperar hasta el siglo XIX, con diversas fases complementarias desde entonces; bodegas, almacenes y puntos de carga y descarga para la actividad pesquera. En el párrafo anterior hemos aludido de alguna manera a la división entre la población extra e intramuros. Desde hace tiempo en el puerto de Donostia-San Sebastián se daba una clara segregación física entre los diques de las embarcaciones pesqueras y los posteriores muelles deportivos. Esa situación nos anuncia también otras divisiones y segregaciones sociales, sobre todo entre los que encuentran su sustento en los sistemas productivos tradicionales y los recursos o actividades turísticas que se desarrollarán ya con la modernidad. De la misma manera en la vivienda, en el ensanche de Cortazar que trataremos después y ante todo en la valoración del frente marítimo y su utilización urbana renovada se reflejarán esas diferencias y contradicciones que hemos querido subrayar. Todo ello contribuye a inscribir, de un modo u otro, la estética significativa del fenómeno urbano con su estructuración del frente marítimo y sus aspectos más simbólicos.

Sancho IV les otorgó a los navarros la facultad de sacar hacia el mar sus productos desde Baiona o Donostia-San Sebastián, fortaleciendo así el papel del puerto de esta ciudad. La ubicación estratégica favorecía grandemente el comercio, manteniendo, eso sí, su convivencia con la pesca. Fuera de las murallas, el elemento de unión más importante sería el puente de Santa Catalina, siendo desde el siglo XIV (según las ordenanzas de 1377) su mayor cometido salvar la desembocadura del río sobre todo en las situaciones bélicas. Esa función militar sería la que obligó a mantener su fábrica de madera hasta el siglo XIX (en 1836 sería el arquitecto municipal Joaquín Echeveste el encargado de la construcción del último puente de madera, cuyas vigas de cimentación aún quedan a la intemperie cuando baja la marea en la orilla izquierda del Urumea), para poder derribarlo cuando era indispensable y volverlo a levantar rápidamente. El que se construyó en el siglo XVI posibilitaba su apertura por la mitad (el único puente abatible en Donostia-San Sebastián) con el objetivo de permitir el paso de las embarcaciones, como hemos visto que sucedería en Bilbao bastante tiempo después (de hecho, en Bilbao también existió durante siglos un único puente –el de San Antón– para el paso de la Ría hasta que se originó la necesidad imperiosa de unificación de la villa fundacional con el ensanche. Al lado del templo del mismo nombre, hemos visto que reflejaba la estampa más típica e idiosincrásica del histórico paisaje urbano en el frente de la Ría). Como en otras villas y ciudades, los puentes del Urumea en Donostia-San Sebastián se fueron construyendo por razones productivas y de comunicación urbana, siendo el resultado de las tecnologías, las necesidades perentorias y las estéticas de cada época concreta. La mayor o menor monumentalización dará así mismo constancia de las funciones utilitarias y simbólicas de dichas construcciones horizontales que conectan las arterias de la ciudad conformando su malla o red. De todos modos, a medida que más cercanos se encuentren de la costa mayor será en general su grado de monumentalidad, haciendo uso de elementos escultóricos y de mobiliario urbano significativo, y convirtiéndose en ocasiones en los exponentes estéticos más específicos de Donostia-San Sebastián.

De ahí en adelante, las murallas reconvertidas y transformadas a raíz de los moldes y modelos renacentistas cumplirán la función mediadora entre el mar y la ciudad medieval hasta el último tercio del siglo XIX.<sup>9</sup> Entre el castillo y la ciudad mediaban, de hecho, las paredes de

<sup>7</sup> GÓMEZ PIÑEIRO, Javier; SÁEZ GARCÍA, Juan A. *Documentos cartográficos históricos de Gipuzkoa*, Donostia-San Sebastián: Diputación Foral de Gipuzkoako (Departamento de Obras Públicas y Urbanismo), 1999.

<sup>8</sup> Aunque resulte curioso, en los planos de la época nos encontramos con una torre cilíndrica en el puerto (Torrekokaia), levantada en uno de los muelles. Una torre similar perduró hasta el ecuador del siglo XIX en el puerto de Pasaia, como veremos más adelante. En otras representaciones aparecerá dicha torre rodeada de agua, junto con otros errores en la ubicación gráfica del puerto de Donostia-San Sebastián.

<sup>9</sup> El rey Sancho de Navarra se cree que amuralló Donostia-San Sebastián de forma regular en el siglo XII. El castillo debió de levantarse sobre las ruinas de alguna fortificación más primitiva por orden de Sancho VII entre los años 1195 y 1199, resultado de la batalla que libraba con Alfonso VIII de Castilla. Las primeras murallas en condiciones más adecuadas se construirían hacia el año 1300 creando dos lugares específicos; la villa y el puerto, cada uno de los

piedra, inscribiendo las trazas de la ciudad del frente litoral que quedaría a salvo durante algún tiempo de las incursiones enemigas y foráneas gracias a la montaña y la costa.<sup>10</sup> Tanto en Donostia-San Sebastián como en la vecina Hondarribia se utilizó el plano rectangular regular que aparecería en los bastiones de la Península Ibérica y en el sureste francés, más vinculado con unos parámetros definidos de antemano que con una lógica adaptación a las condiciones orográficas y características topográficas. Esa aplicabilidad racional del urbanismo se basaba en gran medida en el pensamiento teocrático y espiritual de la edad media, que perpetuaba la geometrización armónica del mundo<sup>11</sup>.

Aparte de ello, se buscaba la legitimidad de una fortificación en paralelo a una corriente de agua y la frontera con el mar, a la manera de elemento geográfico protector además de fuente de prosperidad. Para el siglo XVI en Donostia-San Sebastián se construiría el denominado "Cubo Imperial" entre los años 1530 y 1535, protegiendo la principal entrada a la ciudad por el sur o 'Puerta de Tierra' con un puente levadizo<sup>12</sup>. Al mismo tiempo, los apéndices del ingeniero Villaturiel reforzaron el castillo y se defendió la entrada al puerto con las edificaciones del frente de la isla de Santa Clara.<sup>13</sup> En el lado contrapuesto, se propició la defensa de la desembocadura del Urumea y todo ello reconstituiría la imagen de plaza fuerte militar que ya poseía la ciudad. Los bastiones pentagonales del siglo XVII describieron el conocido plano de ciudad fronteriza fortificada que ha llegado hasta nosotros<sup>14</sup>. En este sentido, plantearon la posible construcción de una ciudadela en el monte Urgull, que en todo caso tendría una función práctica y un interés estético muy inferior al de Baiona dada la orografía totalmente irregular del terreno. Por otro lado, a la altura de la 'Puerta de Mar' se encontraba el dique de 'kaiburu', junto con el dique más exterior de 'kaiarriba', quedando así clausurado el pequeño espacio portuario bajo el monte Urgull. La muralla oriental diferenciaba el puerto y el casco viejo, existiendo la

---

espacios con su forma urbana significativa y en constante pugna con las embestidas del mar. Los Reyes Católicos ordenaron construir otra muralla que rodeaba la anterior en 1496. A pesar de que en el siglo XV disponía de siete puertas solamente se utilizaban dos de ellas de modo habitual: la 'Puerta de Tierra' (del interior) y la 'Puerta del Mar' (la del puerto).

<sup>10</sup> Las nuevas técnicas defensivas requerían menor altura de murallas y mayor grosor, ejecutando muros inclinados y zanjas para obstaculizar el paso de la tropa conjuntamente con los bastiones. En los lugares de los antiguos cubos se alzaron los bastiones puesto que partían de unos sistemas más modernos. Así y todo el ataque por el lado de la Concha seguía siendo dificultoso, no así desde los arenales de Gros, por donde había grandes aberturas.

<sup>11</sup> "El más antiguo tratadista hispano del urbanismo es Eiximenis en su obra *La Crestiá*. En esta obra el autor catalán aboga por la utilización del cuadrado, con cuatro puertas que miran a los cuatro puntos cardinales". ORELLA UNZUÉ, J. L. "La organización jurídica del espacio medieval guipuzcoano...", *op. cit.*, p. 466.

<sup>12</sup> "En su bóveda estaba el cuerpo de guardia, y encima del ingreso, en su interior y sobre balconadura de madera, un crucifijo que se venera hoy en Santa María. Al extremo de esta cortina, la Puerta del Muelle". PIRALA, Ángel. *San Sebastián en el siglo XIX* (edición facsímil) Donostia-San Sebastián: Instituto Dr. Camino, 2001; p. 75.

<sup>13</sup> En la cumbre del promontorio de la isla pensaron librar el espacio suficiente para la ubicación de una docena de cañones, al lado de la ermita y la casa que se encontraban bajo el poder del convento de las monjas de San Bartolomé. Fue entonces cuando ya se perfiló la idea de establecer allí un puerto, pensamiento que iría muriendo y resucitando periódicamente.

<sup>14</sup> Este extracto de texto nos muestra una imagen bastante veraz de la ciudad de la época, con la forma urbana encorseta en las murallas al lado del puerto y en la orilla del camino: "al pie de la falda meridional del Monte Orgullo, llamada vulgarmente Santa Cruz de la Mota, esta situada la Plaza de San Sebastian, entendiéndose de N. S. 350 vs, y de O. al C. 455 vs, comprendidos en esta longitud el grueso de las dos murallas pr. Del C. la siñe el Mar de la Surriola y el Rio Urumea, al Sr. un Arenal, y al O. S. la concha del puerto. Su figura es quasi un quadrado como de 400 vs de costado. En este corto espacio se cierra un numeroso Pueblo de mas de 20 mil Almas y las calles son estrechas y las casas mui elebadas con 4 o 5 pisos, pero muy reducidas las Abitaciones y ovscuras las de abajo. Sus fortificaciones consisten, a la parte de la Surriola, una muralla sencilla de unas dos baras y media de grueso descubierta hasta el pie y con todo el costado del C. y desde el torreón de San Telmo hasta el Baluarte de Santiago, siendo lo mas endeble de la fortificacion y por donde ha sido siempre atacada esta Plaza y tomada. A la parte del S. consiste en dos pequeños fuertes en línea recta compuestos del citado Baluarte de Santiago, el del Cubo Ymperial, y el de San Phelipe: los dos ultimos se mantienen en buen estado, pero el primero no tiene foso y se halla en mal estado. Sobre la prolongación de la Capital del Cubo Ymperial ay un ornabeque cuyas alas se dirijen sobre las dos cortinas a otros frentes con su foso, rebellin y camino cubierto: el todo de estas obras exteriores de mediana defensa y solidez. La cara izquierda qe cubre el Baluarte de San Phelipe y su Cortina tiene una contraguardia con su foso, camino cubierto, Plaza de Armas y Glacis, habiendo un foso delante de la cortina y cara derecha del Cubo Imperial, que es mui elebado y tiene su Puente de piedra sobre el foso principal, dirijiendo la comunicacion de Nabarra y Castilla por el ala derecha del ornabeque, en donde ay otro Puentecito de piedra que atrabiesa el foso del Ornabeque a la nueva Plaza de Armas del camino...". ALVAREZ OSARBA, Antonio. "Relacion general de la situación y consistencia de la Plaza de San Sebastián y de su Castillo de Santa Cruz de la Mota al alcance de cañón, como se demuestra en el plano incluso del proyecto general tomado por D. Ysidro Prospero de Borbon, aprobado por S. M. en el año 1726, adicionado y aumentado por el director Don Phelipe Crame, y obstáculos que se presentan opuestos s la defensa de dicha plaza" (documento), en: MEXIA CARRILLO, Fernando. *El castillo de Santa Cruz de la Mota y las murallas de la Plaza de San Sebastián*, Donostia-San Sebastián: Caja de Ahorros Municipal de San Sebastián, Grupo Dr. Camino de Historia Donostiarra, 1979; pp. 90-91.

puerta del antiguo muelle además de la 'Puerta de Mar' conocida como 'Portaletas'; puerta suplementaria que a día de hoy puede observarse condenada con una cortina de piedra<sup>15</sup>.

Un breve tratado escrito en 1700 ofrece las descripciones de un viajero inglés en los últimos años del siglo XVII, dibujando así mismo el plano de una ciudad cuadrada semioculta a los pies de una montaña arenosa, guarecida entre unas murallas que casi tocaba el mar por su parte más oriental, y apenas visible en su entrada marítima hasta llegar a la bahía. En el mismo pasaje nos aparecen las dos puertas que poseía la ciudad, la del muelle portuario y la que llamaban 'de Pasaia', puesto que por ella discurría el camino que se dirigía hacia el vecino puerto de Pasaia. El viajero nos da muestras de la monumentalidad de esta puerta, con sendos medios-bastiones en su fachada delantera, si bien con un aspecto bastante malogrado, sin las proporciones adecuadas y en un estado de conservación lamentable. El plano que nos presenta la obra es verdaderamente curioso; el puerto adquiere gráficamente casi tanto espacio como la ciudad, subrayando la importancia del comercio marítimo. De esa época no nos ha llegado hasta hoy más que la porción de pared contigua al espacio portuario<sup>16</sup>. En el camino de ronda que rodeaba este lugar se abriría después la calle del frente de mar que llamaban también 'del muelle'. Además, la rutina diaria que se veía condicionada no solo por la vida marítima sino también por la morfología urbana del frente litoral tendría uno de sus signos más característicos en el cierre de las puertas de la muralla al anochecer, obstaculizando la entrada a la ciudad hasta el amanecer. Ello posibilitó la edificación de unas pocas casas extramuros, tanto en el puerto como en la zona de Santa Catalina, sobre todo para las gentes que provenían del mar o trabajaban en los astilleros del Urumea. Si las Siete Calles del casco viejo bilbaíno hemos visto que marcaban el centro neurálgico más significativo del espacio urbano, en Donostia-San Sebastián al inicio de las siete calles de mayor relevancia (red compuesta por cuatro calles paralelas y tres perpendiculares) existía la contra-muralla que tenía otras tantas entradas, siendo una de ellas la de la calle Campanario que divisamos en la actualidad con los restos del antiguo arco.

Sea como fuere, Donostia-San Sebastián continuaba siendo un puerto que encaraba el mar abierto en el inicio de ese siglo XVIII, cuando los ingenieros plantearon el proyecto de un 'superpuerto' que englobaría en su conjunto el espacio de la bahía de la Concha, visionando así la idea que se retomaría a finales del siglo XIX:

"El puerto de la Concha era de pequeñas dimensiones para los grandes barcos que llegaban a la ciudad. Por eso en muchas ocasiones fondeaban en la misma bahía y, a pesar de las múltiples medidas de seguridad que se adoptaban, sobre todo en los días que amenazaba la galerna, todos los años se perdían barcos en los días de temporal. Para solucionar este problema el Consulado<sup>17</sup> tomó la iniciativa y contó con la ayuda de la Real Compañía. El proyecto consistió en construir un dique entre la isla e Igueldo, cerrando por este lado la bahía, con lo que la seguridad de fondeo sería mucho mayor. Cuando ya se contaba con la aprobación del Consejo Real, quien había implicado en la obra a la provincia para que ayudara económicamente, tuvo lugar el relevo precipitado del Consulado, y la nueva autoridad se opuso al proyecto"<sup>18</sup>.

En el primer tercio del siglo XVIII Donostia-San Sebastián era aún una pequeña ciudad muy compacta y repleta de habitantes, colocada estratégicamente a los pies de una montaña que la defendía, sobre la cual se alzaba una fortificación que se consideraba todavía inexpugnable. Mientras, el puerto lo encerraban dos espigones que apenas dejaban paso para

<sup>15</sup> Antes de que en el siglo XX se abriese la dársena deportiva del puerto, podían verse claramente en los arenales de bajamar las ruinas de las murallas occidentales entre el palacio Goikoa y Portaletas, mucho más engrosadas en la base. Al albur de las mareas en Donostia-San Sebastián se encontrarían igualmente otros viejos testimonios de la ciudad fluvial y marítima, por ejemplo los restos de madera putrefacta del puente de santa Catalina en el encauzamiento del Urumea tal y como hemos dicho en las líneas anteriores.

<sup>16</sup> La muralla del frente marítimo poseía dos puertas o entradas; la del muelle viejo y la principal que disponía de sendas torres defensivas.

<sup>17</sup> Los consulados de mar eran las instituciones que mayor relación tenían con el comercio en los puertos. El objetivo era controlar el comercio, creando las infraestructuras necesarias para ello: la construcción portuaria, el mantenimiento de muelles, almacenes, etc. Tenían también el beneplácito del cobro de los impuestos a tal efecto y fueron estas instituciones las que financiaron y promocionaron muchas de las urbanizaciones del borde litoral. Por ejemplo en Bilbao, el Consulado fue edificando a lo largo de los siglos la mayoría de los muelles para el encauzamiento y la rectificación de la Ría. El de Donostia-San Sebastián desde su fundación en 1682 tuvo una vida muy activa, creando la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas, entre otras entidades (quizás la mayor institución comercial que haya disfrutado la ciudad). Los consulados de mar comenzaron a aparecer hacia el siglo XII en el ambiente medieval de ciudades como Liguria y Véneto. Tenían encomendadas funciones para dilucidar y actuar a modo de jueces gremiales, expandiéndose posteriormente por el mediterráneo al amparo de los oficios fundamentalmente marítimos.

<sup>18</sup> SAGÜES SUBIJANA, Miguel. *Urgull. Historia de San Sebastián*, Donostia-San Sebastián: Hariadna, Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián, 2005; p. 110.



una embarcación. El eje comercial le correspondía en dicho contexto urbano a la calle que discurría desde las inmediaciones del puerto hacia la desembocadura de la ría<sup>19</sup>. Sin embargo, el hecho que durante la época tuvo el mayor impacto urbanístico sucedería en el interior de las murallas, con el establecimiento de la plaza de la Constitución. El crecimiento urbano de la población que unos años antes había adquirido definitivamente el título de 'ciudad' se desarrollaría en gran medida intramuros, uniendo los beneficios más notables del comercio a la zona portuaria<sup>20</sup>. Con el crecimiento de las salidas y entradas al puerto de la Concha se incrementaron las medidas de seguridad, construyendo muelles paralelos a los que provenían de la edad media y el dique que marcaba una curva pronunciada desde Urgull hacia la ciudad. La real Compañía Guipuzcoana de Caracas controlaba todas las transacciones comerciales con tierras americanas en el siglo XVIII<sup>21</sup>. Tal y como en el caso de Bilbao mencionábamos el gran obstáculo de la barra de Portugalete para la navegación del interior de la Ría, en Donostia-San Sebastián dicho peligro se veía incrementado por las rocas sumergidas que dificultaban sobremanera las maniobras de buques, provocando que encallasen muchos de ellos, de modo que la entrada al puerto a menudo resultaba impracticable si no se contaba con la ayuda de los vientos favorables. Las calles contiguas al puerto estaban pavimentadas con piedra de calzada y allí mismo se alzaban los almacenes, constituyendo uno de los medios de transporte de mercancías más utilizados las plataformas gemelas que los hombres del campo enganchaban a los bueyes para el acarreo de los productos hasta la costa y el puerto.

Como es sabido, a comienzos del siglo XIX el incendio de 1813 fue un acontecimiento totalmente decisivo no solamente para los donostiarros sino también para el trazado urbano de la ciudad<sup>22</sup>. Partiendo de esa fecha se afrontó el futuro por caminos bien diferentes, olvidando los medios defensivos anteriores y afrontando definitivamente la apertura al frente marino<sup>23</sup>. Los/as historiadores/as han visto el inicio de la modernidad en las viejas ruinas de la ciudad, de forma que el porvenir traería consigo las bases de la urbe que se aproximaba tanto al borde del mar como a la orilla del río<sup>24</sup>; así también se perfilarían los cambios socioculturales,

<sup>19</sup> La aparición del Camino Real sería clave en el siglo XVIII, continuando las sendas marítimas y fluviales incluso después del fin de siglo, y produciendo a posteriori las infraestructuras territoriales para la conexión de los núcleos urbanos incluso en el siglo XX.

<sup>20</sup> El monte Urgull seguía siendo un fuerte defensivo de importancia en el siglo XIX, aunque algo debilitado, instalando allí otros equipamientos para la defensa del frente marítimo. La batería de Santiago protegía la entrada al puerto y la de Bardoka dificultaba la aproximación de la armada enemiga. La batería de las Damas tenía bajo control la bahía de la Concha en colaboración con la de Santa Clara. El monte Igeldo, por el contrario, obstaculizaba sobremanera el tiro de los cañones.

<sup>21</sup> "Los navíos de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas eran de porte grande, conveniente para la travesía del Atlántico y para la rentabilidad de los viajes. [...] Este comercio trasatlántico repercutió de forma notable en el puerto de San Sebastián sacándole de la postración en que se encontraba. [...] Durante los primeros años la mayor parte de los navíos se cargaban en Pasajes. Este puerto, a pesar de la creciente colmatación de sus fondos, ofrecía unas condiciones de seguridad mucho mayores que las de la dársena donostiarra. [...] La situación del puerto donostiarra en 1727 era desoladora, tal como apuntan los informes del mismo Consulado. Los muelles se encontraban derruidos, faltaban tinglados y almacenes y el tráfico era mínimo. La creación de una compañía mercantil que realizara el tráfico con Venezuela pareció a los comerciantes donostiarros una solución idónea para activar el comercio. [No obstante] el decreto de 12 de octubre de 1778 dio lugar a la apertura prácticamente de todos los puertos españoles y, en definitiva, al libre comercio. En 1785 aparecía un nuevo ente, la Real Compañía de Filipinas, y se daba por disuelta a la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas". AGUIRRE FRANCO, Rafael. *Donostiako kaia/ El puerto de San Sebastián, Donostia-San Sebastián: Gobierno Vasco (Departamento de Obras Públicas y Transportes)*, 2001; pp. 90-91.

<sup>22</sup> El primer gran incendio sufrido en Donostia-San Sebastián fue el de 1489, quedando en pie tres únicas casas construidas en piedra según las noticias y crónicas de la época.

<sup>23</sup> Salvando las distancias, una fecha tan clave como esta se destaca también en Bilbao pero en una época mucho más cercana a la actualidad, en 1983. Ese año así como los lustros y décadas que arrancarían de ahí hemos visto que serían fundamentales para el paso de la ciudad industrial hacia la ciudad de servicios y el reto de mirar hacia la Ría, cuando al parecer le había dado supuestamente la espalda, aunque hemos comprobado que esto tampoco fue del todo así. Con la última gran inundación (en agosto de 1983) se dio la bienvenida en Bilbao al urbanismo de cuño post-moderno, acompañado del correspondiente espaldarazo político, tal y como Donostia-San Sebastián abrió las puertas al urbanismo moderno más de cien años antes (con el ensanche decimonónico que igualmente sucedió en Bilbao). También entonces se notó el salto de la ciudad comercial hacia la ciudad para los veraneantes y el turismo, y tanto en Donostia-San Sebastián como en Bilbao acogió un gran protagonismo el espacio urbano de los frentes de agua; en las playas, los puertos, las rías, el frente marítimo y las orillas fluviales.

<sup>24</sup> El pasaje histórico ha sido a menudo explicado e investigado. En la parte que nos concierne, basta recordar que la ciudad fue destruida salvo la hilera de casas de oficiales de la armada que existía en la calle Trinidad bajo el monte Urgull. En 1813 vivían en Donostia-San Sebastián marineros, pescadores, artesanos, comerciantes, militares y funcionarios. La preeminencia de la vida marítima se hacía notar en la relación que gran parte de los artesanos, comerciantes y funcionarios tenían con el puerto y los oficios portuarios. La gente que tras el suceso se quedó sin hogar construyó chabolas efímeras fuera del recinto urbano. Haciendo un poco de historia, se ve claramente que la pervivencia de esas barracas convenía sobre todo a los propietarios de los terrenos donde se habían ubicado. Concebidas al principio provisionalmente, algunos las vieron como alternativa incluso al crecimiento de la ciudad. Así

económicos y productivos. Lo que anunciamos brevemente con estas palabras se completará, por lo tanto, en los siguientes párrafos, apartados y capítulos.

---

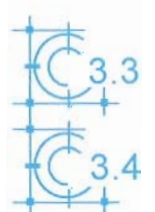
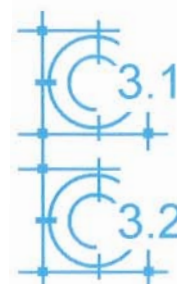
se comprende cómo se dilató el inicio de la reconstrucción, dado que las rentas obtenidas superaban a las que provenían del alquiler de las viviendas. Aún así, esas referencias quedan en entredicho cuando se descubre la noticia de que algunas de las chabolas eran incluso 'transportables'. Sea como fuere, esas pequeñas construcciones de madera levantadas sin ningún tipo de ordenación se fueron popularizando hasta convertirse en una dificultad para la reconstrucción, ya que aconteció un proceso intenso de especulación del suelo. Al final, el Ayuntamiento suprimió a los propietarios del terreno la posibilidad de tasar las rentas directamente, si antes no se comprometían a construir sesenta viviendas. Parece que la medida tuvo bastante éxito.

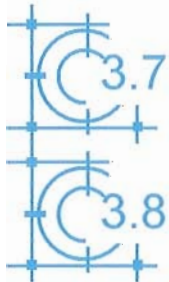
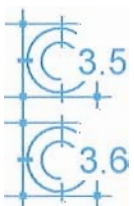
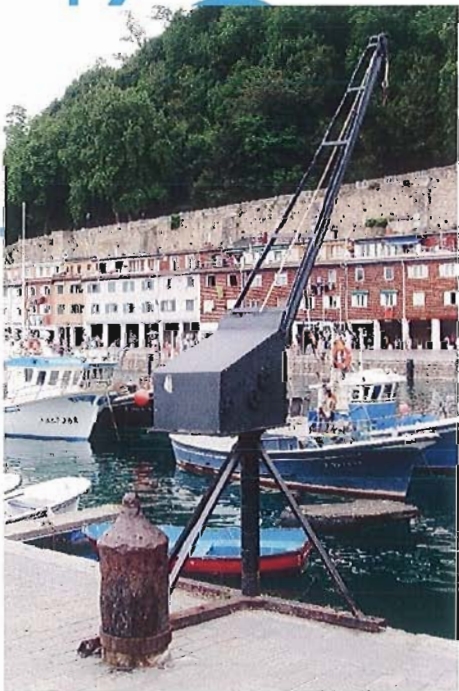
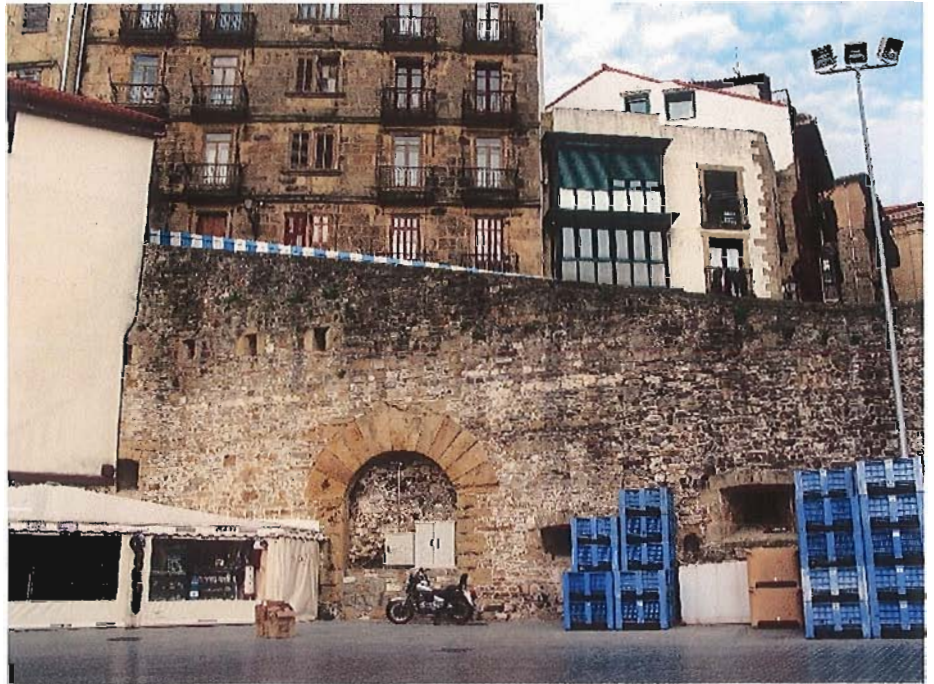




**3.1., 3.3.** Monumento en homenaje a la célebre personalidad de Mari Zubia, en uno de los espacios más significativos del puerto de Donostia-San Sebastián (al lado de sus históricas viviendas). Uno de los elementos artísticos más emblemáticos unido a la cultura marítima, refleja simbólicamente los modos de vida de las gentes de una época, así como su relación con el medio marino en cuanto a la pesca, el salvamento marítimo, los oficios y las formas de obtener el sustento.

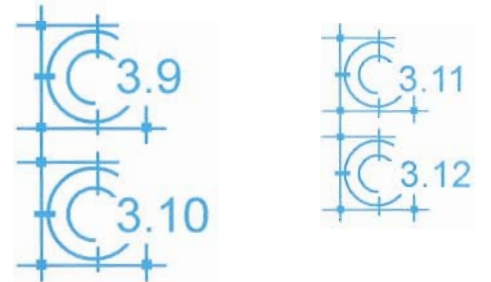
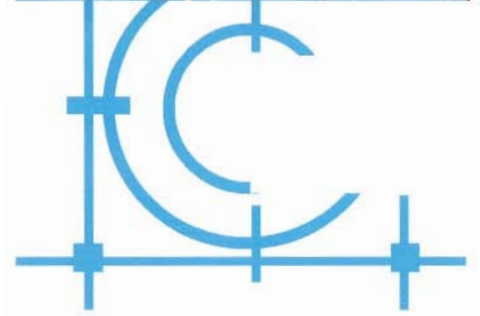
**3.2., 3.4.** Entrada a la ciudad denominada históricamente Portaletas. Levantada en el lugar de ubicación de la antigua Puerta de Mar como testimonio de la ciudad amurallada, es uno de los hitos iconográficos más significativos de la cultura material, construida junto al espacio portuario por excelencia.





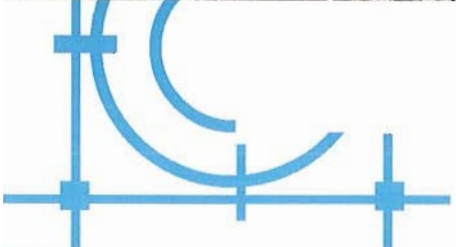
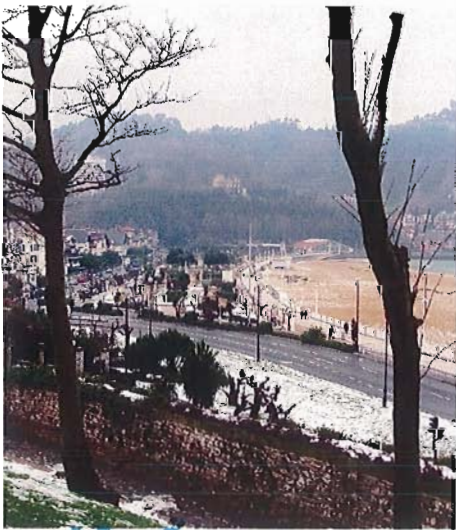
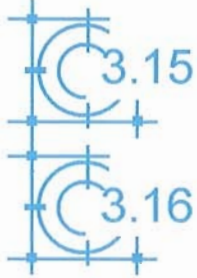
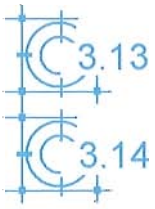
3.5., 3.7. Fuente adjunta a la vieja muralla y antiguas puertas de entrada anuladas (fotografías de 2010).

3.6., 3.8. Mobiliario portuario, elementos utilitarios de antaño y de la actualidad; señales de la cultura material asociada a múltiples aspectos de la vida marítima.

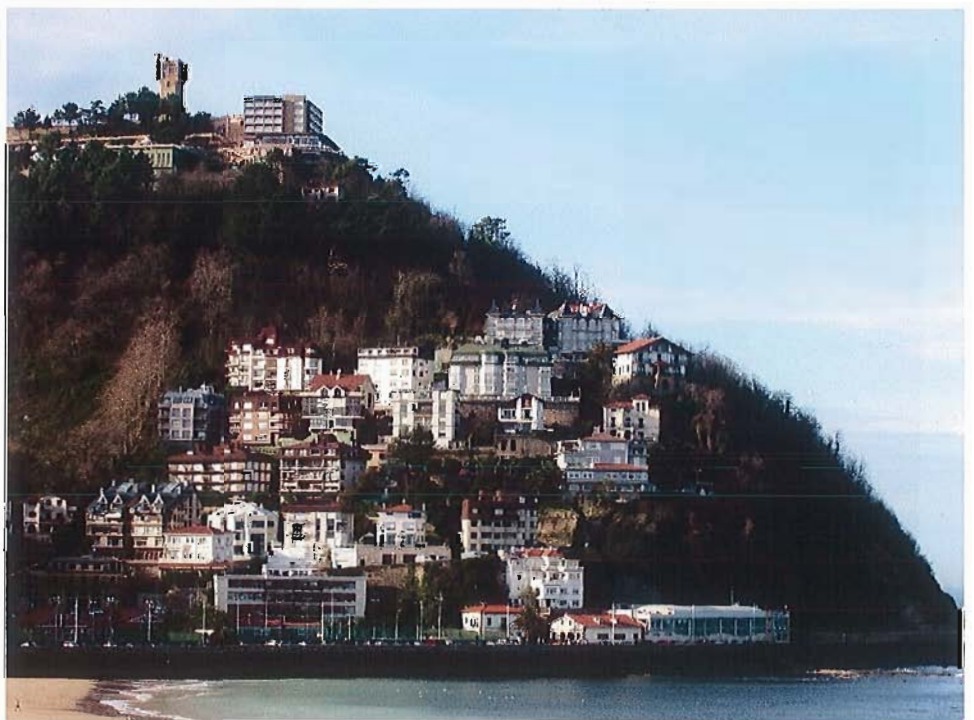


3.9.-3.10. Vistas del puerto, espacio de confluencia de la vieja y nueva ciudad.

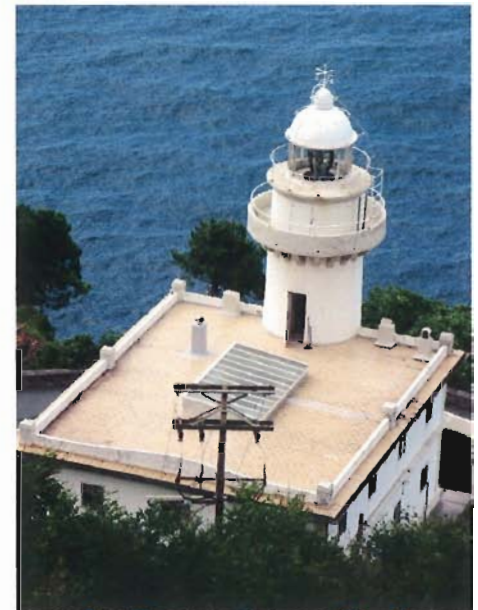
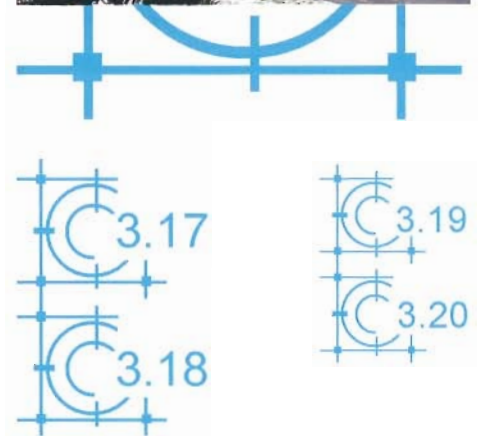
3.11.-3.12. Perspectivas lejanas del puerto de Donostia-San Sebastián (tomas realizadas entre 2009-2010).



3.14., 3.16. Vista del monte Igeldo y de la playa de Ondarreta en la zona del Antiguo (2009-2010).



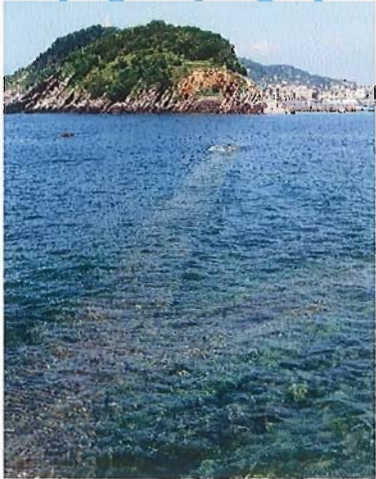
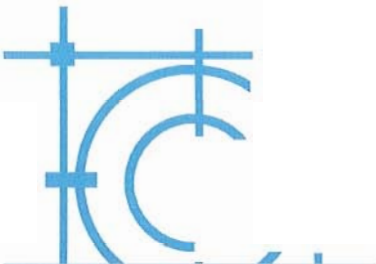
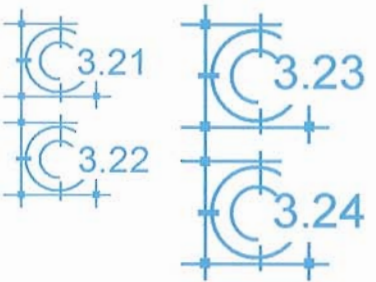
3.13., 3.15. Vista de la bahía de La Concha (2009-2010).



3.17., 3.19. Playa de Ondarreta, durante el verano y el invierno de 2009 respectivamente.

3.18., 3.20. Faro de la ladera del monte Igeldo, elemento significativo del frente marítimo (verano de 2009).





**3.21.-3.24.** Huellas construidas del viejo dique que permanecen visibles durante la bajamar, mudos testigos de los sueños perdidos de la ciudad de Donostia-San Sebastián. Con la intención de crear un gran atracadero en la bahía de La Concha, se pretendió unir el monte Igeldo con la isla de Santa Clara, para privilegiar las ideas de la ciudad comercial (proyectos que han sido alternativamente olvidados y rescatados a lo largo de los últimos doscientos años).

# 4

## LA CIUDAD MODERNA DEL BORDE LITORAL





<i>Índice</i>	<i>p.</i>
II. 4. LA CIUDAD MODERNA DEL BORDE LITORAL: RELACIONES ESTÉTICAS Y ARQUITECTÓNICAS SIGNIFICATIVAS EN EL PAISAJE URBANO DEL FRENTE FLUVIAL DELIMITADO POR EL MAR Y LA RÍA.....	479
II. 4.1. LA POSIBLE CIUDAD UTÓPICA E ILUSTRADA QUE NO PUDO SER.....	480
II. 4.2. EL ARRANQUE DEL CRECIMIENTO URBANO ENTRE EL MAR Y EL CAUCE DEL RÍO.....	482
II.4.2.1. Las arquitecturas marítimas y fluviales: puentes y monumentos emblemáticos.....	483
II.4.2.2. Ciudad de playa y de baños de mar en los frentes de agua salada.....	487
II.4.2.3. Los 'ensanches' más allá del 'ensanche': entre la costa y las orillas del Urumea.....	490
II.4.2.4. Las inercias de la metropolización y el crecimiento contemporáneo.....	492

#### II.4. LA CIUDAD MODERNA DEL BORDE LITORAL: RELACIONES ESTÉTICAS Y ARQUITECTÓNICAS SIGNIFICATIVAS EN EL PAISAJE URBANO DEL FRENTE FLUVIAL DELIMITADO POR EL MAR Y LA RÍA

En relación directa con el capítulo precedente, desde aproximadamente la fecha de 1813 hasta cerca de 1936 (coincidiendo con el inicio de la guerra civil española) se irá creando paulatinamente la ciudad moderna, sobre todo por la vía del establecimiento de un espacio unitario de calidad para el turismo veraniego (con la tendencia que la aristocracia europea mostró para escoger ciertas ciudades de cara al veraneo e implementación de actividades lúdicas estivales), pero también con una economía más compleja a medida que penetraba el siglo XX. Con la catástrofe de 1813 Donostia-San Sebastián dejaría de ser la ciudad histórica en sentido estricto, al menos en el significado más tradicional que representa esa categoría, aunque maticemos dicha apreciación al tomar en cuenta las grandes transformaciones acaecidas desde el punto de vista urbanístico en las ciudades totalmente renovadas, encadenando el desarrollo a partir de ahí con las diversas trazas de la nueva ciudad, la situación social y los planteamientos estilísticos de la época. Esa evolución dejará en evidencia unos modelos concretos de sociedad y de construcción de la ciudad post-barroca en la transición entre los siglos XVIII y XIX, condicionando primeramente la imagen urbana del frente fluvio-marítimo y casi de inmediato la metrópoli prefigurada en las orillas del río Urumea. Los cambios más significativos los posibilitará la propia técnica urbanística, además de las corrientes tipológicas, estilísticas y estéticas que tanto los edificios públicos como los espacios urbanizados imponen en los suelos y terrenos ocupados por el urbanismo y la planificación.

Por otro lado, con los fueros vascos trastocados en 1841 tras la primera guerra carlista influirá notablemente y de forma intensa, sobre todo en la parte peninsular del País Vasco, la política económica de signo liberal que impulsará los procesos de industrialización. En esos años aparecerá en Bilbao la siderurgia moderna, con el trascendente cambio de los núcleos urbanos y de la estética del paisaje litoral que traerá consigo<sup>1</sup>. Tal y como la explotación del hierro utilizaba el mar y los cauces fluviales en el transporte del mineral, la siderurgia precisará todavía en mayor medida los frentes de agua para su establecimiento. Junto con la industrialización, en Donostia-San Sebastián se trasladarán las aduanas hacia la costa, dejando el mercado nacional abierto a los productos vascos y dando así comienzo a una nueva etapa histórica. La aduana, aparte de ser un concepto administrativo-político y económico de primer orden durante la etapa agónica del antiguo régimen, constituía también una frontera

<sup>1</sup> En la orilla izquierda de la Ría de Bilbao hallaron su lugar propicio de ubicación múltiples empresas de explotación minera y siderúrgica. Con ello llegaron a Bilbao numerosos empresarios, técnicos, encargados y cuadros medios de procedencia inglesa acompañados la mayoría de las veces por sus familiares. Enlazando con esa situación, aparecerían lo que en la época se llamaron cementerios ingleses, desperdigados alrededor de la metrópoli, siendo uno de ellos el que se encontraba en el frente fluvial actualmente revalorizado de Abandoibarra, antiguo corazón de la industrialización de la villa. También en Donostia-San Sebastián hacia 1815 había un camposanto bastante grande en los arenales próximos al monte Ulía (donde se detuvieron los enterramientos cuando las arenas empujadas por el mar tuvieron la altura de las propias murallas del recinto). Además, como se encontraba relativamente cerca del hospital parece que la salud de los enfermos se resentía aun más. Constituyó igualmente un problema para el Ayuntamiento a la hora de plantear los ensanches urbanos de Gros y de la Zurriola. A causa de las legiones que durante las guerras carlistas defendieron a las tropas liberales, en el monte Urgull también existía un cementerio inglés donde yacían los militares protestantes y sus familiares difuntos. Los testimonios más antiguos en este sentido provienen de 1838. Otras fuentes señalan que dicho camposanto inglés fue edificado oficialmente en 1924, cien años después de hallarse los primeros restos. Por otro lado, Donostia-San Sebastián tuvo igualmente en el borde del mar el pequeño cementerio de San Martín entre 1813 y 1854, con planta de medio dodecágono. El arquitecto Joaquín D. Echeveste lo trasladaría hacia la zona de San Bartolomé, en un espacio delimitado con traza ortogonal en forma de rectángulo. Al final, José Goikoa diseñaría el cementerio de Polloe hacia 1880.

urbanística, que marcaba límites cuyos pasajes estaban protegidos y controlados por arquitecturas, afincándose muchas de ellas en los espacios urbanos costeros y las villas o ciudades portuarias<sup>2</sup>. Con estas transformaciones tanto almacenes, como depósitos y silos tenderían también a ubicarse en las cercanías de los puertos y de los puntos de embarque.

#### II.4.1. LA POSIBLE CIUDAD UTÓPICA E ILUSTRADA QUE NO PUDO SER

Finalmente, el año 1863 marcaría un punto de inflexión importante en la historia urbana de Donostia-San Sebastián y en la constante fricción con la cual la ciudad ha ido consolidándose en el borde marítimo<sup>3</sup>. Desaparecido el corsé de las murallas<sup>4</sup>, el nuevo plano del ingeniero Cortázar inauguró el urbanismo moderno en Donostia-San Sebastián, dando la bienvenida a la época de los ensanches decimonónicos como hemos visto que sucedería en Bilbao una década después, tras los primeros intentos utópicos fallidos. Desde entonces las interacciones en ocasiones un tanto aguerridas entre la ciudad y el agua no se limitarían solamente a los espacios urbanos que mostraban el rostro más amable al frente marítimo. Por el contrario, la ocupación de los meandros del Urumea inició una dimensión desconocida hasta entonces, en el trecho temporal no muy prolongado desde que ambas orillas del río dejaron de ser terrenos húmedos y enfangados de marismas para convertirse en espacios urbanos revalorizados de alta calidad estética, plástica y paisajística. En el caso bilbaíno vemos el plano que trazaba claramente las rectas y perpendiculares que serían los ejes del proceso de colmatación del ensanche entre el final del siglo XIX e inicio del s. XX. No obstante, diferenciándose de Bilbao Cortázar unió la ciudad primitiva con el ensanche para colocarse de cara al mar, con la urbanización del frente marítimo de la bahía de la Concha y con las canalizaciones del Urumea. Dobleándose a los intereses de los visitantes veraniegos y el turismo estival de baños de mar, la ciudad debía de plantear urgentemente espacios revalorizados en los límites con la primera línea de costa, limando así las asperezas de una relación en principio complicada; organizando esa frontera entre la ciudad y el agua con una serie de elementos urbanos emblemáticos y ornamentales que se vislumbraban tanto en los paseos y jardines como en la propia arquitectura, muchos de los cuales pasarán a ser parte del registro simbólico e identitario de la propia ciudad de Donostia-San Sebastián.

Fue al capitán de ingenieros y arquitecto de la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando, Pedro Manuel Ugartemendia a quien le solicitaron un plano para la reconstrucción que reprodujese el mismo trazado de la ciudad anterior al incendio (traza rectangular en formato de bastida). Quizás con el eco de las nuevas tendencias que en aquellos momentos provenían de Europa (sobre todo de París) o de Barcelona<sup>5</sup>, mostró una clara intención de

<sup>2</sup> El traslado de las aduanas a la costa enriqueció de forma prominente la burguesía local, reflejándose dicho poder adquisitivo en el urbanismo y la edificación.

<sup>3</sup> En un libro escrito en esos prolegómenos del siglo XX se disertaba sobre las construcciones militares que aún disponía la ciudad. En comparación con a otros/as autores/as, Ángel Pirala denunciaba con vehemencia la presencia de los restos de las murallas y la fortificación de Urgull, debiendo ser borrados de la ciudad que poseía espacios atractivos y entretenimientos lúdicos, aquellos que no eran sino testimonios baldíos de un 'pasado oscuro'. La relación que Donostia-San Sebastián tenía con el agua y los adelantos de la época, como por ejemplo a valoración del frente marítimo o el espectáculo sin par de la iluminación nocturna, eran reivindicados por este autor con mucho más énfasis que las piedras estériles de la antigua plaza defensiva. La apuesta por una ciudad totalmente moderna y dispuesta para el turismo se hace notar, por consiguiente, en las frases escritas por Pirala en 1900: "los atractivos artísticos del Castillo no existen; con verlo basta; ni siquiera hay en sus carcomidos muros recuerdo de importancia histórica; alguna que otra piedra, con borrosos dibujos, quizá colocada allí al azahar; nada, en suma, que merezca conservarse, y como todo en el Castillo es atrasado y vulgar, es muy triste que sus deliciosos puntos de vista y sus pintorescos peñascos no pertenezcan ya al Ayuntamiento de San Sebastián; es lástima que no estén ya construidas casas y paseos que sirvieran para admirar de día el inmenso horizonte del mar que desde sus alturas se distingue, lo que no sucede desde la Concha ni la Zurriola, y de noche para contemplar el fantástico golpe de vista que sin duda ofrecería la mole de Urgull, profusamente iluminado, espectáculo más bello que la actual misteriosa obscuridad en que se envuelve, muy propia del siglo en que se fundó su fortaleza, pero que tanto contrasta en el presente con los raudales de luz y alegría que derrocha el Casino, la Alameda y la ciudad toda, de cuya cultura y vida parece se aparta al vetusto Castillo". PIRALA, Ángel. *San Sebastián en el siglo XIX* (edizio fazimilea) Donostia-San Sebastián: Instituto Dr. Camino, 2001; p. 104. (p. 88 en la edición original).

<sup>4</sup> Durante la II guerra carlista Donostia-San Sebastián tuvo una muralla efímera de mampostería, que comenzaba en el puente de Santa Catalina y por la última calle del ensanche construido hasta entonces se dirigía hasta San Bartolomé, en las inmediaciones de la fábrica de gas de la ciudad. La muralla defensiva provisional abría la puerta a la carretera que provenía de Hernani y desde allí llegaba hasta el frente marítimo junto a La Perla del Océano.

<sup>5</sup> Entre las gestiones que organizó el Consistorio se realizó un viaje significativo a Barcelona, con la intención de conseguir la copia del concurso para los proyectos de ensanche convocado en 1859, para estudiar si el modelo de Barcelona era aplicable en Donostia-San Sebastián.

relacionar la comodidad con las corrientes higienistas incipientes y la ornamentación con un plan de ensanche racionalista que como elemento urbano y espacio público más significativo presentaba una plaza octogonal en su centro neurálgico<sup>6</sup>. Con los límites de las murallas y el puerto, para la composición del plano se valió de la fuerza proporcionada por las formas geométricas simples que conflúan radialmente en el mencionado octógono como ágora pública para el encuentro ciudadano. De este modo, Ugartemendia desterraba por completo todos los atisbos del trazado medieval a favor de un planteamiento original en nuestras latitudes, pero que se acercaba al modelo de la ciudad napoleónica que emanaba de las fuentes directas de la ilustración. No tuvo en cuenta los encorsetamientos militares de Donostia-San Sebastián, al plantear una ciudad sin bastiones ni elementos defensivos, sino que apostaba por los ideales de la comodidad y el embellecimiento del espacio público urbano pero no como añadido externo sino comenzando por la propia traza estructural del espacio. Aparte de la definición de los espacios y la organización de los monumentos proporcionaba una imagen unitaria a la ciudad que ya disponía de una plaza rectangular al lado del puerto.

Ugartemendia rechazaba conscientemente, gracias a su espíritu ilustrado, los conceptos anclados en la tradición y defendía la idea de una especie de *'tabula rasa'* en la línea de los arquitectos utópicos y soñadores de la onda neoclásica más racionalista como Ledoux, Boullée, Lequeu o Durand, de igual modo que resulta posible relacionarlo con otros modelos que circulaban por Europa: el propuesto por Gabriel el Viejo en Burdeos, el lisboeta de Eugenio dos Santos o el londinense de Christopher Wren, todos ellos en ciudades portuarias del viejo continente. Ugartemendia era especialmente sensible con los elementos que componían el plano urbano, de manera que el proyecto colectivo de ciudad se plasmaba expresamente en la estructuración espacial (entendiendo la construcción de la ciudad a partir o en base a la morfología y tipología del espacio urbano); esto es, evidenciando la 'arquitectura del plano' que no es el mero ejercicio de adecuación escalar de un proyecto arquitectónico (así también la propia arquitectura responde a un determinado orden moral basado en las premisas de unificación emanadas de los criterios academicistas): "il ne faut point abandonner aux caprices des particuliers les façades de leurs maisons. Tout ce qui donne sur la rue doit être assujéti par l'autorité publique"<sup>7</sup>.

Hemos visto en la parte anterior cómo unos años antes surgía el proyecto igualmente ilustrado de ensanche ideado por el arquitecto Silvester Pérez para Bilbao (el "Puerto de la Paz"). En ese caso se pretendía ocupar un espacio mucho más amplio, proponiendo unos canales de agua que penetraban en una ciudad *'ex-novo'* que se relacionaría estrechamente con la Ría. Así y todo, las trazas radiales aún barrocas y los generosos espacios urbanos coincidían en buena medida con la red neoclásica de Ugartemendia<sup>8</sup>, en escala más reducida pero con similares premisas urbanísticas un tanto utópicas. Al igual que siempre ha sucedido en Bilbao también en Donostia-San Sebastián, hubo grandes presiones contrarias de los propietarios del suelo que defendían con uñas y dientes sus intereses crematísticos y especulativos, y que al final obligaron a replantear un proyecto alternativo que se amoldara exactamente a la planta anterior de la ciudad<sup>9</sup>: Casi la única novedad de dicho plan propuesto por Gogorza en 1816 sería la apertura de la actual calle del Puerto que discurría hacia la zona de la 'Puerta del Mar'. Todo el resto se mantenía como hasta entonces, salvo algunas edificaciones emblemáticas, palacios y la Plaza Nueva porticada en el espacio más céntrico<sup>10</sup>. Eso sí, con mayor densidad de población, con casas de mayor altura a veces rematadas con áticos. Lógicamente, este proyecto apenas presentará reflexiones comunes con los criterios napoleónicos defendidos por Ugartemendia.

<sup>6</sup> Un recuerdo de este esquema puede aún observarse en el pavimento de una pequeña plaza del Boulevard, entre el quiosco de música y el Ayuntamiento, que llevaba el nombre de Ugartemendia.

<sup>7</sup> EZQUIAGA, José M<sup>a</sup>. "Donostiako berreraikuntzan Arautegi eta planua", in: SAMBRICIO, C. (ed.). *Donostiako alde zaharraren berreraikuntza, op.cit.*, p. 194. Bajo lo cual se encuentra también la ordenanza de Cádiz de 1792, sobre todo en lo concerniente a las competencias de composición de fachadas y violación de derechos públicos.

<sup>8</sup> En adelante le llamaron el arquitecto de la reconstrucción.

<sup>9</sup> Después de este contratiempo, sin demasiada ayuda y con el ambiente bastante contrario Ugartemendia tuvo que abandonar sus ideas, de modo que en el proyecto definitivamente aprobado sólo pudo hacer unos pocos retoques, al menos desde el punto de vista que a nosotros nos concierne, en la zona de la apertura de la nueva calle del puerto.

<sup>10</sup> Aunque en 1813 desaparecieron las murallas medievales, en la reconstrucción de la ciudad las fortificaciones de los Austrias fueron reforzadas.

Tal y como sucedió en Bilbao, el apilamiento de la población obstaculizó la correcta gestión del espacio urbano, una de las razones que precipitaría la formación de barrios al principio efímeros fuera del núcleo urbano. Calei-Calei (Eugenio Gabilondo), considerado como uno de los cronistas más populares de la época, reprobó con dureza el estado de semi-abandono que presentaban algunas viviendas adyacentes a la muralla con angostos accesos por medio de estrechas y peligrosas escaleras sin barandilla ni sujeción alguna; lo que preludiva la dura existencia de las gentes que allí moraban<sup>11</sup>. Aquellas visiones no contribuían a adecentar ni a aminorar el grave impacto que todo ello producía en una ciudad que comenzaba a plantearse su vocación turística, supuestamente burguesa, donde cada vez se hacía más visible la marginación. Fuera de las murallas, el paseo y la arboleda de Santa Catalina adquirieron una gran importancia, al lado del frontón adjunto a la muralla, con calles arboladas que ya disponían de bancos y asientos de madera en las inmediaciones del frente marítimo.

#### II.4.2. EL ARRANQUE DEL CRECIMIENTO URBANO ENTRE EL MAR Y EL CAUCE DEL RÍO

Mientras tanto, ganar terreno al mar siempre ha sido una obsesión primordial para los donostiarras; única opción que contemplaban para el crecimiento de la ciudad que se encontraba encorsetada y rodeada de agua casi por todos sus flancos y cuadrantes. Pronto se fijaron en la desembocadura del Urumea, intuyendo los futuros ensanches de Gros y de Amara en sus orillas izquierda y derecha respectivamente. Liberados de cargas edificatorias, dichos terrenos disponían de grandes arenas y marismas que arropaban los meandros del río y que, a los ojos del observador se podían moldear a su antojo, para organizar los frentes de agua mediante amplias calles rectas, paralelas y perpendiculares. El derribo de las murallas colocó instantáneamente la ciudad de Donostia-San Sebastián en la época de los ensanches con muchas posibilidades de crecimiento, lo cual precipitó los encendidos debates entre el comercio, la industria y lo que hoy se entiende como ciudad de servicios. Considerando siempre como recurso las aguas tanto del mar como del río, se pensó en instalar en la bahía de la Concha un gran puerto en clara competencia con Bilbao y con Baiona.

Así, las edificaciones portuarias ocuparían las primeras líneas de costa, introduciendo el ferrocarril hasta los muelles. Este modelo seguía con rotundidad los esquemas de la ciudad industrial marítima y portuaria, buscando puntos estratégicos del litoral para el beneficio industrial y comercial. Sin embargo, la cercanía del mar posibilitaba otros recursos económicos. Siendo la vivienda veraniega de la corte, atraía hasta el lugar un gran número de veraneantes motivados por la cercanía de la playa y la belleza intrínseca del paisaje unida a la idea de la estética romántica y decimonónica. Donostia-San Sebastián contenía, en ese sentido, valores para su desarrollo en torno al turismo y los servicios. Al final, la escasez presupuestaria, la presión de cierta parte de la ciudadanía y los problemas políticos provocaron el abandono del ensanchamiento del puerto en la bahía de la Concha, dando acaso con ello la bienvenida definitiva a la historia urbana contemporánea de la ciudad. Comparando con Bilbao, se intentaría ofrecer a los visitantes y veraneantes un paisaje urbano liberado de suciedades, malos olores y obstáculos visuales.

De un modo u otro, optaron por otorgar el premio al proyecto de ensanche denominado "Etorbizuna" ('El Fururo') que propuso Antonio Cortázar, entre la docena de anteproyectos que se presentaron al concurso. Desde el principio fueron importantes las perspectivas naturales del paisaje y las direcciones de los vientos dominantes para el establecimiento y orientación de la red ortogonal de calles y avenidas. Así, Cortázar se vería obligado a tener en cuenta el Bulevar que el plano de Sracibar proponía como arteria que unificaría la trama del ensanche con la ciudad antigua. En ese espacio de charnela se encontraba un elemento singular de micro-arquitectura modernista: el quiosco de música. Su primer diseño se le atribuye al propio Eiffel y la influencia parisina aunque el siguiente fue construido por Ricardo Magdalena. Justamente al lado de una de las puertas de las murallas, este arquitectura a escala mínima con carácter de mobiliario lúdico y ornamental tenía como objetivo significar simbólicamente el punto de encuentro entre dos espacios urbanos históricos (el casco viejo y el ensanche moderno), precisamente en una arteria estrechamente asociada tanto con el frente de mar como con la desembocadura del río. Una función similar tuvieron en Bilbao el puente de San

<sup>11</sup> Bilbao también sería la villa de la burguesía industrial en la misma época. Muchos criticaron igualmente las nefastas condiciones de la clase obrera que habitaba las periferias, entre ellos el filósofo y sociólogo Max Weber.

Antón (entre la antigua villa y los arrabales) y el del Arenal, en la ciudad moderna del final del siglo XIX (uniendo su casco viejo con el ensanche de Abando al otro lado de la Ría).

#### II.4.2.1. Las arquitecturas marítimas y fluviales: puentes y monumentos emblemáticos

Comenzado el primer decenio del siglo XX siguen adelante los ensanches de la orilla derecha del Urumea, poniéndose en marcha el ensanche del Antiguo para la segunda década del siglo. Entre tanto, impulsado por las necesidades del turismo pero también por sus beneficios, y teniendo la mirada puesta en la arquitectura parisina, surgirán los edificios emblemáticos que Donostia-San Sebastián precisaba tanto en el frente marítimo como en las orillas del río: el hotel María Cristina, el teatro Victoria Eugenia (el teatro municipal –El Principal– se inauguró en 1843), la casa de baños de La Perla, las sedes de los clubes deportivos, el hipódromo, el gran casino del Kursaal o la propia playa de la Zurriola entre otros hitos urbanos que mencionaremos (una de las más grandes obras de ingeniería llevadas a cabo en el frente marítimo de la ciudad)<sup>12</sup>. En 1872 se levantó por vez primera el puente de Santa Catalina con estructura de piedra, seguido por los puentes de María Cristina y del Kursaal en el siglo XX. Para 1869 tendría ya el visto bueno el proyecto del puente de Santa Catalina guiado por el propio Cortázar. En los pilares compuestos por sillares de caliza aparecían los escudos de España, de Gipuzkoa y de los cuatro partidos judiciales principales de la provincia: Donostia-San Sebastián, Tolosa, Bergara y Azpeitia. Siendo el puente por donde transcurría la carretera Madrid-Irun, junto con la planificación de la nueva desembocadura en la primera década del siglo XX creando el paseo de Ramón María Lili y la Plaza de Euskadi (antigua plaza Vasconia), el puente sufriría ciertas alteraciones que enterrarían el arco más cercano de la zona de Gros. Por otro lado, desde este puente de Santa Catalina hasta el barrio de Loiola río arriba uno de los oficios más tradicionales sería el transcurso de las gabarras por el cauce fluvial del Urumea, que perduró hasta la década de 1960 entre las gentes que recogían las arenas del río para enriquecer las tierras del interior. En Bilbao, la función más frecuente de las gabarras que navegaban por su Ría era el transporte del hierro, además de los puntos de pasaje transversales por donde las personas cruzaba el río de orilla a orilla tal y como hemos destacado en los capítulos de la parte precedente. La ciudad unida a las actividades turísticas en Donostia-San Sebastián también contenía, no obstante, ciertas actividades que difícilmente se plasmarían en las postales de la época pero que debían su existencia a las aguas del mar y de la ría.

Para 1892 fue totalmente necesario un puente que uniese directamente el trazado del ferrocarril con el ensanche. En un primer momento se aceptó a tal efecto el proyecto de Barrio y Goikoa pero como el mayor presupuesto lo dispensarían las canalizaciones del Urumea, no se encontraron los recursos económicos suficientes para la construcción del puente hasta 1903, cuando determinaron las bases del concurso público:

“El material debería de ser de sillería, sillarejo u hormigón armado, desechándose en absoluto el hierro y el acero. La decoración sería rica y monumental, advirtiéndose que si se adoptaba para material de construcción el cemento armado, habría de quedar completamente oculto en los paramentos principales y recubierto de azulejos, mármoles u otros elementos decorativos y se requería, con toda claridad, que los proyectos debían contemplar ante todo la belleza”<sup>13</sup>.

<sup>12</sup> En 1902 el Ayuntamiento fundó la sociedad anónima denominada “Fomento de San Sebastián”, constituyendo su quehacer más importante la construcción y gestión del hotel María Cristina y el teatro Victoria Eugenia. En 1910 se aprobó el proyecto de la casa de baños “La Perla del Océano” ubicado en la bahía de la Concha, y de ahí a dos años se crearía la entidad “Monte Igueldo” para el desarrollo del hotel-casino y del parque de atracciones junto a la carretera y el funicular que llegaban hasta allí, siendo otro de los símbolos turísticos de la ciudad. En la siguiente década conjuntamente con el proyecto del gran casino del Kursaal en 1911 (de August Bluysen) se comprometieron en la construcción de otro puente sobre el Urumea. Tal y como ocurre en nuestros días, en el inicio del siglo XX organismos con diversos intereses económicos fueron los que se ocuparon de dar forma a la ciudad turística de los frentes de agua. El espacio urbano surgido de aquellos empeños nos ofrecerá unos modelos un tanto especiales en cuanto a la revisión de los temas urbanísticos desde los postulados de unas reflexiones y unos ejercicios que dieron paso, con el transcurso del tiempo y el impulso de las administraciones, a ciertas acciones más cercanas a los proyectos emblemáticos que en el siglo XXI derivan, por ejemplo, de los planes estratégicos. Son bien conocidas las entidades que a menudo se surten de dinero público y en menor medida privado, y que se amoldan a unos parámetros urbanísticos que se han impuesto en post-modernidad, tal como hemos constatado que sucede en los planes programáticos de revalorización de los frentes de agua en Bilbao. Son así las dinámicas económicas las que terminan afincando las prioridades de la remodelación y los valores del espacio público urbano.

<sup>13</sup> SADA, Javier. *Los puentes de San Sebastián*, Donostia: Mitxelena, 2004; p. 47.



Como se puede observar, la edificación que se amoldaba sin fisuras al gusto estético de la burguesía y la aristocracia visitante unificaría casi todo el espacio histórico de la ciudad en Donostia-San Sebastián, con el objetivo de la búsqueda de una belleza que se basaba en la ornamentación, sobresaliendo también continuamente los aspectos simbólicos y monumentales. Los materiales constructivos más modernos (pongamos por caso el hormigón armado) podían y debían ocultarse y/o disimularse en beneficio de la estética que debía de mostrarse al exterior. En dicho contexto el hierro y el acero eran elementos incómodos visualmente, dado que recordaban el aspecto de otras ciudades industriales como Bilbao. En todo caso, fuera de las zonas más privilegiadas del frente marítimo, río arriba en el cauce del Urumea fue posible incluso la instalación de un puente de hierro para el paso del tren y de los viandantes<sup>14</sup>, después del comienzo de las obras del ferrocarril del Norte en 1858. Fuera de las miradas esteticistas a los bellos frentes de agua, estas serían las partes 'traseras' de la ciudad cuyo rostro no resplandecía pero que se convirtieron, sin embargo, en espacios urbanos plenos de memorias y de profundas señas identitarias para los habitantes del lugar.

La construcción del puente de Santa Catalina debía de unir, así mismo, tanto el sentido estético como la función comercial. No obstante, ya no podrían deshacerse de la necesidad de monumentalidad provocada por el nuevo aspecto de la ciudad. Así, con los sillares de distintos colores y los elementos ornamentales se siguieron los moldes del eclecticismo, además de las farolas monumentales de Juan R. Alday. La definitiva canalización del río y la apertura del paseo de Francia propiciaron la pérdida del arco que antes habíamos mencionado. Con las reformas mucho más tardías de 1978 se trastocarían las perspectivas históricas al alterarse las proporciones de longitud y anchura. La estructura planteó así mismo una nueva imagen de los bordes fluviales, sobre todo hasta la construcción de los puentes de María Cristina y la Zurriola.

"Su imagen era coherente con el momento que la ciudad vivía, apoyada en las referencias clásicas del orden regular y solidez, pero con la personalidad propia de un tiempo que administraba la herencia neoclásica con desembarazo. El puente nuevo quedó construido para junio de 1872, ofreciendo una clara alternativa al viejo de madera y también la expresión del tipo de cambio que en la ciudad se estaba produciendo: sólidos fundamentos y líneas canónicas allí donde la fuerza del medio mantenía el desconcierto de la provisionalidad"<sup>15</sup>.

Distinto al clasicismo del puente de Santa Catalina, el primer premio del concurso para la construcción del puente de María Cristina lo obtuvieron conjuntamente el ingeniero José Eugenio Ribera y el arquitecto Julio María<sup>16</sup> (un exponente más de la colaboración entre ingenieros y arquitectos para las obras públicas como hemos visto que sucedía con frecuencia en Bilbao), con unos comentarios que confirman lo expresado hasta el momento: constituyen unas obras de validez científica en cuanto a lo constructivo que demuestran el dominio de la teoría mecánica aplicada en la construcción tal y como reconocería el jurado encargado de la concesión del premio, cumpliéndose así mismo los condicionantes suficientes en cuanto al embellecimiento y la ornamentación que solicitaban explícitamente las bases: "los señores Ribera y Zapata han tenido la fortuna de armonizar los preceptos de la ciencia del ingeniero, con la experiencia del constructor y las galanuras del arte". Del mismo modo, "ha entendido el Jurado que el espíritu progresivo característico en los tiempos presentes, exigía el empleo del hormigón armado como factor más moderno y más adecuado para dar a la obra las condiciones de ligereza y elegancia apetecidas"<sup>17</sup>. Reclamando las tendencias eclécticas y modernas como estilos artísticos vigentes y legítimos para la época, se adherían a la modernidad en cuanto a las técnicas de construcción, notándose desde el punto de vista estilístico referencias del romanticismo y de la secesión vienesa. Este tipo de peculiaridades son las que definirían, no obstante, la conciencia estética sobre todo burguesa y aristocrática

<sup>14</sup> Renovado en 1932, unas piezas similares a nichos colocadas en los andenes recuerdan los tristes pasajes acontecidos frecuentemente durante la guerra civil.

<sup>15</sup> MARTÍN RAMOS, Ángel. *Los orígenes del ensanche Cortázar de San Sebastián*, Barcelona: Fundación Caja de Arquitectos, 2004; p. 237.

<sup>16</sup> "El proyecto de los ingenieros Vicente Machimbarrena y Miguel Otamendi y los arquitectos Antonio Palacio y Joaquín Otamendi, de Bilbao, obtuvo el segundo premio. Como en el proyecto anterior, el puente se formaba de tres arcos escarzanos rebajados contruidos de hormigón armado en el cuerpo de las bóvedas y sillería adosada en los frentes. En su decoración, se atribuía a los distintos colores de los materiales un papel importante: los arcos de impostas eran de caliza en tono azulado y los tímpanos de arenisca amarillenta. Rosetones y grandes medallones adornaban los arcos y destinadas a la colocación de las farolas se levantaban, en el centro del puente, cuatro grandes columnas". RODRÍGUEZ SORONDO, María del Carmen. *Arquitectura pública en la ciudad de San Sebastián (1813-1922)*, Donostia-San Sebastián: Sociedad Gupuzcoana de Ediciones y Publicaciones, Grupo Dr. Camino de Historia Donostiarra, 1985; p. 151.

<sup>17</sup> SADA, J. *Los puentes de San Sebastián*, op. cit., pp. 54, 56.

del momento. Unas estructuras similares a los arcos del triunfo en escala más reducida aparecían en el proyecto originario colocadas en ambos lados del puente, amoldando a la tradición romana el carácter monumental más propio de los 'tiempos modernos', de modo parejo a lo que se hacía en algunos grandes puentes en los que se consideraban 'países avanzados' de Europa y de América. Otros, tomando como referencia el puente parisino en homenaje a Alejandro III preferían los obeliscos arcaicos a los arcos renacentistas. De un modo u otro, se observa en estas construcciones fluviales esa 'estética oculta' o 'estética de la asimilación' que ya adelantábamos en las páginas anteriores:

"Variantes especiales de esta orientación de la discreción son las estéticas de la ocultación, ya sea del camuflaje, del tratamiento cosmético o del ornamental. Parten de una cierta negación de la propia identidad de la obra civil a la que se encubre con una fisonomía suavizada que llega en algún caso a pervertir incluso la honesta lectura de su función. [...] La estética de la ocultación viene a delatar las profundas contradicciones de la sociedad que la demanda, que aún necesitando de las capacidades de la ingeniería civil no acepta reconocerlas abiertamente en su dimensión pública y formal y que les niega su estética"<sup>18</sup>.

Tampoco olvidarían los detalles escultóricos, y en sustitución de los omnipresentes y repetidos grifos, águilas y animales mitológicos, dado que las 'viejas leyendas de las épocas heroicas' ya estaban superadas, pensaron que se debía de representar simbólicamente la forma en que los pueblos modernos manifestaban su amor y apego a las costumbres locales y expresaban mediante símbolos positivos sus anhelos para la próspera posteridad perfilada en el horizonte. Así, el repertorio ornamental podía encaminarse en otras direcciones, tomando los emblemas alegóricos de las tradiciones vascas marítimas (el barco y los remos), con balaustradas en forma de púlpito y rematadas por una especie de farolas-candiles. Las pilas del puente se encuentran también rematadas por proas de embarcaciones en ambos extremos, y condimentadas con imágenes tridimensionales y relieves de monstruos marinos. En las entradas del puente aparecían unos obeliscos monumentales coronados de grupos escultóricos realizados por Ángel García Díez, cuyo diseño fue encargado al arquitecto Goikoa. Para la iluminación del puente se propusieron cuatro grandes candelabros de tres brazos con otros tantos puntos lumínicos además de una serie de farolas rítmicas dispuestas en el sentido longitudinal del puente, realizadas por el escultor Mariano Benlliure muy conocido en Bilbao. A este respecto, unido a dicho puente se estableció entre 1900 y 1906 la plaza de Bilbao que presenta un notable interés urbano de conexión. Se crea así un espacio provisto de una unidad constructiva considerable, morfológicamente inseparable del puente de María Kristina y especialmente pensado para proporcionar, en principio, una digna entrada del ferrocarril a la estación ubicada en el ensanche de Cortázar.

Pasados los años, en 1984 se decidió reconstruir el puente visto su estado de conservación ciertamente lamentable para entonces. Las labores de la nueva ornamentación se encomendaron al escultor francés Jean Chenaf, quien fabricaría los elementos asociados a los mitos y los pasajes mitológicos del mundo marino bajo el prisma que remodelaba el espíritu del constructor del puente (el ingeniero portugués Rivera que lo proyectó). Harían su aparición, entre otros elementos, grifos y dragones de material cerámico, barcos y sirenas, cabezas del dios Neptuno y remos, además de añadir los símbolos heráldicos vascos a los escudos de Donostia-San Sebastián y de España que se apreciaban en los obeliscos. Los estilos arquitectónicos que se desarrollaron en la ciudad, por lo tanto, tuvieron en los puentes sobre el Urumea sus arquetipos significativos, desde las influencias notablemente eclecticismas del puente de Santa Catalina hasta las tendencias ya más vanguardistas, para algunos incluso futuristas, que se apreciarán en el puente del Kursaal, pasando por el 'modernismo ecléctico' del puente de María Cristina.

Justamente en la misma desembocadura del Urumea la construcción de dicho puente del Kursaal o de la Zurriola tuvo varios problemas por las embestidas de las mareas. El crecimiento urbano de esa zona se produjo con cierta celeridad, de modo que el barrio de Gros adquirió muchos puntos para convertirse en un espacio urbano de calidad con los chalet del frente marítimo y la construcción del muro para evitar inundaciones. En 1909, por lo tanto, tenían la intención de construir, junto al nuevo puente, un Kursaal con la pretensión de que fuese uno de los más importantes de Europa, sobre los terrenos arrebatados al mar. En 1921 Víctor Arana

<sup>18</sup> ESPAÑOL ECHÁNIZ, Ignacio. "La estética de la obra pública en el entorno como actitud cultural frente a la naturaleza", *FABRIKART (Arte, Tecnología, Industria, Sociedad)*, Bilbao: <Universidad del País Vasco/ Euskal Herriko Unibertsitatea, 2007; p. 69.

propició unas trazas de renovada estética al recién inaugurado puente, con la barandilla y los obeliscos tronco-cónicos en cuya parte superior se colocaron las lámparas esféricas:

"El puente del Kursaal presenta una gran singularidad compositiva y su definición estilística no se corresponde con el eclecticismo del primer proyecto que Ribera presentó. La severa concepción basada en la línea recta, *la profunda relación entre la estructura de la obra y su ornamentación* y el problema del revestimiento mural denotan cierta influencia del modernismo de tipo geométrico que se extendió por Austria y Alemania y que precedió al funcionalismo moderno, mientras que las elevadas farolas de monumental y luminosa sugestión conceden al conjunto cierto matiz expresionista próximo a la corriente futurista de la arquitectura"<sup>19</sup>.

El puente propició la continuidad del eje del Bulevar que unía la ciudad vieja con el ensanche en ambos lados del Urumea. Todo ello influyó decisivamente en la prolongación del tiempo de las vacaciones estivales que disfrutaban los veraneantes, dado que además de los baños de mar la ciudad podía también ofrecer otras alternativas de entretenimiento en otras épocas el año e inclusive en invierno:

"Entendemos que no basta la sola y aislada construcción del edificio Kursaal para prolongar la estación de verano y crear la estación invernal atrayendo ese importante núcleo adinerado cosmopolita que afluye a otras famosas playas que tienen menos encantos que la de esta Capital pero que cuentan con más elementos de vida y de atracción al forastero, sino que precisa también acometer indefectiblemente el problema de vitalizar el barrio de Gros y esa playa de la Zurriola que constituye otra perla digna rival de la Concha y que desde hace muchos años figura relegada al olvido constituyendo un barrio triste, silencioso y apenas visitado por falta de actividad humana, constituyendo al propio tiempo que el Kursaal, alegres villas, preciosos chalets y grandes hoteles que den vida, animación y alegría a ese barrio que en breve plazo puede llegar a ser el más encantador de San Sebastián"<sup>20</sup>.

El párrafo que reproducimos nos advierte de ideas fundamentales en cuanto al urbanismo de Donostia-San Sebastián y sobre todo en referencia a los espacios del frente litoral: por una parte rechaza completamente la idea del Gros industrializado, previendo para el futuro más o menos inmediato un barrio aristocrático plagado de casas unifamiliares tipo chalet casi sobre la playa. Por otra parte, va más allá de la idea de la ciudad veraniega, haciendo posible la rentabilidad del turismo en cualquier época del año. Para ello sería determinante la pronta puesta en funcionamiento del gran complejo del Kursaal; disponiendo adecuadamente el paisaje marítimo (la playa, la canalización del río, el paseo de la Zurriola –Paseo República de Argentina desde 1913– así como el puente-charnela del Kursaal o la Zurriola) junto con los edificios emblemáticos. El ingeniero Ribera trazaría igualmente los planos de este puente, con otras modificaciones estéticas propuestas por V. Arana: entre ellas la susodicha barandilla y las columnas-obelisco. Aquí nos encontraríamos otra vez con el ejemplo del mobiliario urbano y fluvial de carácter monumental y emblemático, al subrayar estas torres-farola simbólicas, más allá de la mera concepción ornamental. Lo mismo que en el puente de Santa Catalina, se utilizó el hormigón armado estructural junto con la piedra de Mutriku puesto que proporcionaba una gran resistencia a las construcciones del borde marítimo<sup>21</sup>. La inauguración del puente despertaría otra vez la posibilidad de navegar en el río Urumea, con lo que los gestores municipales pensaron incluso la construcción de un club náutico entre los puentes del Kursaal y de Santa Catalina, valorando las posibilidades deportivas que podrían fomentarse una vez dragado convenientemente el estuario. Así y todo, aún deberían de resolverse positivamente los problemas higiénicos, ya que con la marea baja quedaban a la intemperie una serie de conductos asociados al alcantarillado y los pozos sépticos, con la incomodidad y malos olores que provocaba en lugares del frente de agua tan revalorizados como el paseo de Salamanca, reflejándose una vez más en las entrañas fluviales de la ciudad esas 'traseras' o lugares susceptibles de ocultación y/o disimulo.

Junto con los puentes monumentales para cruzar las aguas ya saladas y salitrosas del Urumea el gran casino del Kursaal inaugurado en 1887 sería quizás la construcción más emblemática del frente marítimo. El Ayuntamiento tenía la obligación de destinar un porcentaje de las ganancias para el embellecimiento urbano de la ciudad y la colocación de elementos de mobiliario (pretendiendo mostrar un aspecto irreductible de modernidad fue una de las primeras ciudades del Estado español que implantó la iluminación eléctrica en algunas calles hacia 1882), y con dicho superávit se llevarían también a cabo ciertas obras del frente marítimo (el paseo de la Concha, el paseo Nuevo o los jardines de Santa Catalina). La playa de la Concha

<sup>19</sup> RODRÍGUEZ SORONDO, M<sup>a</sup> del C. *Arquitectura pública...*, op. cit., p. 188.

<sup>20</sup> Extracto del documento de la petición efectuada al Ayuntamiento por los señores León Malleville, Constant Guillet eta M. M. Oger d'Ebose. Recogido en el libro de Javier Sada: *Los puentes de San Sebastián*, op. cit., p. 74.

<sup>21</sup> Se restauró al inicio de la década de 1990.

será el punto más simbólico de la ciudad y uno de los exponentes más sobresaliente del urbanismo del borde litoral. Nacerá entonces entre la burguesía una nueva concepción interpretativa y valorativa de la 'naturaleza' y del 'paisaje', sujeto al gusto por el pintoresquismo y por la necesidad imperiosa de huir de las ciudades caracterizadas por la implantación industrial que se hacía notar en todo el continente y al otro lado del Atlántico. Gustaban de contemplar escenas 'costumbristas' y paralelamente llegaron las teorías higiénicas del siglo XIX; considerando el común espacio urbano de la ciudad potencialmente perjudicial para la salubridad pública pero igualmente reprochable a nivel moral (con males endémicos y estructuras sociales 'peligrosas' como la movilización de las clases trabajadoras, la prostitución, el 'relajo' de los buenos hábitos y 'nobles modales'), proponiendo como remedio terapéutico para todo ello los baños de mar o baños de ola. Pero claro, la experiencia de esos baños debía de resultar ordenada, moral y estética al mismo tiempo, encajando en los moldes de la burguesía de la época, para lo cual se exigían unas indumentarias adecuadas precipitando la necesidad de cubículos para el cambio discreto de ropa, apareciendo y estableciéndose así en gran cantidad las casetas de la playa.

#### II.4.2.2. Ciudad de playa y de baños de mar en los frentes de agua salada

Comenzó a desarrollarse la intensa urbanización del litoral y con ello las gentes asumieron social y culturalmente ciertos roles propios de la 'urbanidad'. La mentalidad burguesa apelaba a la comodidad y a las convenciones sociales, por lo que debemos colocar en ese contexto el surgimiento y generalización de las cabinas de baño, cuya razón de ser se halla en su función social que consistía en la defensa de la intimidad y la protección de las reglas morales. Todo ello determinará las 'topografías de la salud' que se dibujarían entonces en el imaginario y en la reflexión estética de la ciudadanía. Las primeras referencias de estas cabinas o casetas de la playa en Donostia-San Sebastián son de 1830<sup>22</sup>, las que se refieren a la familia real. Esa influencia cortesana empezó a notarse en países como Francia e Inglaterra<sup>23</sup>, dado que era una expresión social y comunitaria de las clases portentosas el hecho de ser veraneante, de tomar baños de ola por prescripción facultativa o no y de disfrutar del tiempo libre. Ese tipo de aproximación a las actividades dispuestas para dichas clases poderosas lograba paralelamente el efecto de diferenciarse de facto de todos los demás. La vida que se planteaba en los frentes marítimos durante las estaciones estivales reproducía con bastante fidelidad las costumbres cortesanas, atrayendo a la nueva burguesía ávida de promoción social. Aún así, el paisaje de las cabinas de baño sobre los arenales no sería tan exquisito unas décadas después, sobre todo si nos fijamos en el panorama que dejaba traslucir en sus partes 'traseras' (los trajes de baño y toallas colgando de cuerdas, los malos olores de la preparación de la comida, etc.). Casi sin haber transcurrido un siglo completo, en 1926 las casetas fueron ya desapareciendo tan pronto como se construyeron y se habilitaron los espacios bajo el paseo de la Concha.

Entre esas estructuras provisionales, las micro-arquitecturas diseñadas para el tiempo libre y los elementos que descubrían las estéticas de cada época, se encontraban las cabinas especiales de baño destinadas a la familia real, que se pueden entender junto a otras infraestructuras que servían incluso para la recepción de autoridades, si bien en una escala inferior a los pabellones de funciones diplomáticas, y más en la onda, por ejemplo, de la pequeña embarcación o falúa emblemática que utilizaba el Consulado de Bilbao. En 1845 se construyó para la reina Isabel II una cabina real con ventanas hacia la Concha y escudo, y otra en 1865 que imitaba la arquitectura gótica y que se instalaría en la playa de Zarautz<sup>24</sup>. En 1887 la reina poseía en Donostia-San Sebastián una cabina que se deslizaba por unos raíles según subía o bajaba la marea<sup>25</sup>, acercándose y retirándose del borde marítimo con un motor a vapor,

<sup>22</sup> Algunos defienden que comenzaron a instalarse en los prolegómenos de la década de 1840, traídas a la ciudad por Siro Alcain, cuyos prototipos serían posteriormente mejorados por su colega y amigo Gabriel María Laffitte.

<sup>23</sup> En algunos grabados del siglo XVIII se divisan en ciertas playas británicas (como por ejemplo en Scarborough) unas cajas prismáticas que se movían mediante ruedas y se llamaban '*bathing machine*'.

<sup>24</sup> "Contrariamente a lo que pudiera pensarse, las primeras construcciones neogóticas españolas no surgieron en ámbitos religiosos, sino en el campo de la arquitectura civil, muy ligado a la moda de lo pintoresco y a la arquitectura de lo efímero". FERNÁNDEZ D'ARLAS DE LA PEÑA, Alberto. "Una incursión en el patrimonio marítimo donostiarra. Las casetas de baño, germen de la arquitectura balnearia", en: *Itsas Memoria. Itsas Ondarea/Patrimonio Marítimo*, Donostia-San Sebastián: Untzi Museoa, Diputación Foral de Gipuzkoa, 2009; p. 354.

<sup>25</sup> Salvando las distancias, en otro apartado de este trabajo veremos cómo un grupo de arquitectos quiso instalar en Hondarribia un artefacto que subiese y bajase una de las calles del puerto hacia el interior del espacio urbano con el ritmo de las pleamares y bajamares, como símbolo propuesto en la recuperación de la parte histórica de la villa,

y en la siguiente década haría su aparición otra caseta de estilo árabe. Lo cual responde en cierta medida a la moda '*kitsch*' como tendencia cultural y estética que se localiza en las escenografías urbanas del siglo XIX, influyendo notablemente en los espacios del litoral<sup>26</sup>. Con el inicio del siglo XX el arquitecto Juan Rafael Alday construyó el voladizo de la Concha, anunciando con ello la era de las arquitecturas permanentes que desplazarían paulatinamente a los equipamientos provisionales de la playa, mientras que el mobiliario urbano ejemplarizante vendría no sólo a ornamentar sino a simbolizar y a identificar el frente marítimo con su barandilla emblemática, los relojes, las farolas y otros elementos que fueron expresamente diseñados y creados para la significación del paisaje marítimo-urbano de la bahía de la Concha en los límites entre la ciudad y el agua.

La anterior cabina de estilo neo-árabe fue sustituida por un palacete de mármol blanco al lado del mar, adosado al muro del paseo de la Concha. Convertido en uno de los símbolos más explícitos de este frente marítimo, este elemento de micro-arquitectura mantenía los raíles de la playa sobre los que circulaba una pequeña barca hasta completar el recorrido transversal hacia el mar. En el punto de partida arquitectónico de estas construcciones para baños quizás se encontrarse la idea de la 'cabaña primitiva' que los pensadores del siglo XVIII utilizaban como metáfora para explicar el desarrollo occidental de la arquitectura y, cómo no, en el inicio de la arquitectura de los balnearios marinos también nos topáramos con esa especie de 'islas' establecidas en los 'paraísos perdidos'. En los palacetes y casas de ambiente '*cottage*' británico y otros neo-estilos diversos que aparecen en los bordes marítimos y primeras líneas de playa se apreciarían, así mismo, versiones más evolucionadas de estos mismos idearios. Sería el fenómeno de los balnearios, de hecho, la imagen más potente de la colonización del litoral durante el siglo XIX y primer tercio del XX, modelando intensamente el rostro de muchas localidades costeras. En este contexto hemos de dar cuenta que el ejemplo de Donostia-San Sebastián es paradigmático, puesto que la suma de los baños de agua salada, la salubridad y la diversión proporcionó un urbanismo característico para la franja costera del entorno, siendo la ordenación y planificación de las fronteras entre la ciudad, la playa y el mar entendida sobre todo desde parámetros estéticos, de modo que los espacios de contemplación sustituyeron a los enclaves de producción (industrial, comercial, etc., que antes decíamos).

"Los frentes marítimos donde se efectuaba la práctica del baño se ordenaban y embellecían con paseos. En definitiva, la naturaleza se domesticaba transformando en escenario propicio para los rituales del ocio burgués. El frente de mar vino a adoptar así una forma urbana original, dependiente de los usos balnearios. Estos valores paisajísticos aparecen profundamente subrayados por el arquitecto Alday. [...] Así, a la hora de diseñar el famoso voladizo de la Concha, Alday debió inspirarse en las 'galerías-pórtico', espacios cubiertos para la deambulación médica y mundana que eran característicos de las ciudades termales. [...] Muchas ciudades balnearias acondicionaban sus frentes marítimos mediante una continuada secuencia de jardines [explanada verde de Alderdi Eder]. A lo largo de estos espacios, paisajistas y arquitectos intervenían creando pequeños edículos, acondicionando miradores, kioscos y pérgolas o bien diseñando un mobiliario urbano exquisito que conformaba la imagen y el alma de la ciudad balnearia, y cuya importancia no ha sido aún adecuadamente valorada. A través del mobiliario y las plantaciones se conseguía urbanizar la fachada marítima, lugar de mediación entre la ciudad y la naturaleza y el espacio emblemáticos y de representación por excelencia"<sup>27</sup>.

La importancia de esta última frase nos muestra cómo a partir de dichas influencias todo el litoral se convirtió en un jardín experimental para promocionar los inventos arquitectónicos y laboratorio de los elementos urbanos específicos según el autor citado, mostrando los condicionantes programáticos de todo un repertorio urbanístico además de estilos y tipologías diversas ensayadas, lo que se materializaba sin lugar a dudas en los equipamientos públicos y en las fórmulas relativamente renovadoras del parque de viviendas. Al inicio del siglo XX Donostia-San Sebastián se encontraba literalmente saturada de influencias culturales externas, habiendo sedimentado sólidamente los estilos eclécticos e internacionalistas, tal y como retomaremos después. Se percibía, no obstante, un contrasentido que era asumido muchas veces por la identidad cosmopolita y que dialogaba con la idea de la ciudad supuestamente

---

impregnando otra vez en la mentalidad colectiva y la memoria de la ciudadanía el recuerdo físico y simbólico de la importancia de las mareas para la vida de los habitantes, lo cual enlaza directamente con el interés cultural y etnográfico pero también estético de este estudio antropológico y signitivo.

<sup>26</sup> "Lo neoárabe, que encontró en la arquitectura efímera su '*desideratum*', fue un arte de valor virtual, de apariencias vistosas y emblemáticas, que pertenece claramente al mundo del pastiche, adecuado para crear un ambiente visual de sugestivas apariencias". FERNÁNDEZ D'ARLAS DE LA PEÑA, A. "Una incursión en el patrimonio marítimo donostiarra...", *op.cit.*, p. 357. En la playa de Ondarreta parece que existía otra construida en madera hacia 1927, colocada cerca de la zona del Pico del Loro y que seguramente se comunicaría mediante una pasarela.

<sup>27</sup> *Idem*, pp. 362-363.

pescadora y marinera que reclamaba raíces históricas muy profundas, muchas veces unidas al patrimonio marítimo. Así y todo, nosotros también somos conscientes de que se ha de buscar una perspectiva más amplia de dicho patrimonio desde un sentido cultural y antropológico pero también estético, aparte del tradicional patrimonio marino de la costa y el litoral:

"Poco a poco, una nueva idea de 'patrimonio cultural litoral' va ganando espacio y empieza a sustituir a la noción tradicional de 'patrimonio marítimo', mucho más restrictiva. Está comenzando a proponerse incluso la expresión 'patrimonio haliótico', que designa todo aquello que está ligado a la presencia o proximidad del mar ('halios' en griego) y cuya relación pasada o presente con el elemento marino resulta visible, bien sea a través de la forma o de la función de lo construido. [...] Para abordar eficazmente la protección de estos espacios es imprescindible una aproximación paisajística, capaz de ofrecer una interpretación global del territorio. De hecho, contamos con ejemplos cercanos donde este tipo de enfoques se ha aplicado con éxito. En Biarritz, la espléndida recuperación del Casino Municipal como imagen y eje de atracción de la ciudad se concibió como punta de lanza de un envidiable programa de regeneración urbana, que incluyó la creación de una Zona de Protección del Patrimonio Arquitectónico, Urbano y Paisajístico"<sup>28</sup>.

Este pasaje que nos remite a varias matizaciones que realizábamos en la introducción de la tesis a nivel del marco teórico deja clara la disposición para tratar de modo global y generalizado los temas relacionados con los elementos urbanos de los espacios entre la ciudad y el mar, estando entre ellos la arquitectura, los monumentos, la escultura, el mobiliario urbano así como múltiples manifestaciones de la cultura material del patrimonio marino, todo ello dirigido por la mirada unificadora del urbanismo. En el caso de Donostia-San Sebastián la catalogación del patrimonio aún deja sin protección muchos de estos elementos, algunos de ellos asociados también a la arquitectura veraniega de la ciudad balnearia. Entre ellos, se destaca el caso de La Perla del Océano, pequeño edificio construido por Ramón Alday en 1909 sobre pilotes enclavados en la arena, con unas fachadas de alto contenido ornamental y con la barandilla de la Concha que se utiliza como cerramiento desde la parte del paseo, lográndose una eficiente integración plástica y estética a nivel visual que no transgrede la contemplación del entorno de la bahía. La restauración realizada no escaparía en este sentido a la idea de 'pastiche' que borra el paso del tiempo y reconstruye el edificio a la manera de simulacro desubicado de su propia historia. Son denunciables las contradicciones y el empobrecimiento que estas inercias causan, simplificando y desapareciendo conjuntamente muchos elementos de la iconografía marítima. En ese lugar se colocó una barandilla de acero inoxidable y cristal en sustitución de la original del paseo de la Concha, tomando en cuenta solamente unos pocos condicionantes pragmáticos, marginando y dejando en entredicho la significación estética e histórica de ese enclave simbólicamente configurado en el borde del mar.

El voladizo se construyó en 1910 y ya hemos adelantado que las casetas de madera presentes en la playa desaparecerían en la próxima década, utilizando en su lugar las cabinas individuales ocultas bajo la cornisa<sup>29</sup>. Además, desde mediados del siglo XIX la entrada a la playa no permanecía abierta en todo momento, sino que se pautaba a lo largo del día según clases sociales e incluso segregación sexual. Las entradas se clausuraban con puertas de hierro a la caída del sol, símbolo de las costumbres morales de la época. En los muelles del puerto tampoco estaba permitido el baño, limitando el hábito que los niños y muchachos tenían de bañarse desnudos a los lugares físicamente más apartados como por ejemplo la Zurriola. El paisaje entre la ciudad y el mar estaría así condicionado por determinadas enmiendas y restricciones impuestas por la ciudadanía o el poder establecido, apareciendo esos límites fronterizos investidos de elementos de mobiliario urbano que servía precisamente para hacer cumplir dichas disposiciones, normas y legislaciones emanadas de la idea de urbanidad que primaba en la conciencia de las colectividades humanas dominantes y que se impregnaban en el imaginario mental del siglo XIX<sup>30</sup>. Mientras tanto, la familia real levantaría su palacio

<sup>28</sup> *Idem*, 366. or.

<sup>29</sup> El Ayuntamiento pronto puso en marcha los procesos de regularización del uso de las playas, junto con las propias normativas urbanísticas. Solamente cinco años antes describían algunas playas de la ciudad como simples cúmulos de arenas arrastradas por el mar, antes de la consecución de la urbanización en el borde del mar, con lo cual ello indujo también un cambio de mentalidad trascendente respecto al paisaje del límite o paisaje no construido.

<sup>30</sup> A pesar de ser un tema tangencial en nuestro estudio, no todos los sectores sociales podían hacer uso de las playas en los mismos horarios sino que existía una segregación sobre todo sexual, de modo que las mujeres debían de bañarse casi totalmente tapadas. El orden moral de la época impuso, por lo tanto, ese tipo de mentalidad que velaba por el buen gobierno de los espacios públicos y en este caso sobre todo las playas. Además, las clases adineradas solían tomar los baños en horario diurno muy temprano, mientras que las tropas de la armada acostumbraban a bañarse desnudos en la zona de Ondarreta más apartada de las miradas indiscretas e indecorosas.

veraniego en el borde marítimo hacia 1893: el palacio Miramar<sup>31</sup>. En el paraje que muestra su vértice rocoso a la bahía de la Concha (el Pico del Loro), sobre las rocas aplacadas que lindaban entre el Antiguo y la playa de Ondarreta en la parte más occidental de la bahía.

El monte Urgull también se convertiría definitivamente en parque público una vez adquirido por el Ayuntamiento, inaugurándose en esos años el paseo Nuevo que rodea la montaña por encima de las rocas de la costa –pasaje que muestra de lleno su cara al mar– y delimitando, no obstante, una línea litoral sinuosa que encadena dos zonas marítimas urbanizadas (la bahía de la Concha y la Zurriola como antesala al barrio de Gros). Este sería el lugar preferente, de hecho, donde franceses, belgas y alemanes construirían sus fábricas y talleres sobre los terrenos ganados al mar en el ecuador del siglo XIX. Por el contrario, la apuesta del Ayuntamiento era inadmisibles y veía con muy malos ojos mezclar la estética industrial con la floreciente ciudad balnearia y de servicios cuando se quiso hacer resucitar de su sueño históricamente entrecortado el eterno dilema del gran puerto de la Concha, para crear la metrópoli industrial con las anexiones de Altza y Pasaia<sup>32</sup> gracias a ciertas presiones de tipo económico. La añorada por algunos ciudad industrial poseía las condiciones necesarias para el establecimiento de las empresas tanto en Gros como en el Antiguo y en su desarrollo metropolitano litoral (Pasaia). Si así se hubiera actuado, la relación entre la ciudad y el agua (tanto con el mar como con el río) hubiera sido totalmente diferente de las cuestiones que estamos analizando en estas páginas.

#### II.4.2.3. Los ‘ensanches’ más allá del ‘ensanche’: entre la costa y las orillas del Urumea

En 1895 se supo de la intención de ganar terreno al río y de establecer un ensanche urbano más allá de Amara, presentando la memoria del proyecto en el Ayuntamiento. Hasta 1922, sin embargo, no convocaron ningún concurso de anteproyectos. Entre los años 1924 y 1926 se realizan nuevas canalizaciones del Urumea pero no se consolidaría el ensanche de Amara hasta la década de 1950. En esos lustros (1950-1955) instalaron el monumento al Sagrado Corazón de Jesús en la cumbre del monte Urgull, con la capilla construida sin tener en cuenta los restos del histórico castillo fortificado, símbolo del triunfo del nacional-catolicismo impulsado por el poder franquista y la jerarquía de la Iglesia Católica<sup>33</sup>. La colocación de estos monumentos en las cumbres montañosas de las ciudades del litoral sabemos que no es un ejercicio aislado ni extraño, puesto que se conocen ejemplos mucho más notables y afamados que el de Donostia-San Sebastián, pero en todos los casos nos clarificará ángulos interesantes de la estructuración del espacio urbano de la ciudad junto al mar<sup>34</sup>. Con un desarrollo posterior bastante salvaje y ya sin demasiado miramiento a las necesidades sociales y a la estética de la ciudad heredada, en esos decenios se crearán nuevos barrios incrementándose así de manera significativa la población. En los meandros del Urumea y en la década de 1960 aparecería por ejemplo el campus de la Universidad de Deusto (célebre construcción del arquitecto Oriol que obtuvo el Premio Nacional de Arquitectura en 1961 junto con los jardines de José Ángel

<sup>31</sup> Mientras que Donostia-San Sebastián iba configurándose como ciudad ofrecida al turismo veraniego aristocrático, ese mismo año hemos visto que en la metrópoli bilbaína se inauguraba el puente trasbordador entre Portugalete y Las Arenas, dando la bienvenida no solo a un sobresaliente ingenio del saber técnico y tecnológico de la época sino a una concepción industrial del área que ya estaría para entonces totalmente arraigada, una vez desterradas las trazas de los equipamientos balnearios en el Abra.

<sup>32</sup> Hay que dar cuenta de que el paisaje costero arquetípico que dibujaba la sinuosa silueta de la bahía en Pasaia se convertía en paseo pintoresco para los veraneantes que se guarecían del sol en sus calles y pasajes cubiertos.

<sup>33</sup> La imagen del escultor Federico Coullant-Valera se ubica en el vértice de un tronco de pirámide gigantesca construida por el arquitecto Pedro Muguruza, con una capilla en su interior. Hubo empeños semejantes tanto en Bilbao como en Bermeo, Sevilla y Zaragoza entre otras ciudades, símbolo del movimiento nacional-católico. El Sagrado Corazón de Donostia-San Sebastián fue erigido para que sea visible a cuatro millas de la costa, desde el cabo de Matxitxako hasta Biarritz. Hay también otro monumento al Sagrado Corazón en la ciudad, concebido por Pérez Marco para ser colocado en esos mismos años (1948) en el tímpano de la residencia de los padres de la Compañía de Jesús.

<sup>34</sup> Siguiendo la tradición se colocaban siempre en lugares elevados, expandiendo desde allí su protección moral y espiritual. En Donostia-San Sebastián hallaron un sitio apropiado en el castillo de la Mota de Urgull, pero por ejemplo en Bilbao, sin un enclave específicamente idóneo por su altura, buscaron un emplazamiento estratégico y central sobre un gran pedestal arquitectónico que se divisaría de todos los ángulos de la villa; lugar que debía de poseer igualmente cualidades de espacialidad notable para acoger grandes masas de población. En la prolongación de la Gran Vía, a la derecha tenía una gran arboleda en la zona la Misericordia y a su izquierda la vega de la Ría, con el continuo tráfico de buques llegados de todos los confines de la tierra. Detrás se encontraba la factoría Euskalduna, uno de los símbolos más característicos de la industrialización vizcaína.

Etxeberria), sin una clara identificación urbana y sin apenas dialogar, sin embargo, con la curvatura del terreno impuesta por el río<sup>35</sup>.

Hacia el ecuador del siglo XX el que fuera ingeniero municipal del Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián entre 1920 y 1940, Juan Machimbarrena, publicó el libro *Urbanismo aplicado. San Sebastián presente y futuro*. Dicho texto era una especie de compendio de las obras públicas de urbanismo que en su opinión debería haber llevado a cabo el municipio (algunas de ellas mediante colaboración privada), apareciendo también múltiples intervenciones propuestas por él mismo. Algunas de ellas se materializarían parcialmente con posterioridad y la mayoría de pretendían la ordenación de los frentes fluviales y/o marítimos, de manera que de algún modo nosotros también nos haremos eco de ellas. Los dibujos diseñados por este autor visionario nos dan noticia de sus ideas y reflexiones, no todas caídas en saco roto: el hotel-casino de la isla de Santa Clara y la casa de baños, El parque municipal de Ulia con sus paseos y observatorios, el paseo del Pico del Loro en el frente de mar bajo el palacio Miramar (en la línea rocosa que diferencia las playas de la Concha y de Ondarreta), la extensión del parque de Cristina Enea, la prolongación del paseo Nuevo o la instalación de unos nuevos jardines en los muelles del puerto.

El deseo de promocionar estas ideas pseudo-utópicas no ocultaría la cruda realidad del urbanismo incontrolado que iría invadiendo los espacios libres de la ciudad en Egia, Atotxa, Santa Barbara, Roteta o Altza, provocando la especulación más voraz sin criterios específicos de contención, y precipitando una rápida y continua disminución de la calidad urbanística. De forma similar, se construiría el ensanche de la zona de Amara Berri detenido durante la guerra civil (y previsto casi desde los inicios del siglo XX), prolongándose por la Avenida de Madrid más allá de la estación del Topo (tren regional para el enlace con Irun y Hendaia), la Avenida Sancho el Sabio y la plaza Pío XII. Estos espacios serán los que marcarán los más importantes ejes del crecimiento urbano en las décadas finales del siglo XX. Los talleres industriales y las casas unifamiliares que perduraban serían también sustituidas por manzanas y polígonos residenciales. Aún así, se crearon muchas fábricas del sector alimentario atrayendo a mucha gente del exterior (Koipe, Savin, Caldos Rápidos, Starlux S. A. etc., todas ellas producto de esas décadas de 1950 y 1960). La planificación urbana, sin embargo, sufrió un grave deterioro:

"Auzoen plangintza egiterakoan, Donostiako handiki jendeak ez zuen erdialdean bezain txukun eta arretaz jokatu. Aldirietako auzoak hainbat zereginetarako erabili ziren: baziren bizitoki dotoreak, baziren fabrikak, baziren bizitoki arruntak... Eta erabilera horiek konbinatu beharrak oso itxura nabarra eman zien auzo horiei. Hortaz, gorabehera handiak izan ziren kalitatearen aldetik Antiguaren, Grosen, Ategorrietaren... artean. Biztanleen aldetik ere oso nahasiak ziren. Eta herritar apalenzat edo langile soilentzat ziren auzoetan, Egia-Atotxan bereziki, ez zuten inolako urbanizazio lanik egin: bere horretan utzi zituzten, batere zaindu gabe"<sup>36</sup>.

De este modo, sobre todo en las periferias que se expandían por la orilla del río hacia el área metropolitana interior, suceden los grandes procesos de urbanización e intensificación incontrolada durante la década de 1960, igual que en Bilbao y otras ciudades, a pesar de que en 1962 se aprobó un planeamiento general de ordenación urbana de la ciudad de Donostia-San Sebastián (el Plan propuesto por Pedro Bidagor en 1950 no lo tomaría en consideración el Ayuntamiento, encomendando al arquitecto Alustiza la redacción de uno nuevo)<sup>37</sup>. No se

<sup>35</sup> Oculta entre los árboles y con el eco de una tradición moderna de la arquitectura desarrollada en los países del norte de Europa, el complejo urbanístico compuesto por pequeños volúmenes esparcidos no se adapta al curso del río, en contra de lo que viene sucediendo con algunos polígonos posteriores. El elemento más emblemático es la torre de oficinas con la biblioteca y el centro de cálculo. La iglesia también contiene una torre de tres puntas junto al patio que sí se adecua a las condiciones topográficas. En 1974, 1994 y 1998 se realizaron ampliaciones y renovaciones.

<sup>36</sup> CASTELLS, L. "Easo ederra: 1864-1936", en: ARTOLA, Miguel (ed.). *Donostiaren historia* (versión resumida), Donostia-San Sebastián: Nerea, Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián, 2001; p. 129.

<sup>37</sup> Con la necesidad de ordenar el crecimiento industrial, la Diputación Foral junto con la Dirección de Arquitectura redactaron el Plan General de Ordenación de la provincia en 1942. Después del fracaso estrepitoso de la comarca de la "Gran Guipúzcoa" (el "Gran Bilbao", la "Gran Barcelona" y otros muchos fueron parecidos en su concepción filosófica a mayor escala), el plan de Donostia-San Sebastián y su área de influencia no correría mejor suerte, rechazando el empeño en 1950 y volviéndolo a retomar desde otra vertiente en 1959, adecuado a la ideología de la Ley del Suelo de 1956. De ahí en adelante se aprobó el de 1962 con la revisión de 1976-77 a cargo del Colegio Oficial de Arquitectos Vasco-Navarro. En ese plan provincial se esbozaban muchas cuestiones que tendrían su influencia en el espacio urbano de la ciudad (el incremento de densidad en algunas zonas, sobre todo en Miraconcha, en el Antiguo y en el corredor del Urumea). En estos espacios del frente marítimo, aparecerían texturas urbanas heterogéneas, con distintos grados de transformación y cambio. Cuando en 1977 se revisó el Plan General de Ordenación Urbana el Ayuntamiento reforzó algunas herramientas de control para la edificación residencial. Mientras tanto, con la mirada puesta en el futuro, J. Gómez Piñeiro reclamaba un urbanismo abierto a la todavía inexistente Comunidad Autónoma del País



planteaba más que la zonificación del suelo municipal, carente de cualquier criterio urbanístico de rango normativo. Los ensanches de esa época debían de garantizar unas mínimas condiciones de habitabilidad a las grandes masas de población que se asentaban rápidamente en las periferias. Desde el Consistorio jugaron un papel extremadamente débil a la hora de legislar las competencias urbanísticas, a favor casi siempre de los intereses privados de propietarios y constructores. En el frente marítimo, en 1963 se estrenó la iluminación de Urgull y al año siguiente le tocó el turno a la playa de la Concha, uno de los elementos más simbólicos que seguía ejerciendo su superioridad paisajística en la imagen identitaria de la ciudad desarrollista. Desde esta vertiente el Consistorio franquista impulsó ciertas iniciativas que favorecieron o ayudaron a mantener el valor estético de los frentes de agua, como los hitos de iluminación nocturna que hemos comentado y que estaban en boca de la ciudadanía como reclamo histórico desde los prolegómenos del siglo XX.

#### II.4.2.4. Las inercias de la metropolización y el crecimiento contemporáneo

Las predicciones que se hacían en los planes de urbanismo de la década de 1950 y 1960 preveían que antes de concluir el siglo Donostia-San Sebastián iba poco menos que a triplicar su población, a la vez que se quería mantener la idiosincrasia de una ciudad que conservase sus relaciones urbanas, su estética y su 'gracia'. Hemos destacado que más allá del ensanche de Cortázar el crecimiento urbano de la ciudad tomaría dos ejes principales: el paralelo al frente marítimo y, transversal a este, el que continúa hacia el interior el cauce fluvial del Urumea. Comentaremos algunas cuestiones sobre los ensanche farragosos llevados a cabo en el Antiguo, siendo en gran medida el último bastión de suelo industrial de la ciudad. Con la intención de hacer invisible para los ojos del habitante y el visitante foráneo la industria que, por otro lado, siempre ha existido en Donostia-San Sebastián, pensaron en construir frente al mar una línea de casas que produjesen un efecto pantalla para el ocultamiento de esas 'traseras' industriales, junto a bloques de viviendas y manzanas abiertas, al objeto también de edificar una ciudad turística junto a la playa que tuviese centro comercial, teatro y piscinas en sintonía con la mentalidad de la época ya claramente tardo-franquista. Se pretendía igualmente instalar el Club Marítimo de Santa Clara uniéndolo mediante un puente aéreo o pasarela con la playa de Ondarreta.

En la vertiente más oriental de Gros-Ategorrieta, aparte de lo que trataremos en los siguientes capítulos<sup>38</sup>, los planes disponían una autovía que conectase con el aeropuerto de Hondarribia y la frontera administrativa con el Estado francés, que se aproximaría a Donostia-San Sebastián por la costa pasando por Pasaia y el monte Uliia<sup>39</sup>. Se proyectó una gran plaza como entrada simbólica a la ciudad<sup>40</sup>, trastocando las funciones que los polígonos del litoral de Sagües adquirían en los ambiguos documentos de planificación. Nuevos jardines, parques y el remozado trazado de calles darían la bienvenida a la gran autovía como uno de los elementos más visibles de la ordenación territorial llevada a cabo bajo la administración franquista. De manera semejante, en los años en los que las comunicaciones iban ganando terreno, río arriba en el cauce del Urumea los nudos viarios de Amara se convirtieron en puntos candentes de intenso tráfico, integrándose en dicho barrio la ciudad deportiva, la nueva plaza de toros y la estación de autobuses que perdura hasta la actualidad, además de la gran plaza circular que en ese lugar funciona como rótula e intercambiador para el tráfico rodado.

Con el transcurso del tiempo, en 1972 se derribó el Kursaal y con la desaparición también del antiguo coso taurino de Gros dejaron paso a la ciudad que se aproximaba al agua en el

---

Vasco, la cual acogería en su seno un nuevo distrito que sería conceptualmente denominado como 'Euskal-hiria' tal y como retomaremos posteriormente.

<sup>38</sup> En la zona de Gros se encuentran las líneas de casas más homogéneas que muestran una regularidad aceptable, a pesar de que en algunos enclaves se nota una intensa congestión con los grandes bloques construidos. En términos generales, el barrio del frente de mar presenta una calidad media aunque debajo han existido claras corrientes especuativas que influyeron en los rangos diferentes de calidad de vida y condiciones de habitabilidad.

<sup>39</sup> Juan Machimbarrena dibujó en 1943 un enorme puente metálico para salvar el canal a 50 metros de altura, que se encuentra entre los proyectos que ideó durante esos años.

<sup>40</sup> En Bilbao, para enlazar la villa con la nueva ciudad implantada en el valle del Txorierrri (las previsiones de incremento de población eran increíbles en la metrópoli bilbalna), vieron la necesidad de construir el túnel de Artxanda en esa época. La carretera que llegaría a Deusto morla en una gran plaza pública que presentaría en su centro un monumento en homenaje del régimen franquista. Aunque los paralelismos sean relativos, esta clase de intenciones monumentalistas fueron comunes durante el período autárquico posterior a la guerra civil.

frente marítimo revalorizado. Entre las décadas de 1980 y 1990 aún se levantarían nuevos barrios. Los modelos edificatorios de estos lugares no se libraron de una cascada de polémicos y controversias, por ejemplo con los bloques de viviendas que se construyeron en la prolongación del paseo de Francia justamente en la orilla del Urumea, sobre todo en lo que a nosotros nos concierne. Aquellas arquitecturas hicieron tambalear el concepto de paisaje histórico asociado a los frentes de ribera condimentados con unas estéticas determinadas en cuanto a la planificación, la urbanización, la edificación y los elementos urbanos. En la década de 1980 otras iniciativas que trastocarían la vida de los habitantes llegaron igualmente a la mesa de la corporación consistorial. Entre otras las nuevas urbanizaciones del Antiguo con la extensión desde Aiete hasta Igara y de Ondarreta a Lugaritz, además del campus de la Universidad del País Vasco ya bastante alejado de la primera línea de costa.

En un mismo sentido, siguiendo con la metropolización de la ciudad como proceso inextinguible se levantarían parques de viviendas de forma masiva y progresiva en los polígonos de Polloe, Ametzagaina, Altza e Inxaurrondo entre los años 1980 y 1995, en suelos comprados tiempo atrás por el Ministerio de la Vivienda del Estado español. En las últimas décadas del siglo XX el Ayuntamiento transitó por una etapa de grandes cambios y transformaciones a nivel urbano. En 1988 se puso en marcha otro planeamiento general de ordenación urbana, en sustitución del de Alustiza de 1962 y la posterior revisión de 1977, redactados ambos con criterios muy posteriores al Plan Comarcal de Bidagor. En el meridiano del siguiente decenio (1995) se preveía la implantación en las periferias de la ciudad de nuevas áreas industriales y terciarias, siguiendo el curso del Urumea y en conexión con Usurbil y Lasarte (unificando los polígonos residenciales e industriales). Para la restauración de las instalaciones y canalizaciones de la parte vieja se fundó la empresa municipal Parvisa, similar a Surbisa que ha funcionado en el Casco Viejo de la capital vizcaína y en Bilbao La Vieja, si bien salvando algunas distancias. Con las primeras luces del siglo XXI se presentó el Plan Estratégico de Donostia-San Sebastián en la onda que están siguiendo en post-modernidad todos los municipios de cierta entidad: *Plan Estratégico, Donostia-San Sebastián: Bases para un proyecto*), y hacia el año 2006 el Ayuntamiento lanzó la iniciativa Donostia 2013<sup>41</sup> en recuerdo de los doscientos años del incendio y destrucción de la ciudad, además de ir

<sup>41</sup> En el horizonte del segundo centenario de la reconstrucción de la ciudad, el Consistorio donostiarra presentó la Declaración Cívica pronunciada a tal efecto conmemorativo. En el documento se señalaban varios retos que la ciudad tenía que afrontar en años sucesivos. Por medio del documento además de poner en marcha muchos de los proyectos que configurarían la ciudad del mañana, se defendían aquellos proyectos que tenían que ver con la convivencia y la calidad de vida de los/as ciudadanos/as. Más allá del evento conmemorativo, el año 2013 significa una fecha clave de encrucijada. Es una oportunidad para mirar al pasado pero también para encarar el futuro con optimismo. En el marco del convenio que el Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián tiene con Eusko Ikaskuntza/Sociedad de Estudios Vascos, se planteó un programa de actividades culturales para los años que van desde 2007 hasta 2013. Entre otras cuestiones, se organizaban encuentros con carácter bianual: simposium, jornadas, exposiciones, visitas guiadas y otra serie de exhortaciones e invitaciones a los/as ciudadanos/as. Se pretendía difundir la idea de una ciudad de calidad cultural, reforzando en contemporaneidad aquel compromiso que los promotores urbanos de los siglos XIX y XX tuvieron con el cosmopolitismo y la universalidad. Puesto que esos valores provienen de la significación culturalmente labrada a lo largo del tiempo en la geografía creada en los frentes de agua que estructuran uno de los paisajes urbanos más simbólicos, se cuenta siempre con el propio sentido de pertenencia de los grupos humanos. Hace dos siglos los/as ciudadanos/as de la época apostaron por la reconstrucción de la 'mejor ciudad para la vida de las gentes' con un singular espíritu moderno y sentido cívico que quiere hacerse copartícipe del actual. Al proponer el repertorio de actividades, fueron tomados muy en cuenta tanto el urbanismo como la arquitectura desde los primeros instantes, enlazando con las acciones que se pretenden impulsar desde el Ayuntamiento de modo directo e indirecto (la arquitectura emblemática, la rehabilitación y revitalización de la ciudad, nuevos parques y jardines, el desarrollo sostenible y ambiental, etc.). En lo que concierne a nuestro estudio antropológico y signitivo, lo más destacable es el hecho de determinar las relaciones que la ciudad ha tenido a lo largo de la historia con la configuración significativa y simbólica de los frentes de agua (por ejemplo en lo que respecta a las actuaciones a organizar en el Aquarium), refiriéndose también a las tradiciones deportivas y lúdicas o el patrimonio marítimo, cultural y productivo y las manifestaciones artísticas y estéticas que tienen que ver con el tratamiento característico de las fachadas fluviales a nivel estilístico y simbólico. Así, desde el año 2007 se planteaba un recorrido que se desplazaba desde la ciudad antigua hasta los ensanches modernos y expansiones contemporáneas. La actividad general encuadrada bajo el lema "la ciudad y el agua" se configuraba en torno a tres ejes relevantes: el agua como elemento lúdico y medio para el deporte (los deportes asociados al agua, la revalorización del río, etc.), el agua como foco de riqueza económica e industrial (los oficios asociados al mar y al río, la importancia de los puertos, etc.). Finalmente, se perfilaban los retos de futuro para el año 2013 que ya es presente; la comunicación y el transporte o las discusiones igualmente acaloradas que ya estaban vigentes hace dos siglos: el comercio, la industria y el turismo, la ciudadanía y la calidad de vida, sin olvidar nunca las interacciones con el mar y el cauce fluvial. Datos del documento presentado: HERNÁNDEZ, Jone M.; VIVAS, Isusko. *Donostia 2013: Eusko Ikaskuntzak Donostiako Udaleri egindako proposamena*, Donostia-San Sebastián: Eusko Ikaskuntza/Sociedad de Estudios Vascos, enero de 2007 (inédito).

adquiriendo cuerpo la candidatura para Ciudad Europea de la Cultura de 2016<sup>42</sup> que se logró por fin en la primavera de 2011.

Entre las infraestructuras simbólicas impulsadas a medida que se recibía al siglo XXI se encuentra el Kutxa-espacio de la Ciencia, del año 2000, y un año antes el nuevo palacio de congresos y auditorio del Kursaal. Con esta arquitectura de Rafael Moneo se concluirá dignamente toda una etapa en Donostia-San Sebastián, tomando presencia en el espacio marítimo de la Zurriola uno de los elementos arquitectónicos más emblemáticos y simbólicos de la ciudad contemporánea. Decíamos en las líneas anteriores que en 1972-73 se había derribado el Kursaal histórico, exponente del sueño romántico y caudal del gusto estético decimonónico incompleto. Diez años antes (en 1963) ya hubo ideas para el reaprovechamiento de ese frente de mar con un concurso de anteproyectos que reclamaba un macro-complejo urbano de hoteles, viviendas, comercios, garajes, cines, pistas de patinaje, restaurantes y piscinas, repitiéndose una vez más los esquemas megalómanos del régimen franquista en cuanto a su ideario tardío de sociedad desarrollista. Una década después, justamente durante el período del derribo el proyecto de Corrales, Vázquez y Peña Ganchegui tampoco obtendría el visto bueno del Ayuntamiento, dado que planteaba una torre que reclamaba demasiada presencia (comenzado a construirse tras cambios sensibles y con muchos problemas hacia 1975, solamente perduraban sus cimientos en la arena). Una vez liberado el terreno, en 1974 se organizó otro concurso y un tercero al año siguiente. Finalmente, en 1999 Moneo rescató la iniciativa del sueño de los justos para resucitarla bajo el lema: *Harkaitz hondartuk* ('Rocas varadas'). Sendas rocas encalladas en la arena de la playa constituyen dos sólidos geométricos a modo de volúmenes prismáticos que emergen sobre una plataforma. "Cada 'cubo' está formado por un prisma [...] que configura interiormente una sala, cerrada a su vez por una doble pared formada por paneles traslúcidos de virio prensado sujetos a una estructura metálica"<sup>43</sup>. El prisma de mayores dimensiones se orienta igualmente hacia el lado del río.

Testimonio de los cambios producidos en los frentes de agua históricos de la ciudad que se abren hacia el mar serán las transformaciones urbanísticas y arquitectónicas que analizaremos en el capítulo siguiente con mayor detalle y detenimiento, junto con las presencias estéticas, simbólicas y monumentales que ya hemos adelantado en los párrafos precedentes a modo resumido y sintético. No obstante, como testigos también fidedignos de la movilidad y equilibrios-desequilibrios urbanísticos que se producen durante el paso del tiempo, dada la importancia cultural, económica y socio-comunitaria que presentan en nuestro estudio antropológico y signitivo es por lo que se ha de constatar cómo el paisaje urbano de la bahía de la Concha ha variado de forma sustancial, siendo globalmente uno de los sectores más afectados. Elemento esencial en la percepción que se ha elaborado del frente de agua de Donostia-San Sebastián, dicho espacio marítimo fue ocupado por todo tipo de construcciones residenciales, lúdicas y elementos urbanos que han mantenido básicamente su uniformidad. No obstante, en la década de 1960 vio alterarse su fisonomía decimonónica y tradicional, al venderse paulatinamente las villas colocadas en hilera y habiendo sobrevenido la época de la construcción de bloques de mayor desnudez ornamental, si bien constituyendo aún viviendas lujosas que a día de hoy se integran en el paisaje sin demasiada contaminación visual; esto es, se ve que ha funcionado el proceso de asimilación, como había sucedido en otras épocas.

Donostia-San Sebastián continuó el camino desde el ensanche hacia el interior siguiendo la dirección y el sentido norte-sur, aprovechando para ello de modo general los meandros rectificadas y las tierras de las orillas del Urumea. La metrópoli que se expande desde más o menos la localidad de Usurbil hasta el Bajo Bidasoa ha conocido fuertes cambios en los últimos tiempos, concatenando los nuevos barrios en múltiples procesos de ensanchamiento. En los límites de ese crecimiento metropolitano de la ciudad se encuentra el puerto de Pasaia, con la intensa discusión surgida acerca de la validez o no de su ampliación y los estragos ecológico-ambientales que podría causar su ubicación en el macizo costero del Jaizkibel. El potencial urbanístico de los suelos que se encuentran infrautilizados o abandonados en el entorno de Paisai se estima determinante para encarar su futuro, imponiendo otra vez la falla entre las

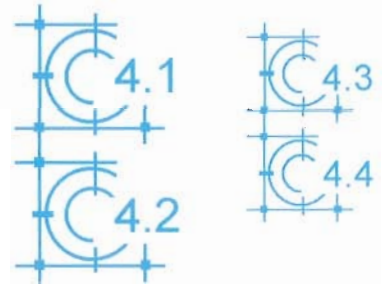
<sup>42</sup> La propuesta para la Capitalidad Cultural Europea se presentó en 2009, apareciendo su publicidad en los espacios públicos de la ciudad.

<sup>43</sup> SÁEZ GARCÍA, Juan A. "Patrimonio monumental", en: GOMEZ PIÑEIRO, Javier; SÁEZ GARCÍA, Juan A. (ed.). *Geografía e Historia de Donostia-San Sebastián*, Donostia-San Sebastián: Instituto Geográfico Andrés Urdaneta, 1999; p. 262.

valoraciones económicas y ecológicas en la mitad de la transformación estética y productiva de los espacios costeros y portuarios. Como casi siempre ha sucedido también ahora, los valores naturales del territorio van a ser profundamente transformados por la cultura y las intervenciones humanas en pos de necesidades económico-productivas de matizada justificación social, normativizando, eso sí, los principios éticos y estéticos que emanan de una ideología post-moderna de la ordenación territorial y protección de los ecosistemas marinos. Su mayor o menor legitimidad y carácter proteccionista dependerá de los intereses que detenten los grupos de poder en cada instante histórico y su emancipación o no respecto a la tradición, tal y como hemos visto hasta ahora y recalcaremos aún en los sucesivos capítulos.

De aquí en adelante, profundizaremos en mayor medida en las problemáticas del desarrollo histórico y estético de los espacios del frente marítimo y fluvial de Donostia-San Sebastián en próximos capítulos y apartados, sobre todo con la mirada dirigida hacia los retos ensanchistas y expansionistas de mediados del siglo XIX y del s. XX. Los cuales se han convertido tanto en estereotipos arquetípicos como en elementos idiosincráticos e identitarios o patrimoniales, a medida que fueron cuajando a partir de los paradigmas ideológicos, técnicos y estético culturales de la modernidad hasta llegar a nuestro tiempo como testimonios vigentes del pasado redescubierto.

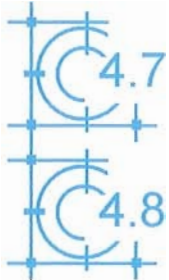
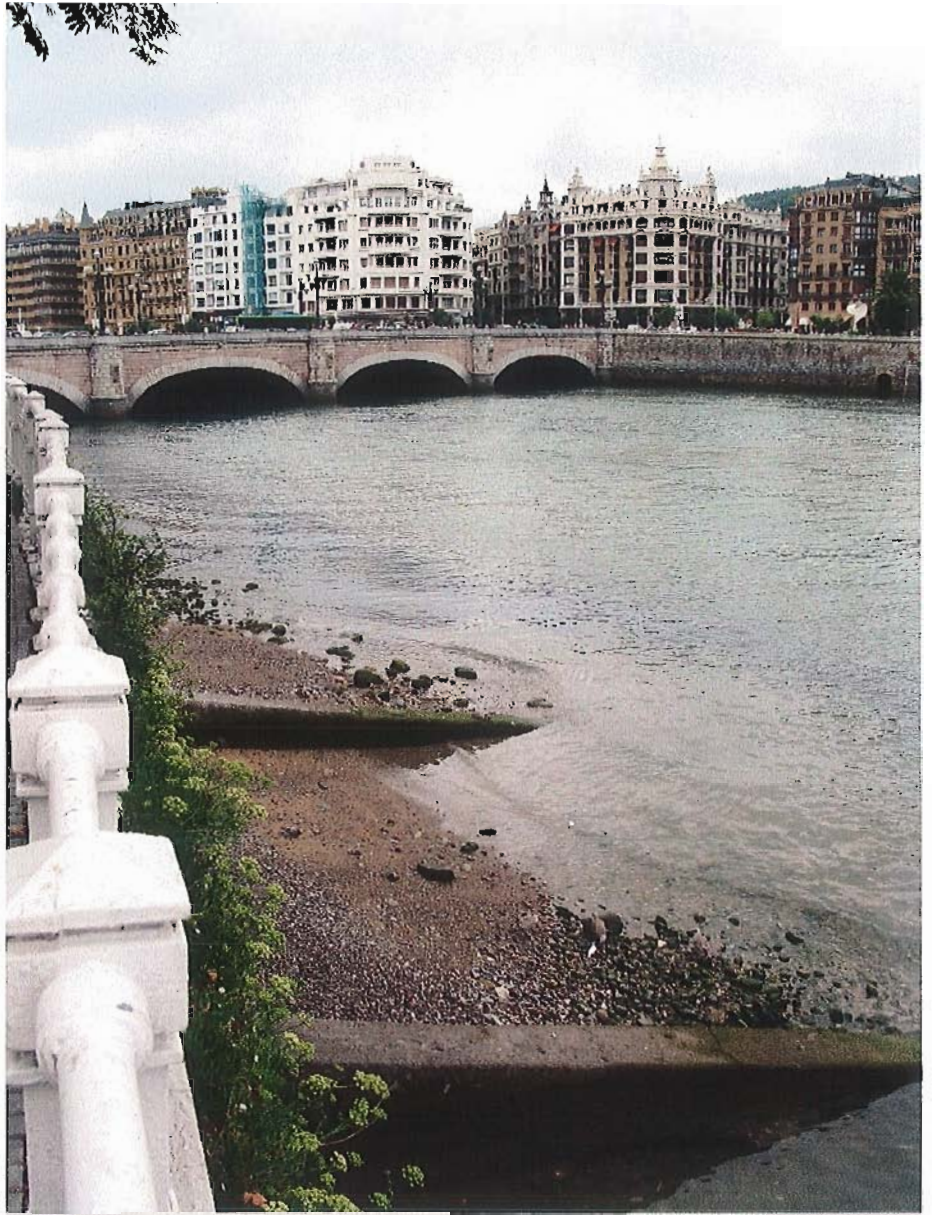




4.1.-4.3. La playa y el paseo de La Concha nevado desde el Pico del Loro (invierno de 2010).



4.4. Expresiones gráficas bajo el paseo de La Concha (2010).



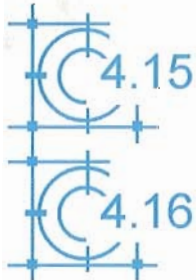
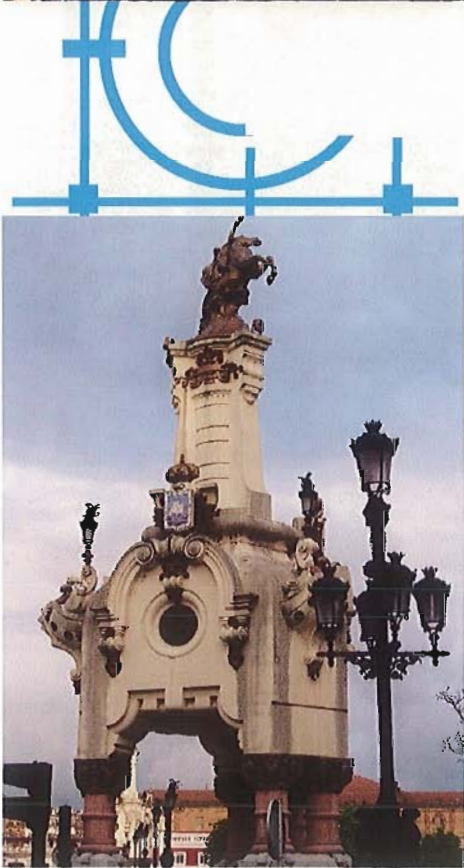
4.5.-4.8. Puente de Santa Catalina (detalles) y espacios urbanos significativos de la desembocadura del Urumea, con restos que nos redescubren la memoria pasada de la ciudad (2009-2010).



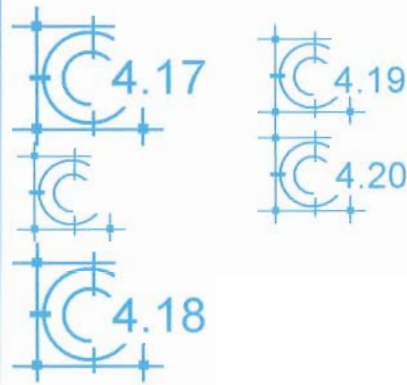
4.9.-4.10. Puente de María Cristina zubia, uno de los elementos arquitectónicos de conexión fluvial más emblemáticos del ensanche moderno (2009-2010).

4.11.-4.12. Elementos iconográficos y lámparas del puente, imágenes identitarias de la cultura marítima del litoral.





4.13.-4.16. Monumentos arquitectónicos y escultóricos del puente de María Cristina, símbolo de los gustos estéticos de la burguesía de la época.



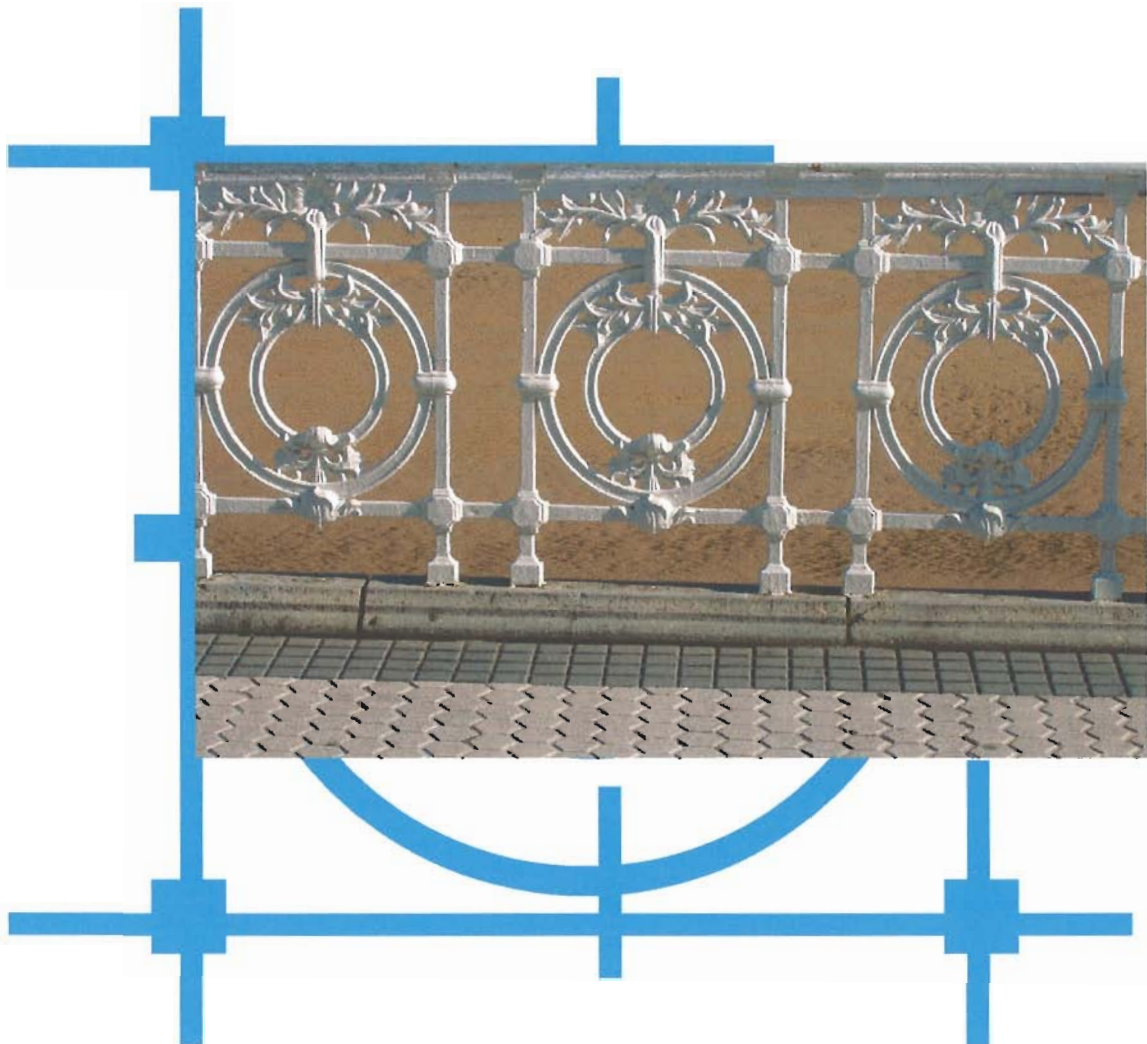
4.17.-14.18. Puente de La Zurriola en la desembocadura del Urumea (2000-2009).

4.19.-4.20. Elementos ornamentales de iluminación de la segunda década del siglo XX en el puente de La Zurriola, en el camino entre el eclecticismo y la modernidad.



# 5

## LA CIUDAD CONTEMPORÁNEA QUE SE APROXIMA AL MAR





<i>Índice</i>	<i>p.</i>
II.5. LA CIUDAD CONTEMPORÁNEA QUE SE APROXIMA AL MAR: CONSTRUYENDO LOS FRENTE DE AGUA.....	505
II.5.1. LAS 'DERIVAS' PORTUARIAS EN DONOSTIA-SAN SEBASTIÁN: DE LAS GRANDES IDEAS A LOS DESARROLLOS MÁS POSIBILISTAS.....	507
II.5.2. IGELDO, SANTA CLARA Y URGULL: PUNTOS EMBLEMÁTICOS QUE RESGUARDAN LA CIUDAD DE LOS EMBATES DEL OCÉANO.....	510
II.5.3. EL RETORNO A LA REALIDAD DEL ESPACIO PORTUARIO Y LA CONFIGURACIÓN DE UN 'PAISAJE ETNOGRÁFICO' ENTRE EL SIMBOLISMO Y LA FUNCIONALIDAD.....	512
II.5.4. CONSTRUCCIÓN Y ESTRUCTURA DEL ESPACIO URBANO DEL FRENTE DE MAR: EL ENSANCHE HISTÓRICO.....	517
II.5.4.1. El trazado urbano de Cortázar y las peculiaridades arquitectónicas del frente marítimo: modulando el mar y la ría.....	518
II.5.4.2. De la teoría académica a la práctica del embellecimiento. La construcción del ensanche y su relación significativa y simbólica con los frentes de agua.....	525
II.5.4.2.1. Delimitación del espacio fluvial del ensanche con la ciudad histórica y el puerto.....	527
II.5.4.2.2. Algunos proyectos fallidos que pudieron modificar la bahía de la Concha.....	528
II.5.4.2.3. Elementos emblemáticos en la configuración urbanística significativa y simbólica de los frentes de agua.....	531
II.5.4.2.4. Ensayos para la ubicación de parques recreativos y equipamientos lúdicos en los espacios del litoral y las orillas de la ría.....	534
II.5.4.2.5. La posición relativa de la industria y el inicio en la costa de nuevos ensanches.....	538
II.5.5. EL ENSANCHE DEL BARRIO DE GROS: LA CIUDAD SURGIDA EN LOS TERRENOS GANADOS AL MAR.....	540
II.5.5.1. La pugna entre la ciudad y el mar en las primeras líneas construidas de la playa de la Zurriola.....	545
II.5.6. EL CRECIMIENTO DEL ANTIGUO: TRANSFORMACIÓN URBANA DEL VIEJO PAISAJE MARÍTIMO.....	547
II.5.6.1. La playa de Ondarreta y la urbanización del frente litoral: entre el palacio Miramar y el monte Igeldo.....	550

## II.5. LA CIUDAD CONTEMPORÁNEA QUE SE APROXIMA AL MAR: CONSTRUYENDO LOS FRENTE DE AGUA

Con la idea de 'colonizar' los terrenos ganados al mar, en 1850 se construirá la carretera de Irun a Andoain así como su variante del Antiguo. Sería entonces cuando ya se estableció el paseo de la Concha como borde marítimo trazado entre la playa y la línea de costa longitudinal que pronto se urbanizaría, limitada precisamente por el frente de mar y la montaña. Antes de comenzar el crecimiento de las dimensiones urbanas dicho paraje era un lugar francamente significativo: "en una extensión similar a la de la ciudad misma, y una lengua de terreno arenoso, procedente de la sedimentación de arenas en la desembocadura del Urumea permiten la unión de esta península con el terreno firme del cerro de San Sebastián y lomas de Ayete"<sup>1</sup>. Tras los influjos del crecimiento, las vegas llanas de las orillas del río, la propia bahía de la Concha, los montes Urgull e Igeldo e incluso la isla de Santa Clara veremos que serían entornos susceptibles de promoción a lo largo del presente capítulo, constituyendo todos ellos paisajes singulares del frente de mar y de los bordes ribereños. La franja litoral, sobre todo, sería uno de los paisajes más preciados de cara a la instalación de lujosas viviendas y establecimiento de servicios de cara a la comodidad de la época para la acogida de los veraneantes. Los procesos de ensanche que se irían precipitando uno tras de otro en muy pocas décadas concederán una relevancia fundamental a los puntos de sutura de la ciudad, promoviendo así la expansión de mayor calado y más característica de Donostia-San Sebastián. Los técnicos municipales que en gran medida podían interceder en el planeamiento (arquitectos e ingenieros) supervisaban en detalle los planes urbanísticos que llegaban a sus manos, y de manera especial aquellos propuestos en la bahía de la Concha, para no alterar bajo ningún concepto el 'rostro estético' que la ciudad debía proyectar. Incluso los plenos del Ayuntamiento hacían cumplir con contundencia e inflexibilidad los criterios estéticos, más allá de la discusión acerca de la ciudad mercantil y ciudad de servicios que hemos empezado a introducir en el capítulo anterior.

<sup>1</sup> GRANDÍO, Yazmina. *Urbanismo y arquitectura ecléctica en San Sebastián (1890-1910)*, Donostia-San Sebastián: Sociedad Guipuzcoana de Ediciones y Publicaciones, Grupo Dr. Camino de Historia Donostiarra, Real Sociedad Bascongada de Amigos del País, 1987; p. 30.

Ya hemos mencionado que en la ciudad casi rodeada y limitada por el mar el mayor factor de dinamización social o económica sería el puerto, espacio donde continuamente se revalidaban las relaciones vitales y simbólicas de los colectivos humanos con el medio marino. Los puertos ejercen así una notable influencia en la dinamización social, política y económico-productiva, funcionando en la mayoría de los casos como células transmisoras, terminales y puntos de encuentro o de interconexión para el transporte tanto de personas como de mercancías que se realizaba por vía marítima. La significación de los puertos, por lo tanto, ha variado históricamente si se comparan las realidades de distintas ciudades portuarias. El rápido proceso de industrialización, por ejemplo, produjo unos profundos cambios a todos los efectos en puertos como Bilbao, influyendo notablemente en la articulación de sus espacios-territorios fluviales a nivel paisajístico y humano, así como en las labores portuarias de cuño tradicional y moderno. En Donostia-San Sebastián el comercio sería uno de los mayores manantiales de riqueza, de modo que ese caudal obtenido a través del comercio sería lo que en gran medida insufló un gran hábito vital a la industrialización guipuzcoana:

"Donostiar portuak beste kaiekiko izan duen beste desberdintasunetako bat izan da urteak joan urteak etorri izan duen egonkortasun morfologikoa. XVI. mendearen hasieran eratutako egiturak Manuel Peironcelyk 1850. urtean erreforma handia egin zuen arte iraun zuen, eta 150 urtean portuaren diseinua xehetasun txiki batzuetan baino ez de aldatu"<sup>2</sup>.

Así y todo, de forma similar a como en la reconstrucción de la ciudad hemos visto el proyecto ilustrado de Ugartemendia (la propuesta neoclásica tardía de planta octogonal según los cánones más avanzados de la época sería acaso demasiado 'perfecta' para los propietarios y los valedores de los suelos), en el siglo XVIII también hubo intenciones para la ampliación de los diques portuarios. No se llevarían a cabo ni la idea de Lizardi de 1773<sup>3</sup>, ni la de Sánchez Bortt de 1775<sup>4</sup> ni la de Odriozola de 1777. Las obras más importantes el puerto que hoy conocemos datarían así de 1858, cuando la actividad comercial floreciente había obtenido la cima de su crecimiento y desarrollo. Sin embargo, los planes de Estibaus de 1859 y los de Lafarga de 1865 quedarían otra vez olvidados en algún cajón administrativo, a causa del cambio de mentalidad de la ciudad comercial hacia la ciudad turística que tuvo su momento más comprometido en los años del ensanche de Cortázar a partir de 1863<sup>5</sup>.

En contraste con la actualidad territorial de las actividades económicas, desde el siglo XVI hasta el XVIII el puerto de Donostia-San Sebastián tenía una superioridad escasamente discutida con respecto al de Pasaia (actual área metropolitana del borde marítimo), condenado a ser un puerto de segunda categoría a pesar de que los condicionantes geográficos de su bahía eran mucho mejores que los de Donostia-San Sebastián. Esa situación daría la vuelta, no obstante, invirtiéndose hacia 1870 gracias a los arreglos y mejoras del puerto de Pasaia, y

<sup>2</sup> AGUIRRE FRANCO, Rafael. *Donostiako kaia/ El puerto de San Sebastián*, Donostia-San Sebastián: Gobierno Vasco (Departamentote Obras Públicas y Transportes), 2001; p. 11.

<sup>3</sup> "Una vez creado el Consulado de Mar de San Sebastián en 1682 y la Compañía Guipuzcoana de Caracas en 1728 se acentuaron las acciones en pro de la mejora del puerto. El proyecto que para el Consulado realizara el arquitecto guipuzcoano Pedro Ignacio de Lizardi en 1773 se centraba en la posibilidad de ampliar la capacidad del puerto ya habilitado, creando una nueva línea de baluartes entre el baluarte de San Felipe, del sistema defensivo de la ciudad, y el extremo occidental del puerto existente. Encargado al efecto en 1774 el arquitecto Julián Sánchez Bortt, director del proyecto de Arsenal del Ferrol, de la dirección de las obras de mejora del puerto y la Concha de San Sebastián, este recuperaría el plan de cerrar la bocana entre Igeldo y la isla, al tiempo que proyectaba una solución similar a la de Lizardi para la ampliación del puerto existente. [...] Se encontraban así las cosas cuando, con la llegada de estos nuevos tiempos, se ordenó de real orden en 1847 el estudio de las mejoras que pudieran acometerse en el puerto, iniciándose en 1851 las obras conforme al proyecto del ingeniero Manuel Peironcely". MARTÍN RAMOS, Ángel. *Los orígenes del ensanche Cortázar de San Sebastián*, Barcelona: Fundación Caja de Arquitectos, 2004; pp. 35-37. En Donostia-San Sebastián no olvidarían tan fácilmente la intención de cerrar la bocana entre la isla de Santa Clara y el monte Igeldo. Esa sería la pieza clave para convertir la bahía de la Concha en un gran puerto o transformar la ciudad en centro turístico y veraniego. En 1956 el arquitecto Wissocq pretendía también construir una gran dársena: "su proyecto trataba de formar las dársenas ganando para el mar terrenos interiores y accediendo a las mismas desde un antepuerto suplementario al puerto actual. Las dársenas venían a implantarse en su mayor parte sobre arenales y marismas que formaba el río Urumea aguas arriba del puente de Santa Catalina y mediante un corto canal se unían al antepuerto proyectado sobre una reducida superficie de la bahía. [...] En 1859, el ingeniero Manuel Estibaus desarrollaría la propuesta de Wissocq en un anteproyecto adaptado a las circunstancias concretas del momento, [y] a la vista del trazado del ferrocarril en construcción, adapta las nuevas dársenas sobre los arenales de la margen izquierda del Urumea a la alineación de aquél, configurando un cauce para el curso del río hacia su desembocadura". *Idem*, pp. 38, 47.

<sup>4</sup> El ingeniero que fuera consejero de Lizardi debía de construir la linterna o faro del monte Urgull, conjuntamente con el plan de cerrar la bocana de la isla de Santa Clara con los acantilados de Igeldo y rediseñar la dársena.

<sup>5</sup> Los grandes navíos ya utilizaban a bahía de la Concha como fondeadero para realizar tareas de carga y descarga.

gracias también, en cierta medida, a la nueva concepción revalorizada para el turismo veraniego que estaba adquiriendo el espacio urbano fluvial de Donostia-San Sebastián. Cien años después comenzaría la mayor de las decadencias del puerto donostiarra, convirtiéndose también este en un espacio casi netamente turístico y 'visitable' por sus valores culturales y estéticos ya no tan utilitarios sino quizás más pintorescos. Los diques acogerían pronto la flota de embarcaciones recreativas, de modo que las lonjas de pescado, los talleres, los astilleros y otro tipo de pequeñas infraestructuras se convertirán en tiendas expendedoras de recuerdos y establecimientos gastronómicos para los visitantes. Los elementos arquitectónicos del puerto son precisamente testimonio de esa transformación de los espacios de la pesca y las mercaderías hacia su creciente consolidación en límites urbanos para ser mostrados al visitante, conviviendo con infinidad de servicios para turistas, algunos de ellos aún partícipes de la herencia de una cultura marinera. No es posible ignorar, a día de hoy, su importancia a nivel imaginario así como lugar de paseo y esparcimiento para propios y foráneos.

### II.5.1. LAS 'DERIVAS' PORTUARIAS EN DONOSTIA-SAN SEBASTIÁN: DE LAS GRANDES IDEAS A LOS DESARROLLOS MÁS POSIBILISTAS

Tal y como sucediese en Bilbao, el Consulado del Mar tendría un papel extremadamente relevante en la mejora del muelle construido ya desde 1450, y sobre todo después de la profunda reforma del siglo XVI, para evitar el daño causado a los cimientos de las murallas de la ciudad entre otros motivos<sup>6</sup>. Las contradictorias relaciones de continua lucha y fuente de riqueza que siempre se han manifestado en Donostia-San Sebastián han ido modelando los frentes de agua con singularidad, física y estéticamente, ofreciendo a partir de un momento mucha más alta consideración al carácter estético que al propiamente funcional por las razones obvias que ya hemos adelantado. De un modo u otro, en el año 1858 que decíamos en los párrafos anteriores se desarrollarían obras portuarias de gran calado, después de las cuales ha llegado hasta nuestra época del inicio del siglo XXI un espacio portuario con bien pocas modificaciones posteriores. Sería el ingeniero Peironcely quien los legaría en dicho contexto valiosos documentos de esas obras de reforma y mejoramiento llevadas a cabo a mediados del siglo XIX<sup>7</sup>, condimentadas con diversos detalles enjundiosos sobre las labores de construcción y reconstrucción. Los dragados, las vías férreas, las grúas y el variado aparataje nos han regalado el testimonio más elocuente del aspecto industrial que fue adquiriendo ese puerto decimonónico, con una imagen repleta de elementos de 'mobiliario portuario' e infinidad de 'micro-arquitecturas' marítimas<sup>8</sup>, de modo parejo a como, de una manera mucho más visible

<sup>6</sup> Los pilotes de madera, la piedra sillar y el sillarejo solían ser los habituales materiales de construcción, sustituidos después por el hormigón hidráulico y el cemento.

<sup>7</sup> Algunos de esos pasajes los recogeremos en estas líneas, aunque resulten citas un tanto prolongadas, ya que creemos indispensable su importancia para este estudio antropológico y signitivo. A finales del siglo XIX y comienzo del s. XX el puerto de Bilbao también precisaba nuevos diques en Zierbena. Igual que en Donostia-San Sebastián pero a una escala superior, la presencia de grúas y otros aparatos transformó los frentes de agua del litoral marítimo, símbolo de la primacía técnica de la modernidad y de los suelos ganados al mar. Las labores de montaje que aquí se ofrecen, en vez de integrarlas en el texto las ofrecemos como citas que vienen a poner de manifiesto la provisionalidad que durante aquellos años detentó el paisaje portuario de la ciudad.

<sup>8</sup> "La disposición de los andamiajes, grúas y demás medios auxiliares de la construcción de las obras, ha formado el objeto de un estudio detenido, puesto que de ellos depende la mayor o menor facilidad y economía en la ejecución de los trabajos. [...] A este respecto se ha ejecutado todo a lo largo del emplazamiento del muelle Cay-berri un andamiaje o puente de servicio cuyo objeto principal ha sido sostener la máquina, pero que después se ha utilizado para todos los demás trabajos. Se compone de cuatro filas paralelas de pilotes, clavados de diez en diez pies y fortificados con cepos y cruces de San Andrés. Sobre estas filas de pilotes van fuertes largueros, y encima de estos barra-carriles del sistema americano, sentadas sobre zapatas, constituyendo un ferro-carril de servicio de doble vía. [...] La grada que ha servido para las excavaciones va sostenida sobre dos plataformas. La primera es un gran bastidor de fuertes piezas de madera, montado sobre seis ruedas de doble reborde que circulan sobre los carriles de andamio. El bastidor, que tiene 47 pies de largo por 16 de ancho (contadas ambas dimensiones de eje a eje de las piezas de madera que le constituyen), lleva tres traveseros armados también de carriles, sostenidos en cojinetes de fundición. Sobre estos carriles se sostienen con ruedas de reborde la segunda plataforma, que es otro bastidor del mismo largo que el otro y de 12,5 pies de ancho. Encima de esta segunda plataforma se halla, cerca de uno de sus extremos, la máquina de vapor que da movimiento a la draga. Esta máquina es de las llamadas locomóviles, y está montada sobre cuatro ruedas, para que después de concluido su uso en estas obras pueda transportarse con facilidad a cualquier otro punto. Se halla ahora sólidamente fijada al tablero de la plataforma por medio de pernos y cuñas que sujetan las ruedas. [...] Los pequeños ferro-carriles para transportes comunican por medio de la abertura provisional hecha en la muralla. [...] Este ferro-carril tiene una pendiente grande hasta la puerta provisional, como al subirla van los wagones cargados, se verifica en esta parte el transporte con caballerías, haciéndolo con hombres en todo el resto [...] Los wagones que traen las cajas de hormigón pueden colocarse debajo de la grúa y ser suspendidas por un torno, que montado sobre ruedas de reborde, pueda tomar un movimiento trasversal por la vía de ferro-carril colocada en la parte superior de la



por la intensa industrialización y su expansión fluvio-lineal en el territorio metropolitano de la Ría vemos en Bilbao, a lo que se añadían los paisajes modulados por las fases de explotación minera que concluía con las redes de transporte y puntos de embarque. En las memorias técnicas de los puertos se observan, de hecho, las alusiones múltiples a los ingenios mecánicos y otros muchos avances tecnológicos, ocasionalmente concebidos para grandes obras pero con otro tipo de aplicabilidad más modesta. Todo lo cual denota igualmente la evolución tecnológica de una sociedad basada en la tracción animal hacia un mundo regido por el vapor y después por la electricidad o los combustibles fósiles, hechos que se recogen y documentan en los textos de los ingenieros. Esas nuevas tecnologías pronto tendrían su traducción desde la industria y la construcción hacia los servicios para la ciudadanía, escuchando su eco en ejemplos como la iluminación eléctrica de los espacios públicos o inclusive los transportes urbanos a partir del instante finisecular entre los siglos XIX y XX.

Unido a la actividad y a la proyección exterior del puerto, y a la llegada a la ciudad del ferrocarril del Norte, el ingeniero francés Wisocq proyectó un superpuerto que eliminaría una gran parte del ensanche de Cortázar, conectando con las dársenas de Santa Catalina en la desembocadura del Urumea para intentar evitar la barra que se formaba en el puerto. El puerto conectaría así el frente marítimo y la ría de forma aún más acusada que el trazado urbano del ensanche. El Ayuntamiento rechazó de plano el proyecto dado que obstaculizaba ampliamente el crecimiento urbanístico e la línea de playa. En 1859 Estibaus recuperó el proyecto de Wisocq para el establecimiento de dársenas que serían ocho veces superiores a las anteriores, el mismo año en que fue aprobado el ensanche urbano. El propio Cortázar era de hecho favorable al incremento de la actividad portuaria, de modo que introdujo una línea de tranvía hasta el puerto por la calle del futuro Boulevard. Los vagones provenientes de la estación del ferrocarril penetrarían también directamente hasta el puerto, con la construcción de un nuevo dique de protección de los muelles que permitiría además la posibilidad reclamada de facilitar las labores de carga y descarga de los buques. Pese a la desaparición que implicaba de una parte sustancial del ensanche, el establecimiento de ese superpuerto sería una garantía de seguridad para los intereses comerciales, una vez librada la ciudad del corsé de las murallas.

Unos años más tarde el ingeniero Lafarga se encargó de una ampliación del puerto que no tuviera influencias decisorias en el ensanche urbano y que se amoldase en la medida de lo posible a las directrices del plano de Cortázar. Este proyecto sería el que supuso unas reformas estructurales determinantes en el puerto de Donostia-San Sebastián. Para entonces ya estaba muy cuestionado el papel que le correspondería al comercio, poniendo también en entredicho la rentabilidad económica que podría acarrear un puerto esa índole, sobre todo si se tomaban en consideración los daños urbanísticos y estéticos: "el canal que partiría desde cerca del actual muelle hasta el dock, echaría a perder completamente la hermosa playa, riqueza segura y la más importante de la Ciudad. Se imponía en el Ayuntamiento la idea del desarrollo turístico de la Ciudad, prescindiendo del carácter comercial que fue su primer impulso"<sup>9</sup>. El propio Lafarga no veía con buenos ojos el ingente presupuesto que había que utilizar en el puerto, puesto que estaba a la vista de todo el mundo la decadencia comercial.

La relativa pérdida de la importancia portuaria a favor del ensanche urbano marca uno de los puntos de inflexión más considerables en la estructuración del paisaje de los frentes de agua, significativa y simbólicamente configurado de Donostia-San Sebastián. En el traspaso desde una mentalidad puramente comercial de fuerte arraigo hacia una concepción turística en la que sobresalen de manera mucho más notable los elementos estéticos y producciones culturales, la isla de Santa Clara se revestiría de funciones mayormente simbólicas. Sin olvidar que desde el siglo XVII existía la intención de construir un fondeadero en dicha isla, lo que fue plasmado en un plan especial de mediados del siglo XIX. La previsión de un gran fondeadero que abarcase toda la lámina acuosa de la bahía de la Concha se suponía que traspasaría las propias fronteras locales hasta adquirir una notoriedad manifiesta en toda la costa del Cantábrico, ya que desde Santander hasta Baiona era muy difícil encontrar un puerto

---

grúa. [...] Réstanos dar cuenta del método seguido para arrancar algunos pilotes que se había clavado en la primera campaña y que después han sido inútiles. Para verificar esta operación, se ha aprovechado la fuerza de la marea ascendente". PEIRONCELY, Manuel. "Medios auxiliares empleados en la construcción", *Revista de obras públicas*, número 7, tomo III, 1855; pp. 73-75. El artículo de Peironcely puede encontrarse en el libro de Rafael Aguirre: *Donostiako kaia... op.cit.*, pp. 25-29. (de ahí se han escogido los extractos seleccionados que aquí se muestran).

<sup>9</sup> MUÑOZ ECHABEGUREN, Fermín. *San Sebastián. La historia desconocida 1857-1966*, Donostia-San Sebastián: Txertoa, 2004; p. 10.

practicable que careciese de barra para permitir la entrada de los buques incluso con marejadas y mar picada. Para consolidar la seguridad del fondeadero era necesaria la construcción de sendos muelles tanto en la isla de Santa Clara como en la bocana de Igeldo. Tras algunos desencuentros el proyecto fue encargado al propio Lafarga en 1870. Para entonces la concepción turística de la ciudad se encontraba en su punto más álgido, y como veremos después, las dudas y cautelas de este ingeniero eran sobradamente conocidas:

“Nadie puede sentar una información de tanta seguridad respecto a la variación de las corrientes con la construcción del muro, y por lo tanto, si perjudicase o no a las condiciones de la playa. Consideran peligrosa cualquier reforma que venga a alterar el curso que hoy tienen las corrientes del mar, en toda la extensión de la Concha, teniendo en cuenta que, como interés público, la playa, tal como hoy se encuentra, constituye la principal fuente de riqueza de San Sebastián”<sup>10</sup>.

Este párrafo nos deja bastante claras las principales fuentes de preocupación de la época. En consecuencia, “teniendo a la vista los seguros y crecientes beneficios que se obtenían de la playa de baños, y los improbables que reportaría el fondeadero, y tras discusiones que fueron menguando, se fue relegando al olvido el debatido proyecto”<sup>11</sup>. La hibernación, aún así, no se prolongaría en exceso y en 1916 volvería a renacer el proyecto de cerrar la bahía de la Concha en su apertura más estrecha; esto es, entre la isla de Santa Clara y los acantilados de Igeldo. Preveían además cambios geológicos en ese paisaje del frente de mar, con la desaparición de una serie de rocas y arrecifes que obstaculizaban el paso en la bocana de Igeldo. Esa operación incrementaría la influencia en el interior de la bahía de las corrientes de mar de la costa, empequeñeciendo la playa y alterando las condiciones del futuro fondeadero. La construcción del dique en hormigón hidráulico comenzaría desde Santa Clara y desde Igeldo a un mismo tiempo, para evitar posibles accidentes de las instalaciones imprescindibles de cara al desarrollo de las obras. Tenían claro que los empeños anteriores habían quedado en papel mojado por las embestidas del mar, la misma razón que se esgrimiría para abandonar una vez más la iniciativa en fase de construcción<sup>12</sup>. Las ruinas del dique comenzado a construir en el borde marítimo de Santa Catalina e Igeldo perduran en nuestros días como mudos testigos de un tiempo pretérito y de unos sueños olvidados, cuyas trazas simbólicas se nos hacen presentes en bajamar. Trazas que sobresalen fuera de la superficie del agua para traer a presencia el apego a unos idearios, unas formas constructivas y unas relaciones determinadas entre las comunidades humanas y el medio marino que se han dado en cada época, con sus obras civiles deudoras de unos saberes técnicos en sintonía tanto con los procedimientos tecnológicos como los componentes estéticos del ‘gusto’ imperante. Sabiendo además que el puerto y la playa siempre han sido en Donostia-San Sebastián dos caras de la misma moneda:

“Cada generación, con motivo de las reformas que puedan influir en el progreso de la ciudad, examina los proyectos y trata de llevarlos a la realidad, pero cada generación, por los imprevistos resultados que pudiera acarrear la obra, vacila y persistiendo en las dudas, lo cederá a la siguiente generación, que lo acogerá con valor y optimismo, pero envuelto en idéntica duda, que le impedirá materializarse. Claramente se perfila la incompatibilidad existente entre las dos tendencias utilitarias de la bahía: el puerto o la playa. En el curso del estudio de los proyectos relacionados con la bahía, se ve la evolución de la lucha que estas ideas presentan en el curso del siglo XIX. En sus comienzos es el puerto lo importante, en sus postrimerías es la playa, y comprendiendo el citado antagonismo, se va posponiendo a aquella idea del puerto, creando un estado de opinión que se traduce en señalar que la playa de la Concha es la más importante fuente de riqueza de la Ciudad. Y con esta idea se ha desistido varias veces de realizar obras que perjudicarían el régimen de las arenas de la playa”<sup>13</sup>.

No obstante, la isla de Santa Clara pasaría enseguida de ser un potencial enclave portuario y comercial a convertirse en paraje recreativo y turístico, en sintonía con el resto de los paisajes de la ciudad y su entorno. Ya desde antes se habían pedido permisos para el establecimiento de paseos de mar, quioscos y diversos elementos de mobiliario urbano significativo pero sin obtener respuestas afirmativas, puesto que aún imperaba la licitud de la otra concepción de la ciudad destinada al transporte y al comercio. Al final de la década de 1880 un particular dirigió al Ayuntamiento la propuesta de construcción de una superficie de chalet rodeados de jardines, prometiendo que de llevarse a cabo el proyecto de fondeadero no pondría obstáculo alguno, ni tan siquiera a la construcción de edificios para servicios portuarios

<sup>10</sup> *Idem*, p. 16

<sup>11</sup> *Ibidem*.

<sup>12</sup> Encarando el horizonte, un busto de José Lopetegi hace homenaje póstumo a la memoria de D. José M<sup>a</sup> Iturri desde 1977. Este personaje fue muy conocido en la defensa acérrima de la isla de Santa Clara, escribiendo incluso el himno musicado por Francisco Escudero (vivió entre 1914 y 1977, coincidiendo con los años del apogeo urbanístico).

<sup>13</sup> MUÑOZ ECHABEGUREN, F. *San Sebastián. La historia desconocida...*, op.cit., p. 23.

como almacenes o silos. Entre los nuevos equipamientos enfocados al turismo se encontraba, por otro lado, la línea ferroviaria que enlazaría la isla con la ciudad. Aunque parezca mentira, con la urbanización de la isla pensaron en colocar un ferrocarril eléctrico en la década de 1890 con pilotes de madera hincados en la bahía de la Concha sobre los que se apoyaría una pasarela metálica. Las tensiones funcionales y simbólicas eran palpables ya desde entonces, dado que el restar espacio para la ampliación del fondeadero no parecía una opción aceptable, rechazando una y otra vez los permisos para la instalación de ese liviano 'ferrocarril sobre el mar'. Por otra parte, el valor de la bahía y playa de la Concha eran continuamente puestos sobre la mesa a la hora de examinar con lupa los proyectos que implicasen cualquier cambio o renovación en el paisaje del frente marítimo. En este caso se percibía el peligro de alterar seriamente la uniformidad estética de la playa, así que "la Comisión opina que es perjudicial la ejecución del puente metálico, por cuanto será una línea que interrumpirá estéticamente la hermosa perspectiva de esta Concha"<sup>14</sup>.

### II.5.2. IGELDO, SANTA CLARA Y URGULL: PUNTOS EMBLEMÁTICOS QUE RESGUARDAN LA CIUDAD DE LOS EMBATES DEL OCEANO

Cuando restaban solamente un par de años para finalizar el siglo XIX la isla de Santa Clara volvería a adquirir cierto protagonismo con nuevas infraestructuras para el entretenimiento, no tan sujetas a las servidumbres del comercio o de la idea del propio puerto que no había declinado del todo. El cable aéreo que se pretendió instalar en 1898 para transportar viajeros sobre la bahía de la Concha entre los montes Urgull e Igeldo tenía una de sus 'estaciones' en la isla de Santa Clara. A 100 metros de altura sobre el nivel del mar, se fabricarían dos funiculares en cada uno de sus extremos (Urgull e Igeldo), comunicados con la red de tranvía urbano que ya circulaba por la ciudad. El nudo de la isla se ubicaría sobre una especie de estructura de hierro, de modo que no obstaculizaría el espacio portuario, máxime sabiendo que el promotor de dicha idea conocía de primera mano las intenciones de los responsables municipales a la hora de aceptar o no iniciativas que implicasen una necesidad de espacio manifiesta así como la alteración de los paisajes del frente marítimo, por lo que este cable aéreo mucho más liviano aún y a cota superior del ferrocarril parecía la solución perfecta de cara a explotar el potencial atractivo de la ciudad. A pesar de que finalmente tampoco encontró cauces administrativos, pudo haber sido una pieza clave en la estructuración significativa de los bordes marítimos dado que fue la primera vez en que se consideró unir los tres elementos naturales más emblemáticos que bordeaban la lámina de agua de la bahía; los montes Urgull e Igeldo, con la isla de Santa Clara como intermediaria más facilitadora que obstaculizadora.

Tal y como hemos intuido hasta el momento y de una manera más directa en adelante, cada uno de esos montículos ha cumplido unas funciones simbólicas concretas en la creación histórica y estética del paisaje de los frentes de agua de Donostia-San Sebastián. No obstante, siempre han funcionado como elementos desconectados, sin abrazar casi nunca las ideas y proyectos comunes y unitarios que impulsarían el fenómeno urbano hasta cierto punto armónico de la bahía (el funicular, el parque de atracciones y viviendas lujosas en Igeldo, en Urgull las ruinas militares históricas y en Santa Clara las urbanizaciones de ciudad-jardín junto al puerto). Visto desde ese ángulo el paisaje cultural y portuario de Urgull nos enlaza con la vieja historia de la ciudad, las infraestructuras de Igeldo con los avances tecnológicos para los entretenimientos lúdicos y Santa Clara siempre ha recibido las contradicciones de la ciudad en los debates acerca del futuro comercial y/o turístico; repitiéndose de algún modo en estos tres

<sup>14</sup> *Idem*, p. 78. Las comisiones encargadas de supervisar los proyectos o anteproyectos eran las encargadas directas de rechazarlos en esos casos o proponer cambios a los promotores, siempre con la intención de no alterar en exceso el paisaje del frente marítimo y velar por sus 'valores naturales y estéticos'. Aún así, vistas las posibilidades que tenían los proyectos, las comisiones planteaban incluso soluciones alternativas al Ayuntamiento, tal como indica el siguiente párrafo: "aunque esta Comisión es contraria al proyecto, el Ayuntamiento debe agradecer al Sr. Palacio su proyecto que redundaría en beneficio de la Ciudad y los forasteros. Y la Comisión se atreve a proponer al Ayuntamiento, que podría prestarse la aprobación si urbanizando la Isla en los términos ideados por el Sr. Palacio, construyese el puente metálico para la vía eléctrica, por encima de la restinga que une a la citada Isla con la tierra firme en la falda Oriental del Monte Igeldo. Y como sería muy fácil y cómodo llegar a la estación o punto de partida del ferrocarril aéreo sobre pilotes que se construyeran, por medio del actual tranvía y otra línea o ramal que atravesase el campo llamado de maniobras o playa del Antiguo, esta Comisión opina que solo en este sentido debe darse conformidad al proyecto del Sr. Palacio [Archivo Municipal de Donostia-San Sebastián]". *Ibidem*. Quien ofreció el proyecto al Ayuntamiento fue además Alberto de Palacio, el afamado ingeniero que en la década de 1890 construyó el puente trasbordador de Bilbao entre Portugalete y Las Arenas, cerca de la desembocadura de la Ría en el Abra.

promontorios del paisaje marítimo de la costa las diferentes concepciones de ciudad que nacieron tanto en las marismas de la desembocadura del Urumea como en Gros o el Antiguo, siendo todos ellos espacio que bordean y rodean de oriente a occidente la bahía de la Concha.

Con el comienzo del segundo decenio del siglo XX quisieron también ensalzar la imagen cortesana y veraniega que adquiriría la ciudad con el valor simbólico del monumento propuesto en honor a la reina regente María Cristina:

"Cuanto por San Sebastián ha hecho uno de sus más constantes bienhechores, la Reina doña María Cristina, ha sido recogido en perdurable ofrenda de gratitud, interpretando felizmente D. Rafael Picavea la colectiva aspiración de un pueblo. Por iniciativa de tan entusiasta propagandista se abrió en El Pueblo Vasco una suscripción pública para erigir un monumento a la Reina doña María Cristina, que habrá de levantarse en la isla de Santa Clara, mirando gallardamente al mar. El proyecto de monumento es obra del señor Anasagasti, un arquitecto a la moderna, que sabe infundir, dentro de la severidad de la línea, un sentimiento de belleza, de poesía y de emoción. El monumento no tendrá más figura que la estatua de la Reina. Sus proporciones elevadas, su base amplia sobre la misma roca, parecerán como una prolongación de la misma, que se adentra en el mar majestuosamente. En toda la obra hay una gran armonía, en la que se confunden la Naturaleza y la labor de un artista que, como el señor Anasagasti, ha realizado tan bellamente la fusión de dos grandes sentimientos"<sup>15</sup>.

En la descripción del monumento aparece claramente la apelación a la 'obra colectiva', moderna y cuya mirada se dirige hacia el mar. Si se hubiese construido mantendría aún las trazas de un monumento de corte clásico a pesar de no conservar el repertorio imaginario propio de la época. Veremos más adelante cómo setenta años después y, salvando las distancias, podría haberse hecho presente otro monumento fallido que dirigía su mirada hacia el mar, hacia la comunidad y la modernidad: el cementerio del escultor Jorge Oteiza con Daniel Fullaondo y otros arquitectos, no ya en la isla de Santa Clara sino en el cerro de Ametzagaina, con el valor añadido, en este caso, de la 'estatua abstracta' derivada de la visión artística y de la concreción escultórico-arquitectónica de Oteiza fundamentalmente. Tanto uno de los ejemplos como el otro se encuentran ubicados en el 'entre' o límite intermedio de unas épocas cambiantes casi al comienzo y al final del siglo XX respectivamente.

Urgull hubiera adquirido igualmente una personalidad renovada si se hubiesen construido el chalet, el casino y hoteles que se proponían en la década de 1880, copiando los modelos de Biarritz y otros centros lúdicos y recreativos para las gentes que buscaban lugares de veraneo en Europa. "Este monte se presta adecuadamente a la creación de una población de recreo para todas las épocas del año, siguiendo el ejemplo de Niza y otras poblaciones"<sup>16</sup>. La urbanización la completarían los polígonos de casas rodeadas por jardines, renaciendo una vez más el proyecto hacia el año 1912, que en esta ocasión contendría un complejo de paseos y vías particulares, casino, hoteles, parque de atracciones y viviendas. En la siguiente década veremos que se contemplarían los proyectos para el establecimiento de un funicular primero y después un teleférico e incluso ascensores. Observando las dificultades de acceso<sup>17</sup> se sugirió la instalación de algunos sistemas mecánicos ocultos entre el follaje de los árboles para aminorar en la medida de lo posible el impacto visual, que hoy en día consideraríamos acaso 'medio-ambiental' de una forma mucho más global y holística que la mera estética del paisaje. Decidieron colocar el arranque del teleférico en la zona portuaria (puesto que se encontraba cerca de la Concha, del casino y del Club Náutico<sup>18</sup>), para que llegase sin ningún obstáculo hasta el castillo de la cima. La única iniciativa de todas las propuestas que llegó a buen término fue el paseo Nuevo que rodeaba el monte por la zona de los acantilados, en el ecuador de la segunda década del siglo XX, lugar el que casi cien años después acogería la obra de J. Oteiza encarada hacia el mar, tal y como trataremos más adelante<sup>19</sup>.

<sup>15</sup> Blanco y Negro, Madrid: 1913. Recogido por Fermín Muñoz Echabeguren; *San Sebastián. La historia desconocida...*, op.cit., pp. 133-134.

<sup>16</sup> *Idem*, p. 49.

<sup>17</sup> "Es indudable que cuanto se haga en la actualidad en el Monte Urgull en reformas y nuevo trazado de senderos, plantaciones, restauraciones de construcciones ruinosas, etc. etc., ha de resultar estéril, pues salvo contado número de personas aficionadas al aislamiento y a los paseos, el Monte Urgull y sus indiscutibles bellezas y vistas que desde él se disfrutan, quedarían desconocidas e ignoradas por el núcleo principal de habitantes de la Ciudad y visitantes [Archivo Municipal de Donostia-San Sebastián]". *Idem*, p. 138.

<sup>18</sup> Tomaron como posibles ubicaciones las laderas del monte Urgull y los alrededores de San Telmo además del paseo Nuevo, rechazando pronto los dos primeros por las influencias climatológicas y su peligrosidad con mala mar.

<sup>19</sup> Construido por el arquitecto Juan Alday y el ingeniero Luis Balanzat entre 1915 y 1916, este espacio emblemático del borde marítimo tendría una remodelación en 1998, reparando el muro de la costa y colocando nuevo mobiliario urbano, aparte de la mencionada obra escultórica de Oteiza.

También en Igeldo, muy alejada de la idea que al final cuajaría del parque de atracciones, el grupo Karpard realizó una solicitud al Ayuntamiento para poder utilizar las marismas del lugar en la primera década del siglo XX, para supuestamente dar un empujón decisivo a las actividades industriales y productivas. La respuesta del Consistorio fue una vez más en defensa del paisaje de las líneas de costa con similares argumentos estéticos y urbanísticos esgrimidos en otras ocasiones, sobre todo tras alabar sin precedentes los valores de la playa:

"Tal cúmulo de encantos reunidos en una playa, ha sido la causa [...] de que la Ciudad sintiera deseos de derribar las murallas en que se hallaba aprisionada, para ponerse al contacto con su playa, que hoy se halla envuelta por un cerco de elegantes chalets, entre los que descuella el Real Palacio de Miramar, morada de los Reyes durante su permanencia en esta Ciudad. Justo y natural es por tanto que la playa, causa del engrandecimiento de esta Ciudad, sea considerada en su verdadero valor y se la cuide y se la mime, en la medida de los beneficios que reporta. El Ayuntamiento vive con ojo avizor para evitar toda causa que pueda afectar desfavorablemente a las condiciones de la playa. Así hemos visto oponerse a la pretensión de convertir la Concha en puerto de refugio de embarcaciones, mediante la ejecución de un dique que uniera el Monte Igeldo y la isla Santa Clara, ante el temor de que este cierre alterara el régimen de corrientes actual, y provocara nuevas formas de equilibrio de las arenas en la playa. Más tarde se prohibió la explotación de la cantera. Es pues evidente que el lugar cuya concesión se pretende, no presenta ninguna condición favorable para el establecimiento de la industria que se indica en el proyecto"<sup>20</sup>.

En esa época se observa con claridad cómo los valores de la playa condicionaban todo lo que atañía a la planificación urbanística de la ciudad y sobre todo a los frentes de agua. En los meses estivales, el enclave geomorfológico de valores naturales indiscutibles se convertía en punto socio-estratégico para el incipiente sector aristocrático y burgués ávido de baños de mar y de ola, de modo que los réditos 'inmateriales' obtenidos de la explotación turística de la playa eran una fuente de riquezas para la ciudad. El significativo paisaje, por lo tanto, lo componían tanto los elementos naturales (la bahía y la playa) como los artificiales (las primeras líneas construidas del borde marítimo, el límite simbólico entre la ciudad y el mar), desterrando como hemos visto, y recordaremos a continuación, a las 'traseras' de la urbe aquellas actividades sujetas a la 'prudente' marginación y ocultación como la industria y cada vez más el puerto:

"Pero entiendo [...] y aun desde el supuesto de que el terreno solicitado satisficiera a la exigencia de la industria, que no debe tolerarse la implantación de ninguna industria en las playas, no solo porque puedan afectar al régimen de las aguas, sino porque la escombrera necesaria, inevitable, el lugar donde todo resto de industria, maderas, alquitranes, polvo, basura en fin sería la playa, la playa donde al cabo de un año se toman más de cien mil baños, la playa más concurrida de todas las conocidas, y entiendo que no es prudente colocarse en condiciones de inutilizar la principal fuente de riqueza de la Ciudad, ensuciando las limpias aguas de su hermosa playa, cuando sobra espacio para establecimiento de industrias dentro del término jurisdiccional. [...] Las condiciones de un embarcadero no se prestan al objeto para el que se pide; que toda industria establecida al borde de una playa ha de ensuciarla inevitablemente; que de la parte occidental de la playa de Ondarreta habría, a mi juicio, arrastre de arenas que la inutilizarían; procede que se oponga a la realización de los deseos del recurrente, por destructor de las condiciones que hacen de la playa de esta Ciudad la primera de las playas"<sup>21</sup>.

Unos veinte años más tarde se retomó la idea de recuperar las marismas que permanecían a los pies de Igeldo en la parte de Ondarreta, con el fin de ubicar un paseo junto al mar, en el lugar donde se encontraba el colector de aguas del Antiguo. Propusieron también elevar las paredes y muros de límite con el mar hasta rodear la punta de Arriko en las faldas de Igeldo, bajo la plataforma del faro. En ese enclave se pensó en establecer un observatorio hacia el mar, tal y como se había realizado ya en Ullia y con una panorámica del mar abierto que llegase hasta el cabo de Matxitxako. Aunque en la década de 1920 no obtuvo mucho eco, luego veremos que tras haber transcurrido cincuenta años volverían a registrarse unos planteamientos sensiblemente ligados a lo anterior de la mano del escultor Chillida y el arquitecto Peña Ganchegui, con la intervención arquitectónica, escultórica y urbanística del "Peine del viento" que otorga uno de los remates más simbólicos al frente de agua marítimo de Donostia-San Sebastián, quizás en uno de los lugares más marginales de la bahía.

### II.5.3. EL RETORNO A LA REALIDAD DEL ESPACIO PORTUARIO Y LA CONFIGURACIÓN DE UN 'PAISAJE ETNOGRÁFICO' ENTRE EL SIMBOLISMO Y LA FUNCIONALIDAD

Lo que hemos mencionado en los párrafos precedentes han constituido, fundamentalmente, los sueños de Donostia-San Sebastián; y como tal 'construcción de sueños'

<sup>20</sup> Blanco y Negro..., *op.cit.*, p. 99-100.

<sup>21</sup> *Idem*, pp. 100-101.

apenas encontraron sendas oportunas para su canalización real. De modo que nunca más se habló de algunos de ellos y otros fueron paulatinamente recuperados, salvando las distancias, a medida que transcurrían los decenios. Así y todo, defendemos que dichos 'sueños' más o menos 'dorados' resultaron un acicate necesario para la estructuración del espacio urbano de los frentes de agua de cara al futuro, así como su singular 'condimento' estético, inaugurando la ciudad contemporánea de gusto burgués repleta de peculiares arquitecturas, mobiliario urbano significativo y manifestaciones estético-monumentales. Si los macro-proyectos del gran puerto del Urumea, el fondeadero de Santa Clara o la bahía de la Concha que acabamos de citar en el anterior apartado hubiesen tomado la delantera, muchos de las iniciativas posteriores ni siquiera se hubieran 'soñado' en algún momento y el modelo de ciudad sería sensiblemente diferente, de no haber triunfado, aunque fuese de forma relativa, las ideas de la ciudad turística atractiva para los visitantes gracias a los valores de su playa y de su paisaje.

En esta situación, por lo tanto, otras funciones distintas a las portuarias comenzarían a insertarse en esos espacios del borde marítimo. Entre otras, el paseo para rodear el monte Urgull que el arquitecto municipal Nemesio Barrio presentó en 1916, considerando su atractivo tanto para los habitantes de la ciudad como para los visitantes<sup>22</sup>. Otras iniciativas de años posteriores pretendieron incrementar la capacidad del puerto comercial, quedando también estos encallados. Eso sí, se realizarían algunos trabajos para el mantenimiento de diques y dársenas así como el mejoramiento de los servicios<sup>23</sup>. Al finalizar el siglo XIX el desarrollo de la pesca en Donostia-San Sebastián precisaba igualmente espacios más amplios para los preparativos y tareas de los muelles. Además, el advenimiento del turismo constituyó un problema por la costumbre que las gentes adquirieron de pasear por los muelles<sup>24</sup>. En 1927 se abriría así el paseo de los muelles, de modo que, tal y como pretendía el Consistorio, se logró una convivencia entre el recorrido de las personas y las tareas portuarias de la pesca, lo cual sintonizaba con la estampa que se pretendía promover para el atractivo turístico:

"A medida que el turismo fue desarrollándose la situación se hizo más complicada. El puerto era el lugar preferido de visita para los veraneantes que acudían al muelle a presenciar la llegada de las embarcaciones. El Ayuntamiento quería mantener el puerto ordenado y limpio, pues en ello se jugaba el buen nombre de la ciudad, pero sin perjudicar el trabajo de los pescadores y comerciantes que vivían en él. Recordemos que, durante una larga época, el puerto constituyó la principal fuente de riqueza de Donostia"<sup>25</sup>.

Aunque resulte un tanto curioso y paradójico, en el puerto restituido tras los trabajos de reparación el Ayuntamiento tuvo a bien registrar un cúmulo de normas para el buen uso de las instalaciones portuarias y sus espacios. La limpieza de muelles y soportales tuvo que cuidarse

<sup>22</sup> Para ello, dado que la restitución del barrio de La Jarana que allí se encontraba iba a resultar muy costoso, quisieron llevarlo hacia la zona de marismas de Ondarreta. Ello suponía la construcción de una nueva dársena de pescadores y el rescate del cierre de la boca entre Igeldo y Santa Clara con un dique; lo que nunca se llevaría a cabo por la escasez de recursos y la intensa confrontación con los pescadores.

<sup>23</sup> El refuerzo de los muros fluviales, la instalación de otros servicios adyacentes, la mejora de los accesos, la renovación de los puntos de unión o el recambio de los sistemas de alumbrado. Tendría también una relevante importancia la colocación de sistemas defensivos a lo largo de los paramentos del paso del muelle en 1994.

<sup>24</sup> El advenimiento de los veraneantes en particular y visitantes en general supondría una serie de cambios en la idiosincrasia y no solamente urbanos. Una de las estampas habituales del final del siglo XIX aún podía ser contemplar a las mujeres realizando trabajos en el puerto (carga y descarga de embarcaciones, puesta a punto de los aparejos de pesca, etc. Eran igualmente conocidas desde antiguo las bateleras de Pasaia, mujeres que traspasaban a las personas de un lado a otro de la bahía mediante barcas a remos). Víctor Hugo dio cuenta de este relato después de haber estado en el puerto de Pasaia: "la población de este pueblo no tiene más que una industria, el trabajo en el agua. Los dos sexos han dividido este trabajo según sus fuerzas. El hombre, en el navío; la mujer, en la barca. El hombre en el mar, la mujer en la bahía. El hombre va a la pesca y sale del golfo, la mujer queda en el golfo y 'pasa' a todos aquellos que, por un asunto o interés, vienen de San Sebastián. De ahí las bateleras" (REIZABAL ARRUBARENA, Gorka; GONZÁLEZ-AMEZÚA CARRIÓN, Paloma; GONZÁLEZ (bis), Antonio. *Pasajes, un puerto, una historia*, Navarra: Junta del Puerto de Pasaja, Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, 1987; p. 182). Antes bien, pronto empezaban las mujeres a ocuparse de otras tareas más directamente enfocadas a los servicios turísticos, siendo sustituidas por los varones en casi todas las labores portuarias como muestran las instantáneas del comienzo del siglo XX. Hasta entonces solían ser las escaleras del muelle el límite entre los 'dominios' de las mujeres y los hombres (las féminas sobre los muelles y los hombres mayormente en las embarcaciones). Además de constituir una frontera simbólica también era física, entre el mar y el espacio urbano (y si se quiere más directamente, el puerto y la ciudad). Por otro lado, en los años finiseculares entre el siglo XIX y el s. XX se acondicionaron unos vaporcillos para el paseo de los turistas, lo que añadió unos nuevos elementos al paisaje típicamente portuario. Los muelles en los que tenían que embarcar los clientes se mantenían en general mucho más limpios y ordenados en comparación con otros espacios más funcionales y menos 'visitables' del puerto. Entre los astilleros ubicados en el puerto de Donostia-San Sebastián y las riberas de Pasaia había también alguno que comenzó a especializarse en la construcción de embarcaciones deportivas y recreativas (como por ejemplo Astilleros Karpard).

<sup>25</sup> AGUIRRE, Rafael. *Donostiako kaia...* op.cit., pp. 50-51.

con esmero (dado que se esperaba la presencia de turistas y paseantes), hasta el punto de que dichos espacios del borde marítimo debían de quedar relucientes y liberados de cuantos materiales y obstáculos los obstruyesen (incluso las redes de pesca y la indumentaria debían de colocarse en lugares habilitados a tal efecto<sup>26</sup>), de manera que las multas podían imponerse a cualquiera que se 'desviase' de la 'correcta' utilización de dichos espacios liminales entre la ciudad y el mar (bien fueran patronos, marineros, pescadores, transportistas o ciudadanos).

Para la última década del siglo XIX los espacios de los muelles ya se encontraban saturados, por lo que algunas instalaciones adyacentes se irían colocando en los bajos y soportales de las casas y calles más próximas al puerto. Entre otras infraestructuras aparecieron multitud de reducidas industrias: molinos de azúcar, fábricas de hielo (la posibilidad de crear hielo artificial fue un adelanto impresionante para la conservación de los alimentos en las travesías de alta mar), pequeñas ferrerías o motores de gas; equipamientos que eran en todo caso necesarios para surtir a la flota pesquera que atracaba en el puerto. Aparte de ellos, se multiplicaron los almacenes y los lugares de salazón del pescado; además del cambio tipológico que sufriría la arquitectura de la industria al final de ese siglo XIX:

"Lehen eraikin industrialak baserriaren itxura izango dute, bai tradizioaren eraginagatik, baina baita ere lehen iharduera industrialak ohialgintzaren inguruan garatuko baitira, eta iharduera honetan eraikinak bertikalki altxatu behar ziren. Beste iharduera industrial mota garatzen hasten direnean –eta bereziki, metalgintzarekin harremanetan egongo direnak– eraikin industrialak horizontalki egin beharko dira eta orduan, eraikin gehienak kanpotik baserri itxura mantenduko badute ere, materiale berriak –burnia, hormigoia– eta estilo berritzaileak onartzeko aukera handiagoak egongo dira"<sup>27</sup>.

Por otro lado, tras diversos intentos fallidos la Sociedad del Tranvía de San Sebastián comenzaría a establecer su unión con los muelles y dársenas portuarias a partir de 1901. Luciano Abrisqueta planteó el establecimiento de tres líneas: la de la hilera de las grúas, la que más se aproximaba a las zonas de atraque, y la que conectaba con la vía de carga y maniobras en una zona más retirada del borde marítimo. Aquí se observa con claridad la manera en la que dicha vía férrea ordena y estructura el espacio portuario del frente de agua según una jerarquía que tiene que ver con las utilidades funcionales del espacio fluvial. El uso de ese ramal del tranvía del puerto sería además reforzado con la línea electrificada que discurría entre Donostia-San Sebastián y Tolosa<sup>28</sup>.

Mientras se materializaban los esfuerzos para unir el ferrocarril y el puerto con la línea de tranvía se notó la necesidad de otro puente que cruzase el Urumea. En la época en la que el puente de Santa Catalina aún era de madera, el puente que habría de soportar tanto el peso de vehículos como de personas debía de construirse en hierro, en la línea de la arquitectura que por aquel instante iba adquiriendo una fuerza inusitada. La 'belleza' de esa arquitectura del hierro se combinaba bien para el gusto de la época con su 'liviandad' y resistencia, dado que debía de unificar los revalorizados paisajes ribereños de ambas orillas, con una concepción estilística significativa y unos 'elegantes' paseos en el borde del río, en las inmediaciones de la desembocadura en la Zurriola. La ciudad que se seguía edificando en esos momentos (inmersa en el proceso programático del ensanche decimonónico), precisaba infraestructuras emblemáticas en los frentes de agua y este nuevo puente podría ser una de ellas, con viga de hierro colocada sobre pilas de piedra. Esta oportunidad que la nueva ciudad tuvo para actualizar su estética moderna de los espacios fluviales no siguió hacia adelante, detenida por el escaso aprovechamiento económico.

Sin embargo, a partir de la década de 1920 el puerto de Donostia-San Sebastián sufrirá otro proceso de cambio. El tráfico comercial se limitó a unos productos concretos (el carbón, el cemento y la madera) y conjuntamente con ello decaerían algunos servicios administrativos como la aduana. Los sistemas de carga y descarga mejoraron sus prestaciones con nuevas instalaciones para la manipulación y venta del pescado. Todo ello traería consigo la

<sup>26</sup> Las redes de pesca se extendían en aquellos lugares que quedaban libres para su secado, lo mismo en los espacios tradicionales que en el muelle comercial.

<sup>27</sup> FERNÁNDEZ ALTUNA, José J. "Arkitektura industrial modernoa Gipuzkoan (1928-1939): tipologiak eta iturriak", *Ondare* 23, Donostia-San Sebastián: Eusko Ikaskuntza/Sociedad de Estudios Vascos, 2004; p. 327.

<sup>28</sup> En la segunda mitad del siglo XX los autobuses y trolebuses sustituyeron al tranvía. El Ayuntamiento desmontó la calzada antigua (mucho más resbaladiza para el arrastre de la carga mediante tracción animal) y asfaltó numerosas calles. Los cambios en el transporte terrestre y la revolución del transporte marítimo que ya venía produciéndose desde el inicio de siglo también influyeron notablemente en la estructuración urbana de los frentes de agua.

circunscripción de las tareas en unas zonas específicas del puerto así como la aparición posterior de la dársena deportiva<sup>29</sup>. Con el salto finisecular entre los siglos XIX y XX, por lo tanto, hemos visto que el espacio portuario de Donostia-San Sebastián era un enclave de borde marítimo eficiente y repleto de infraestructuras<sup>30</sup>. Hemos mencionado además que, aparte de todas las edificaciones y mobiliario portuario allí se encontraban también las casas de los pescadores (fuera de las murallas), y con ello no podían faltar las manifestaciones más simbólicas de la vida comunitaria y colectiva como la capilla de San Pedro<sup>31</sup>, el lugar de reunión y encuentro para pescadores<sup>32</sup>, las lonjas del Consulado<sup>33</sup>, el palacio Goikoa (antiguo Gobierno Militar)<sup>34</sup> o el monumento a Mari Zubia que, debido a su peculiaridad antropológica asociada al mundo del salvamento marítimo lo mencionaremos más adelante. Algunas funciones administrativas también se afincaron en el entorno (la Delegación de Hacienda entre otras)<sup>35</sup>, y especialmente el Aquarium o palacio del mar que será un hito testimonial del cambio de la

<sup>29</sup> Ocupa el edificio que hoy día se denomina "Portaviones", de modo que la lonja de pescadores tuvo que adaptarse a la normativa europea en 1993 (en 1957 sobre dicho "Portaviones" colocaron una estructura que recuerda un trasatlántico, para organizar y realizar allí la Feria del Mar ese mismo verano. Los servicios administrativos del puerto, mientras tanto, estaban ubicados en un edificio contiguo cercano a los muelles (actualmente Untzi Museoa). Además se hallaban algunos almacenes y los vestuarios del Arraun Taldea (club de remo) de Donostia-San Sebastián.

<sup>30</sup> La ciudad que aún permanecía resguardada por las murallas perimetrales aceleró el proceso de edificación, de forma que hacia la mitad del siglo XIX ya se habían levantado casi todas las casas. El puerto atraía muchos de los empeños para el desarrollo de la ciudad, y tanto el tráfico de productos como la flota de buques estaban claramente en auge. Para 1875 el trasiego de mercancías era ya muy considerable, máxime cuando en esa época la bahía de Pasaia estaba prácticamente abnegada por la acumulación de arenas y sedimentos submarinos. Más adelante, las necesidades de la provincia encontrarían un cauce más satisfactorio en ese puerto vecino de Pasaia, con una considerable competencia a Donostia-San Sebastián con los transportes que se dirigían a puertos europeos y americanos. Sus muelles e instalaciones estaban mucho mejor preparadas, de manera que la burguesía donostiarra pronto comenzaría a aceptar la superioridad de Pasaia, sobre todo para evitar el desvío del tráfico marítimo hacia los puertos contiguos de Baiona, Bilbao y Santander. Donostia-San Sebastián adquiriría igualmente otros valores urbanos y paisajísticos mucho más simbólicos y el trabajo en Pasaia resultaba mucho más económico en cuanto a inversión y rentable en cuanto a beneficios económicos. La visión de los barcos que en múltiples ocasiones encallaban en la bahía de la Concha era susceptible de hacer desaparecer. En las dársenas de Donostia-San Sebastián, el incremento de las embarcaciones deportivas y recreativas acontecerá en paralelo al crecimiento del tráfico comercial y mercantil. A partir de 1920 el tráfico se limita a unos pocos productos de cabotaje y en cargueros bastante anticuados. Desde 1963 el puerto se cerraba al tráfico de cabotaje en los meses estivales, desapareciendo totalmente del puerto de Donostia-San Sebastián en 1975, cien años más tarde de la fecha clave que introducimos en las líneas precedentes, quedando tanto los diques como las dársenas solamente para el abrigo de la flota pesquera y deportiva. En las últimas décadas, el Departamento de Obras Públicas y Transportes del Gobierno Vasco ha hecho ciertas inversiones en el puerto de Donostia-San Sebastián para la mejora de sus condiciones, ubicando dársenas para embarcaciones deportivas y un nuevo pabellón de servicios, además de las obras en la pavimentación (entre los años 1998 y 2000). Hoy día únicamente se dan la pesca de bajura y el fondeo de las embarcaciones recreativas.

<sup>31</sup> En la cultura católica la costumbre de los marineros y sobre todo pescadores antes de hacerse a la mar solía ser acercarse al templo a rogar protección divina. Hasta el siglo XIX los pescadores vivían intramuros y la iglesia de Andra Mari cumplía dicha función simbólica, permaneciendo abierta en el mismo horario que lo hacía la denominada 'Puerta de mar'. Al construir las viviendas del paseo del muelle (muchas familias pescadoras seguirían habitando en el interior de los muros, en los pisos y buhardillas más elevadas y la entrada de Portaletas, uniendo la ciudad histórica con el puerto seguía siendo punto de encuentro de pescadores), en cambio, se vio la necesidad de instalar una capilla en el propio puerto. Levantada en piedra de sillería arenisca por el arquitecto Sebastián Camino, además de la iglesia aparecieron otros dos espacios con camarote así como el campanario y el reloj. Desde la vertiente estilística se enclava en la tradición neogótica con guñños a las trazas revivalistas del caserío vasco. Ese edificio acogería después la primera escuela de pesca del Estado español, inaugurada en 1912 por la Sociedad Oceanográfica Guipuzcoana, la Diputación Foral del territorio histórico y el Ayuntamiento de la ciudad.

<sup>32</sup> Construido por Ramón Cortázar en el propio muelle, junto a la Dirección de Obras Públicas.

<sup>33</sup> Aquella casa torre sería la construcción más antigua de los muelles. Durante el siglo XVIII fue la sede de la Capitanía del puerto y del Consulado del Mar, además de funcionar como almacén de materiales para el comercio marítimo. En los próximos dos siglos mantendría usos similares, hasta convertirse en la sede de 'Untzi Museoa', institución a la cual no se le hace fácil adquirir espacio para ampliar su colección en una zona de alto interés histórico y urbanístico, o impulsar empeños con la colocación de embarcaciones recuperadas, salvando las distancias con el caso de Abandoibarra y el Museo Marítimo de la Ría de Bilbao que veíamos en la primera parte del estudio. Por ello, se atisbó la idea de redirigir una parte de la colección hacia los espacios fluviales liberados en la bahía de Pasaia.

<sup>34</sup> En la zona de borde marítimo donde después se colocaría el Gran Casino, el arquitecto Goikoa fue quien puso en marcha las obras en 1888. Su estructura neoclásica y academicista uniría bien la ciudad histórica con el paisaje de la bahía (función de sutura que después cumplirían el Casino y el Club Náutico respectivamente). Habiendo sido sede del Gobierno Militar de la provincia durante más de cien años, pasaría a manos del Consistorio para el establecimiento de diversos servicios, llamándose a partir de entonces palacio Goikoa, en honor al insigne arquitecto que trabajó en infinidad de obras y durante un prolongado trecho temporal en Donostia-San Sebastián.

<sup>35</sup> El ente foral quiso edificar cerca de los muelles el gran edificio sede del Departamento de Hacienda Pública, siguiendo el proyecto de 1917, pero el Ayuntamiento negaría rotundamente los permisos dado que inutilizaría casi la mitad del espacio de los muelles y de la dársena comercial. Tampoco fueron admitidos otros emplazamientos como el solar contiguo a la playa donde se asentaría el Kursaal, volviendo otra vez a la idea originaria de ubicarse en el puerto, pero aprovechando el derribo de algún edificio previamente existente para utilizar la parcela liberada. Idea que fue acogida más favorablemente por el Ayuntamiento.



personalidad e inclusive la idiosincrasia de la ciudad que dirige la mirada al turismo<sup>36</sup>: por su lado oeste el puerto donostiarra culmina con un edificio que parece un elemento más de la fortaleza de Urgull. Es como una prolongación de sus baluartes defensivos, perfectamente encajado en el paisaje de rocas y mar de la bahía. En la década de 1930 se levantarían las escuelas en la ladera del monte Urgull, uno de los primeros ejemplos del racionalismo constructivo propio de la traducción local de las vanguardias arquitectónicas europeas<sup>37</sup>, junto con el Club Náutico de Aizpurua y Labayen que estudiaremos más detalladamente en los siguientes apartados (pieza angular entre el ensanche de la ciudad, el puerto y el mar)<sup>38</sup>. Y es que, ubicado en las proximidades del puerto, remata el paseo de la Concha adosándose a su muro de costa. Claramente inspirado en la arquitectura naval, asemeja con sus formas un barco varado, circunstancia que facilita su coexistencia con el Gran Casino, que constituye a su vez un edificio concebido con criterio monumental y que en otra situación plantearía problemas derivados de sus diferentes escalas de concepción<sup>39</sup>.

Toda esta estructuración física del territorio fluvial del límite entre la ciudad y el mar entorno al puerto, muestra los cambios acontecidos en un espacio urbano tradicional a través del tiempo; ejemplo también del aprovechamiento y la explotación de los escasos suelos del frente marítimo. La transformación más significativa, a nuestro entender, es la que han sufrido las viviendas de los pescadores en este caso concreto. Junto con una restauración más o menos loable, la homogeneidad estilística y estética que antaño presentaban ha sido profundamente trastocada, a la vez que los espacios vacíos de los soportales en los que se ponían a punto las artes de pesca han sido literalmente invadidos por negocios gastronómicos y de otra índole, pero directamente vinculados con los servicios terciarios ofrecidos a los visitantes. Con ello, el incremento de precios de la zona provoca la emigración de muchas familias pescadoras hacia otros barrios de la ciudad más asequibles, procurando un desplazamiento de la población tradicional de los núcleos costeros como resultado de los procesos de 'gentrificación' urbana.

Todos estos movimientos del puerto denotan igualmente el dinamismo que la propia ciudad tendría durante el siglo XIX y el XX, sobre todo con la ilusión puesta en la consolidación del ensanche burgués, de cara a colocar los trazos de la ciudad futura. Al borde del mar, en cambio, el peso específico que siempre mantuvo el puerto entraría irremediamente en horas bajas ante una nueva concepción de la ciudad que no solo se vislumbraba en el horizonte sino que se hacía palpable a pie de calle. La playa y la bahía de Concha debían de estar reservadas para los adinerados veraneantes y visitantes foráneos, en vez de utilizarlas como fondeadero de grandes buques. La visión de la nueva ciudad burguesa y aristócrata induciría una remozada concepción de los paisajes marítimos y ribereños con una mirada estética diferenciada. Igual que la revalorización del paisaje exigía la desaparición de las fábricas, también el puerto debería de quedar mínimamente 'protegido' o en un ángulo de 'discreción'

<sup>36</sup> Casona que acoge el Museo del Mar y el Aquarium. Tras la escuela de pesca la Sociedad Oceanográfica quiso construir un laboratorio biológico del mar y un museo oceanográfico. El Aquarium y el Museo Oceanográfico fueron instalados por fin en el estrecho terreno de límite marítimo surgido en el paseo Nuevo que se acababa de estrenar bajo las laderas del monte Urgull. Aparte de no poder obstaculizar los muelles y los diques, en ningún momento se le permitía superar la rasante de la cota del paseo Nuevo que conectaba directamente con la contemplación del horizonte marino como tantos otros lugares de la bahía de la Concha. Se utilizó una estética bastante expresionista en un edificio que trataría de unir correctamente y de resolver finalmente el desfase entre los muelles y los acantilados de las faldas de Urgull, en los límites del espacio construido entre la ciudad y el mar en ese extremo de la bahía.

<sup>37</sup> En esa década era una necesidad imperiosa resolver la falta de centros públicos de enseñanza sobre todo en la ciudad histórica. Un estudio a tal efecto detectaba una única ubicación posible en las laderas de Urgull, aunque este ya se hubiese reconvertido en parque público en uno de los frentes de agua más revalorizados de la ciudad (por lo tanto urgía el cambio de las normativas de construcción, tal y como suele suceder en infinidad de ocasiones a día de hoy). A pesar de que la guerra civil parase el proyecto, en 1943 volvió a arrancar con algunas modificaciones causadas por la escasez de fondos en aquellos años posteriores a la contienda bélica, trastocando su inspiración originaria que conectaba con el neoclasicismo del ensanche hacia una arquitectura de índole más racionalista de tintes localistas (sede de lo que hoy día es la ikastola Orixe de Urgull, las escuelas fueron bautizadas en la época autárquica con el fastuoso nombre de "Grupo Escolar del Generalísimo Franco").

<sup>38</sup> "En 1905 la sociedad construyó en su actual emplazamiento un edificio de una sola planta, a ras del paseo [igual que otros equipamientos de la Concha; las cabinas o el balneario]. Era de madera, sobre espesos muros de mampostería. [...] Las dársenas del puerto donostiarra, rebosantes de cargueros y lanchas de pesca, no tenían capacidad para albergar ni a una mínima parte de esta flota deportiva. [...] Por ello, el Real Club Náutico se vio obligado a habilitar un lugar en tierra para la preparación y carena de los balandros, situándolo en la rampa que se forma entre el primer muelle y las instalaciones del club". *Idem*, pp. 252-253.

<sup>39</sup> SÁEZ GARCÍA, Juan A. "Patrimonio monumental", en: GÓMEZ PIÑEIRO, Javier; SÁEZ GARCÍA, Juan A. (ed.). *Geografía e Historia de Donostia-San Sebastián*, Donostia-San Sebastián: Andrés Urdaneta Euskal geografi Elkargoa, 1999; p. 259.

que no intercediese o 'afectase' demasiado en la imagen de una ciudad reinventada. En conclusión, no sería un mero capricho la supresión de ciertos equipamientos 'molestos' así como la traza del ferrocarril que se dirigía desde el ensanche de Cortázar hasta el puerto, inmersos precisamente en los tiras y aflojas entre la ciudad comercial o turística. En sustitución del ensanchamiento del puerto, se premiarían los paseos que dejaban al descubierto ciertos usos y objetos de cultura material devenidos casi exóticos, manteniendo la pesca como actividad 'típica' y de algún modo 'amable', conjuntamente con otras cuestiones desconocidas hasta entonces como las embarcaciones deportivas y recreativas, en el transcurso desde las transacciones comerciales hacia la producción cultural mayormente enfocada al turismo.

#### II.5.4. CONSTRUCCIÓN Y ESTRUCTURA DEL ESPACIO URBANO DEL FRENTE DE MAR: EL ENSANCHE HISTÓRICO

Hemos expresado con claridad meridiana que el ensanche daba la bienvenida a un nuevo concepto de urbanismo. La organización de los espacios, la estructuración del entramado o red de calles así como la ordenación de los equipamientos y transportes, transformaría sensiblemente la morfología más extendida de las ciudades burguesas europeas, quebrando con radicalidad los modos 'tradicionales' de definir y diseñar las urbes en occidente. Nacerían así nuevas ciudades, no solo en su extensión sino en su propio concepto, adaptadas igualmente a las nuevas sociedades contemporáneas y sus anhelos que se encontraban en fase de consolidación: calles más anchas y funcionales adecuadas a la inminente revolución de los transportes y comunicaciones, viviendas en altura, edificios públicos emblemáticos, un plano ortogonal regularizado y bien ordenado, así como una segregación de barrios con funciones y espacios diferenciados de acuerdo con su destino previsto hicieron su aparición, bien fuera su utilidad residencial o productiva (industrial, pesquero, etc.)<sup>40</sup>.

En las ciudades modernas de los ensanches ha sido ciertamente más acusada la segregación de los espacios; esto es, el urbanismo y el planeamiento enfocado desde parámetros teleológicos propuso entornos y barrios funcionales en base a los objetivos de cada uno de ellos. Sintetizando, hemos visto en Bilbao cómo la residencia burguesa estaba bien diferenciada de las viviendas obreras, utilizando como marca o 'frontera' de segregación las orillas o márgenes de la Ría, a partir de donde se proyectaba la peculiaridad de la escenografía urbana metropolitana de carácter fluvial y ribereño<sup>41</sup>. En Donostia-San Sebastián, aunque hemos constatado que en un principio la mezcla de usos llegó a estar más imbricada, tanto la propia burguesía como la aristocracia advenediza supieron utilizar sus privilegios en pos de una demarcación territorial que garantizó una cierta 'impermeabilidad' de los frentes marítimos y las riberas fluviales más revalorizadas, expulsando las capas de población popular hacia las periferias y las 'traseras' de la ciudad (una temprana 'gentrificación'). De hecho, en la concepción cultural moderna la estampa de los frentes de agua se ha asociado irrefutablemente al espíritu de la ciudad burguesa, contrariamente a Bilbao, donde la Ría ha sido el escenario de la gran industrialización. Incluso en el caso del puerto de Donostia-San Sebastián, son significativas las líneas de casas surgidas en los muelles que antes decíamos.

De un modo u otro, las bases del concurso del ensanche organizado por el Ayuntamiento incluían de manera bastante clara los criterios que ya preveían la forma urbana básica. El ensanche debía de garantizar unas buenas comunicaciones con la ciudad histórica, con el puerto y con la estación del ferrocarril. Aunque la nueva ciudad debía de responder prioritariamente a las necesidades mercantiles, tendría en cuenta el carácter veraniego que ya se encontraba al alza, por lo que no era recomendable que las uniones del ferrocarril con el puerto interfiriesen directamente en la visión de la playa y del frente marítimo. Desde el primer momento se consideró la implantación industrial en las zonas que iban a quedar fuera de los límites del ensanche y de la ciudad histórica. Tal y como reseñamos en estas mismas páginas, todas estas querencias se mantendrán casi inmutables hasta bien entrado el siglo XX, con la

<sup>40</sup> LUENGO, Félix. *San Sebastián. La vida cotidiana de una ciudad. De su destrucción a la ciudad contemporánea*, Navarra: Txertoa, 2000; p. 54.

<sup>41</sup> También habla ciertas excepciones, como por ejemplo en la península de Zorrozaurre (zona industrial del puerto longitudinal a lo largo de la Ría) con algunas residencias burguesas que allí se ubicaron a partir del final del siglo XIX y el inicio del s. XX, restauradas algunas de ellas en la actualidad y reconvertidas en lujosos apartamentos que contrastan con la decrepitud del lugar, susceptible de una profunda remodelación urbanística y 'gentrificación' social.

intención de borrar la industria de los frentes de agua y sus emblemáticos paisajes. Los quebraderos de cabeza que se tenían con respecto a las pautas higiénicas de ventilación y soleamiento tuvieron en el mar un buen aliado en Donostia-San Sebastián, concluyendo en la memoria del ensanche que el viento proveniente del mar limpiaba y oxigenaba, por lo que resultaba altamente saludable su aprovechamiento. La burguesía que se encontraba en el poder pudo así configurar una ciudad que se amoldase a sus necesidades y a su cosmovisión tal como sucedería, con matices, en otros muchos lugares (entre ellos la burguesía industrial bilbaína), organizando para dicho propósito un manejo legislativo y normativo consolidado en la ley de los ensanches de 1864, un año después del concurso de Donostia-San Sebastián.

Contrariamente al ensanche de Bilbao, en Donostia-San Sebastián nos damos cuenta de que no existen calles diagonales para su ordenamiento. En cambio, el propio suelo obligó a tener muy en cuenta tanto la curvatura de la bahía como la dorsal del Urumea en su desembocadura. El eje central de la estructura urbana es una calle principal que, comenzando a la altura de Santa Catalina concluye en el frente de la playa, la cual encadenaría después los frentes de agua más significativos y simbólicos del borde marítimo y de las orillas de la ría, siendo la llave de los distintos espacios urbanos y perspectivas visuales (la ciudad vieja, el puerto, el ensanche y las nuevas expansiones al otro lado del río). Parece que las relaciones bastante armónicas entre los espacios públicos, las infraestructuras emblemáticas, las viviendas y las tipologías arquitectónicas de los edificios monumentales acrecentaron la idea unitaria de un proyecto colectivo de ciudad enmarcada en los parámetros modernos (de modo que dichos aspectos estilísticos, urbanísticos y estético-artísticos se encuentran ciertamente imbricados para favorecer la 'obra colectiva' del ensanche), mostrando una red o malla racional y jerarquizada con la idea de ligar consistentemente la ciudad y el agua.

"La idea de ciudad unitaria, queda reafirmada, mediante la [...] reinterpretación de determinados elementos infraestructurales que constituyen importantes hitos en la configuración del territorio: la solución de borde de la playa con una tipología de ciudad-jardín, que morfológicamente resuelve el problema del encuentro de la malla con los bordes de dirección cambiante"<sup>42</sup>.

Eso sin contar que no soluciona tan adecuadamente el encuentro del ensanche con el cerro de San Bartolomé y el Urumea, aparte de otros detalles que serán modificados a lo largo de su construcción.

#### **II.5.4.1. El trazado urbano de Cortázar y las peculiaridades arquitectónicas del frente marítimo: modulando el mar y la ría**

Cortázar encontró amplios suelos de ribera fluvial en las vegas y marismas inundadas del Urumea. Además, los suelos eran públicos y por lo tanto el Ayuntamiento no tenía que pagar réditos a ningún propietario. Algunas arterias del casco antiguo podían alargarse hasta lograr su conexión y articulación con el ensanche, según proponía el propio artífice. La Junta de Zubieta que se reuniría a partir de 1813 para la reconstrucción de la ciudad ideó una reflexión y pensamiento anclado en las últimas tendencias urbanísticas, no solo para reconstruir sino para dar continuidad en términos cívicos a la ciudad que renacía de sus cenizas (también en lo que se refiere a la organización social), entendiendo la ciudad como obra colectiva urbana y humana. Todo el proceso reconstructivo, eso sí, se llevaría a cabo dentro de un intento de borrar la memoria histórica de la pesadilla revulsiva acontecida en ese fatídico año de 1813.

Por otro lado, no se puede olvidar que antes de la mitad del siglo XIX ya se había empezado a pensar seriamente en el aprovechamiento turístico litoral de los pueblos costeros del cantábrico, en medio de una oleada de interés creciente por los baños de mar y gusto burgués hacia la aproximación a unos paisajes marítimos de supuestas referencias pintorescas, de modo que Donostia-San Sebastián vería también aquí una oportunidad de negocio aparte de las infraestructuras comerciales portuarias y el transporte de ultramar. Otras ciudades y villas históricas que eran a la vez puertos marítimos en la línea de costa cantábrica, comenzaron igualmente a conformar nuevos ensanches urbanos en las inmediaciones de los núcleos tradicionales de población (por ejemplo Santander, por su cercanía territorial y

<sup>42</sup> GRANDÍO, Yazmina. *Urbanismo y arquitectura ecléctica...* op.cit., p. 36.

geográfica)<sup>43</sup>. En el caso que nos ocupa, la construcción de una nueva ciudad fuera de las murallas sería igualmente una solución para dar cabida al crecimiento poblacional, tal como sucedería en Bilbao, pero que tampoco resolvía definitivamente la estructuración y articulación de la malla urbana entre el frente marítimo, la ría y las tierras del interior. El neonato plano del nuevo ensanche estaría así condicionado no solo por los arenales de la bahía de la Concha, el sinuoso cauce del Urumea y las vegas de marisma sino que también afectaba la presencia de los trazados de viales y carreteras. Otros empeños como los ensanches de la Zurriola o el Antiguo que veremos después, ambos en el eje de la playa desde oriente a occidente, aunque más o menos coetáneos quedarían en un segundo plano, por si no se consiguiese el beneplácito para el derribo de las murallas. En el concurso de ideas organizado para la presentación de los anteproyectos del ensanche quedó meridianamente claro que Donostia-San Sebastián debería de ser una ciudad enfocada al comercio, siendo indispensable cuidar con esmero el espacio portuario en la conexión entre la ciudad vieja y el ensanche.

Aún así, las contradicciones no se hicieron esperar incluso antes del propio ensanche, puesto que los terrenos destinados a la nueva ciudad eran los mismos que unos años antes había propuesto el ingeniero Wissoc para la ampliación del puerto. El Ayuntamiento, en cambio, no parecía tener ninguna seguridad sobre la instalación de ese macro-puerto o lo tomaba acaso como hipótesis casi imposible: "no obstante, con la delimitación establecida se excluían dificultades que muy pronto se manifestarían entre las cuestiones urbanas candentes, como era el caso de los arenales de la margen derecha del río al otro lado del puente, junto a la carretera y próximos a la estación del ferrocarril"<sup>44</sup>. El mar, la ría y los límites de las murallas que ya estaban en proceso de demolición marcarían los puntos estratégicos del ensanche. En esos puntos se colocarían hitos arquitectónicos amoldados a los condicionantes topográficos; el puente para traspasar la ría, las arquitecturas militares defensivas y el puerto para el transporte marítimo, tal y como se sintetiza en el siguiente párrafo:

"Las trazas de los límites del recinto destinado a la ampliación contaban con ciertos puntos básicos. Partían, por el oeste, del cubo de Amézqueta en la muralla de mar y mediante una recta alcanzaban el estribo este del puente de Santa Catalina. Se ganaba con ello un importante sector de terrenos al mar, situado al pie de la Brecha [merkatua] y del paseo de Santa Catalina, ocupado entonces principalmente por rocas que inundaba la pleamar. La línea a trazar desde el puente de Santa Catalina hacia el sur resultaba más comprometida, ya que se encontraba ante sí con la irregularidad de las marismas y meandros que se formaban en el curso bajo del Urumea. No obstante, el precedente de la traza del ferrocarril y de la ubicación de la estación sobre la margen derecha, desecando también una extensa área de la ría, no podían ignorarse. Por ello, la traza para el recinto del ensanche se situaría, desde el puente, en paralelo a la recta del ferrocarril de la otra margen, dejando entre ambas una generosa distancia para el curso fluvial. Tal paralelismo se mantenía hasta que esta línea se aproximaba a las estribaciones del alto de Amara, donde se curvaba para precipitar su encuentro y evitar una prolongación poco sustancial en lo que al terreno abarcado se refería. Quedaban con ello incorporadas a participar en el ensanche amplias extensiones de suelo tomadas por el río y la carrera de marea sen el despliegue que estos protagonizaban cerca de la desembocadura del Urumea al pie del monte Urgull"<sup>45</sup>.

En principio, el área dibujada para el ensanche abarcaba un perímetro irregular extramuros, por lo que Cortázar era bien consciente de la limitada configuración que distaba de la indeterminación territorial de otras ciudades. Al final del siglo XIX la intención de aquellos profesionales que se dedicaban a construir el porvenir de la ciudad, era cumplir el anhelo de buscar una regularidad racional mediante la técnica urbanística en la propia irregularidad del territorio<sup>46</sup>. Ardua tarea complicada por los límites con los frentes de agua, puesto que por el lado occidental se encontraba la bahía de la Concha, y más hacia la parte oriental la Zurriola; aparte de los obstáculos añadidos por los promontorios del entorno, la diferencia de cotas, los terrenos en ladera y las pronunciadas curvas de los meandros del Urumea.

Primando en el inicio las necesidades mercantiles, en el plano de Cortázar no proliferaban en abundancia las zonas libres, los jardines y los paseos, proyectando en general grandes manzanas porticadas que se ajustaban a los requerimientos de los propietarios del suelo para incrementar el aprovechamiento urbanístico. Los ejes más determinantes fueron la

<sup>43</sup> Tanto Santander como Donostia-San Sebastián tenían bastante cercanos otros modelos como el de Biarritz. El establecimiento del veraneo trajo un gran apogeo para dicha villa marítima, lo cual aprovecharon Santander y Donostia-San Sebastián para la atracción de la realeza española, fundamentalmente por la grandeza y optimidad de la playa.

<sup>44</sup> MARTÍN RAMOS, A. *Los orígenes del ensanche...* op.cit., p. 56.

<sup>45</sup> *Ibidem*.

<sup>46</sup> "La zona del ensanche, lejos de ser indefinida como en otros pueblos, es bastante limitada por la configuración del terreno". KORTAZAR, Antonio. "Memoria descriptiva del anteproyecto de ensanche de la Ciudad de San Sebastián presentado al concurso con el lema 'Porvenir'", en: MARTÍN RAMOS, A. *Los orígenes del ensanche...* op.cit., p. 271.

prolongación de la calle Mayor y una amplia avenida entre la playa y el río hasta llegar al puente del Urumea<sup>47</sup>. La zona comercial más importante se ubicaba junto al puerto, destinada a acoger múltiples almacenes, lonjas y otras infraestructuras marítimo-portuarias. Todos estos precedentes jugaban en beneficio de los estamentos que ostentaban el poder para poder amoldar el urbanismo a favor de sus intereses más que nada privados y particulares, condicionando igualmente incluso las premisas estéticas y técnicas de las cuales partían los autores de cada anteproyecto de ensanche.

Cortázar quiso extraer rendimiento de la riqueza que Donostia-San Sebastián poseía como puerto marítimo, de modo que rechazaba perder la ocasión de hacer penetrar el ferrocarril en la ciudad hasta llegar incluso a los muelles y diques del puerto. La garantía de futuro la veía precisamente en la actividad comercial como poderoso motor de empuje, considerando que el ensanche tendría todo su sentido en unión con el puerto y las líneas de ferrocarril que llegasen hasta la costa. Vemos que era un ejemplo significativo la petición de abrir calles oblicuas en el ensanche con dirección al mar, para facilitar el tránsito al gran puerto que se establecería en la Concha y reproduciendo, salvando las distancias, la estructura urbana direccional que presentaban los núcleos urbanos anclados en la tradición de los 'paisajes etnográficos' del litoral. Los cuales organizaban el espacio en sintonía con los muelles portuarios como límite vital y cultural entre la ciudad y el mar. Esos puntos de concatenación entre la ciudad y el mar podían apreciarse a simple vista en el plano que Cortázar presentó al concurso del ensanche. El tratamiento de estas fronteras era distinto en la parte de la Concha con las casas que se adecuarían al trazado curvo de la bahía (estas eran las que en mayor medida distaban de las restantes, en la posición que los arenales marcaban en la primera línea del frente marítimo<sup>48</sup>) o en la ordenación de las orillas de la ría. Distanciándose también de la estructuración totalmente cartesiana que presentaba el resto del plano. Aparte de rectificar y aplacar los meandros de la ría, en la zona más interior de Amara dibujaba un espacio de muelles, dado que la actividad comercial así lo requería<sup>49</sup>. En el plano de 1865 posterior al concurso siguen manifestándose estos detalles de los frentes fluviales, aunque en el plano de Lafarga (1869) ya desapareciesen las primeras líneas de casas construidas cerca del puerto, para liberar espacio a las grandes dársenas que ya estaban previstas en la nueva ampliación del puerto.

Se veía lícito ocupar los terrenos más hacia el norte del Urumea pero el gobierno del Estado español obligaba a tener en cuenta la reserva de suelo en el sur de cara al proyecto del puerto de 1859, con la intención de colocar las denominadas estructuras 'dock' tal como sucediese en muchas ciudades marítimas importantes en aquella época. Como las dársenas proyectadas distaban de la nueva ciudad, el ensanche tendría capacidad para desarrollarse y expandirse a su vez durante bastantes años, pero una vez realizadas algunas modificaciones. Era verdaderamente significativa, entre tanto, la ciudad portuaria que podía ir configurándose en las inmediaciones de la Concha. Al puerto histórico que ya había pasado por un proceso de reparación y transformación había que añadir el fondeadero de la isla de Santa Clara, las dársenas de las orillas del Urumea y el papel que jugaría la propia lámina de agua de la bahía como antepuerto. Así, uno de los precedentes más notables del ensanche sería el gran muro de contención de la Zurriola, tal y como escribiría el propio Cortázar de su puño y letra:

"Marcaría el nuevo límite que las aguas del mar se iban a encontrar aguas abajo del puente, entre este y el baluarte de Amézqueta en la muralla de mar, permitiendo ganar terrenos para la construcción del ensanche proyectado. La construcción del sólido murallón [se] iba a convertir en la primera gran obra del proyecto del ensanche. [...] La rigurosidad del plano en el manejo del espacio disponible –tan valorada por su autor– que llevaba, por ejemplo, a encajar la edificación entre río y bahía haciendo asomar los edificios –estricta calle por

<sup>47</sup> "Además de los paseos que proponemos a la orilla del río Urumea [...] hemos demarcado una gran calle con árboles que [...] partiendo desde la cabeza del puente de Santa Catalina, y atravesando toda la nueva población, termine en la rampa que conduce al arenal. [...] Lo que en tales casos exigen la higiene, la comodidad y el ornato público por un lado, y por otro las especiales circunstancias de la localidad". KORTAZAR, A. "Memoria descriptiva del anteproyecto de ensanche...", en: MARTÍN RAMOS, A. *Los orígenes del ensanche...* op.cit., pp. 268-269.

<sup>48</sup> Tenían una apertura frontal hacia la Concha y jardines traseros. En adelante, en ese frente marítimo de la Concha aparecería, sin embargo, una edificación un tanto más heterodoxa con un diseño que imponía los estilos neo-renacentistas en cuanto a la estética particular que encajaba con las modas de la época.

<sup>49</sup> "Es sabido, que la Ciudad actual se surte por el río Urumea de leña, carbón y algunas hortalizas. Cuando se haya canalizado el río y se inutilicen los puertos que hay ahora, habrá necesidad de otros, y a esta necesidad hemos ocurrido proyectando unos muelles en la parte meridional de la nueva población". KORTAZAR, A. "Memoria descriptiva del anteproyecto de ensanche...", en: MARTÍN RAMOS, A. *Los orígenes del ensanche...* op.cit., p. 270.

medio— sobre ésta, se ofrecía como motivo para que las visiones interesadas en menospreciar sus virtudes encontrarán aparente excusa para sus alegatos<sup>50</sup>.

De hecho, a partir de ese instante los acontecimientos se precipitarían sobremanera. Pronto comenzaron a escucharse con un timbre inusitado y mucho más estridente las voces de quienes defendían a capa y espada la oportunidad de conseguir una ciudad destinada al creciente turismo veraniego y de baños de ola, siendo una buena excusa para ello el plano de Saracibar que se clasificó en segundo lugar en el concurso de anteproyectos para el ensanche. Dicha propuesta mostraba como elemento emblemático de conexión entre el núcleo histórico y el ensanche una gran avenida arbolada (con una longitud similar a lo que ocuparían tres manzanas de casas y una gran plaza porticada. Además de ello, los muelles de Amara se sustituirían por un parque de dimensiones considerables, en el mismo espacio que a posteriori veremos que se colmataría con una textura urbana de calles y manzanas). Las dos corrientes que mostraban su afán por sendas perspectivas de futuro para la ciudad se bautizaron con los términos de 'alamedistas' y 'anti-alamedistas'; lo cual induciría una catarsis que trastocaría los conceptos y cimientos básicos del urbanismo a aplicar en Donostia-San Sebastián, e incidirían muy directamente en la discusión de cómo se debería de llevar a cabo el planeamiento en los frentes de agua marítimos y ribereños, sin perder de vista en ningún caso las referencias estéticas e iconográficas subyacentes<sup>51</sup>.

Cortázar proyectó un generoso paseo público en la orilla del río y ensalzaba sin vacilación las interacciones que se debían e mantener y fomentar con el espacio portuario. Entre los edificios públicos adquirirían una notoriedad relevante, a este respecto, la aduana y las lonjas del puerto<sup>52</sup>. Dado que el entorno donostiarra poseía unas condiciones naturales incomparables, imaginaba los espaciosos parques fuera de los límites del ensanche:

"Las calles amplias, saneadas y bien ornamentadas podían muy bien entenderse como parques continuos, eficaz fuente de verdadera equidad urbana. De ahí que ya solo falte encontrar el lugar más apropiado para ubicar un espacio que pueda presentar como parque pero que no le reste capacidad para distribuir espacios edificables: el espacio de borde de río, reserva y servidumbre decesaría, se presentaba adecuado al caso"<sup>53</sup>.

Aparte de los planos de Cortázar y Saracibar se consideraron otras vías intermedias que planteaban soluciones alternativas; por ejemplo la de construir una plaza en el espacio más cercano a la playa y dejar las demás parcelas para las manzanas. Aunque resulte curioso, el debate fundamentalmente político y económico que se suscitó tuvo su escenario de plasmación en los aspectos sobre todo estéticos, que en la época resultaron ser determinantes. En dicho contexto el plano de Cortázar obtuvo el beneplácito de la mayoría, si bien las trazas de la ciudad comercial que este había preparado debían sufrir alteraciones sensibles a favor de la ciudad 'turística', poniendo como modelo para ello el plano de Saracibar. Generando así un impulso caudaloso en pos de la 'industria del turismo', la situación giró de tal modo que, aunque los aspectos comerciales e industriales seguían teniendo su importancia, primaban los intereses turísticos para la configuración de la ciudad. El plan de Cortázar se vio obligado a asumir varias circunstancias que se consignaban en el plan de Saracibar y en la primera fase del ensanche sería cuando se llevaron a cabo los trabajos de los muros para el encauzamiento del río desde el entorno de San Telmo hasta el puente de Santa Catalina, construido por vez primera en piedra durante la década de 1870. Dando una gran importancia a los frentes de agua, los lugares más privilegiados de la aduana y los almacenes se destinarían a la construcción del casino y los jardines de Alderdi Eder, transformando también sensiblemente el campo de maniobras y la entrada del ferrocarril a la ciudad. En 1867 el arquitecto Eleuterio de Escoriaza dibujó un plano basado en el original de Cortázar que recogía el cambio para insertar el Boulevard arbolado, antes de hacer su aparición el casino. Las paredes que limitarían el ensanche en los espacios fluviales y ribereños aún presentaban un trazado ferroviario hasta el

<sup>50</sup> *Idem*, pp. 87, 100.

<sup>51</sup> En la misma apuesta que Cortázar realizó a favor de la ciudad comercial comenzaría a germinar la semilla de la ciudad turística, ambas unidas intrínsecamente a la presencia de la ría y del mar: "San Sebastián, por la naturaleza de las cosas, es y está llamada a ser cada vez más esencialmente mercantil [aunque] es y seguirá siendo probablemente un pueblo de baños y recreo en la estación de verano, por lo cual hemos atendido también a esta necesidad en una justa proporción". KORTAZAR, A. "Memoria descriptiva del anteproyecto de ensanche...", en: MARTÍN RAMOS, A. *Los orígenes del ensanche... op.cit.*, p. 271.

<sup>52</sup> "La Aduana que para un pueblo mercantil es uno de los edificios más importantes, debe hallarse en contacto con los muelles y con la línea del ferrocarril que una el puerto a la estación". KORTAZAR, A. "Memoria descriptiva del anteproyecto de ensanche...", en: MARTÍN RAMOS, A. *Los orígenes del ensanche... op.cit.*, p. 270.

<sup>53</sup> *Idem* p. 67.

puerto, pero olvidando ya la limitación del ensanche que marcaba el gran proyecto de ampliación del puerto<sup>54</sup>. Se daban también algunas indicaciones sobre la pavimentación de calles, la iluminación y el mobiliario urbano, de manera que por ejemplo la piedra a utilizar se recomendaba que fuese de las canteras cercanas a la ciudad:

“El empedrado de las calles se proyectaba con adoquines de las canteras situadas a orillas del mar en la cercana localidad de Deba, y las aceras, elevadas 10 cm, se formarían con losas de piedra arenisca de Igeldo [...] En lo concerniente al alumbrado público se proyectaba una malla de conducciones de gas para su alimentación reproduciendo el entramado de calles, con farola sen cada intersección y en la mitad de los lados de las manzanas”<sup>55</sup>.

La progresión del ensanche tuvo una pronta influencia en el frente de agua que conformaba la línea curvilínea de la bahía de la Concha, de forma que el mobiliario urbano y los nuevos elementos que aparecían fueron afinando el carácter estético y a la postre idiosincrásico de los parajes marítimos de alto valor añadido, en cuanto a su simbología y referencias culturales de esos ‘paisajes etnográficos’ que nos hablan de unas relaciones específicas entre las colectividades humanas y el medio en un ‘cronotopos’ determinado. El remate del ensanché ayudó en aquel entonces a cohesionar el patrimonio urbanístico del que disponía la ciudad. Así fue como se consolidó con el paso del tiempo el borde urbano-marítimo que identifica a Donostia-San Sebastián con el mar de una manera vital e imperecedera<sup>56</sup>. La nueva forma urbana daba la cara a los cambios sociales, económicos y físicos. En los estertores de la década de 1860, en Donostia-San Sebastián vieron con claridad que todos los cambios precipitados ya no tenían vuelta atrás, quedando incluso el puerto en segundo plano, comparándolo con la vecina bahía de Pasaia cuyo desarrollo veremos después<sup>57</sup>.

Esta novedad propició un impulso considerable a la realidad urbana donostiarra en un panorama en el que iba adquiriendo un innegable impulso institucional a favor de la configuración renovada que se hacía notar sin tapujos<sup>58</sup>. La ciudad portuaria y antigua plaza fuerte militar daba así la bienvenida a la ciudad balnearia, dejando ocultos y a buen recaudo los rastros de la industria que trataremos después en los casos del ensanche de Gros y la Zurriola<sup>59</sup>. Mientras tanto, igual que el intento fallido que surgió en Bilbao unos años más tarde, Donostia-San Sebastián fue preparándose para acoger una exposición internacional a la moda del momento, para que se constituyese en símbolo de la ciudad turística y veraniega<sup>60</sup>. Para

<sup>54</sup> Esos espacios y paseos comenzarán a ser tratados con singularidad, con asientos de piedra y hierro y otros elementos de mobiliario significativo.

<sup>55</sup> MARTÍN RAMOS, A. *Los orígenes del ensanche... op.cit.*, p. 126. “Proyecta una trama de alcantarillas accesibles intercomunicadas que reproducen la forma de la malla de la calle. [...] El arquitecto proyectaba dotar al sistema de dos compuertas que permitieran corregir los efectos desfavorables de las mareas vivas o de arrastre de sólidos que tal incursión provocara, así como de un conducto de ventilación hacia el oeste que activara la corriente de aire en su interior”. *Ibid.* Aún siendo invisibles, las trazas del subsuelo recreaban en ocasiones la propia textura y malla urbana exterior de la ciudad.

<sup>56</sup> En 1868 los propietarios de la empresa “La Fe” fueron quienes dieron continuidad al muro de la playa de la Concha. Después el borde marítimo adquiriría la calificación de zona especial controlada a instancias gubernamentales, siguiendo con el alargamiento del muro un año más tarde por parte de los arquitectos de la municipalidad. También en la venta de los suelos del ensanche tendrían mayor precio las parcelas que, uniendo el casco antiguo con la nueva ciudad quedaban en las inmediaciones de la Concha o la Zurriola, comparativamente con los precios ya de por sí elevados de las zonas más céntricas. Ello nos demuestra el interés y el aprecio que se tenía tanto por la cercanía del mar como por la revalorización de los frentes de agua gracias al gusto estético de la época, lo que constituía un acicate a la hora de comprar o pujar por los solares urbanos en las subastas que se organizaban.

<sup>57</sup> La idea del dique entre la isla de Santa Clara e Igeldo no sería olvidada, sin embargo, hasta 1889.

<sup>58</sup> Aparte de los burgueses donostiarras en esas decisiones influirían otras estructuras políticas de la provincia (la Diputación Foral por ejemplo aceptó la creación de un ente público para el relanzamiento del puerto de Pasaia). Cien años antes, poco más o menos, veíamos en la primera parte de la tesis las noticias sobre las controversias entre los intereses de la villa de Bilbao y el señorío de Bizkaia a raíz del ensanche ilustrado propuesto por el académico Silvester Pérez en las vegas ribereñas de Abando: el “Puerto de la Paz”. En esa situación se ponía en solfa la competencia de Bermeo y otros puertos de la costa.

<sup>59</sup> Los donostiarras de distintas ideologías no lo veían, en cambio, con buenos ojos, perjudicando mayormente a las clases más humildes con el empeoramiento de las condiciones de vida a causa del alza de los precios. “Hala eta guttiz ere, donostiar guztiek ez zuten aintzat hartu hiriak udatiarren artean zuen izen ona. Karlistek eta integristek gogotik kritikatu zuten jokoaren eta beste jolas batzuen zitalkeria. Nazionalistek –Engracio de Aranzadi, ‘Kizkitza’ren bidez– uko egin zioten kosmopolitismoari eta turismoari, haietako egotzen baitzieten Donostiak bere euskal sena galdu izana. Sozialistek ere ez zuten batere begiko Donostia udatiarren hiri bihurtu izana, eredu industrial eta merkataria hobesten baitzuten Donostiarako”. CASTELLS, Luis. “Easo ederra: 1864-1936”, en: ARTOLA, M. *Donostiaren historia... op.cit.*, pp. 136-137.

<sup>60</sup> Además aprovecharían los espacios de frente marítimo aún infrautilizados hasta el momento. Tal y como antes decíamos, un ensayo mucho más modesto se llevaría a cabo a mediados del siglo XX en el escenario del edificio portuario denominado “Portaviones”.

ello se aprovechaban los precedentes británicos y la singularidad que se daba en la ciudad en cuanto a ubicación (marco incomparable, residencia real de verano, centro balneario, etc.), de cara a promocionar el evento hacia el año 1875, con sus instalaciones ubicadas junto al mar en los campos de instrucción de titularidad militar. Aunque nunca se llegó a realizar tampoco aquí (otro paralelismo con el Bilbao de 1912), quedó abierta la posibilidad de buscar un destino diferente a los terrenos de maniobras que, ya no sería descabellado pensar que podían ser 'ganados' como entorno de valor añadido para la ciudad; "una nueva ciudad que sí contaba con la preexistente, pero que confiaba con seguridad en la fortaleza de su propia identidad, aunque fuera tan distinta de la forma de la contigua a la que ampliaba"<sup>61</sup>.

Con esta operación se quería recuperar para la ciudad ese campo de entrenamiento de los arenales junto al parque de Elderdi Eder, aunque al principio fuese de un modo provisional. No obstante, pronto surgirían las suspicacias de comerciantes y vendedores, y como además en 1872 explotó la II guerra carlista el empeño de la exposición universal quedó en suspenso. Sin embargo, años después con el propósito de recordar el centenario del incendio de la ciudad (1913), en 1905 se quiso recuperar la idea de la exposición internacional y universal, creándose inclusive una sociedad a tal efecto (y en un tiempo casi coetáneo al de Bilbao). En este caso se aprovecharían las vegas interiores del Urumea, con la presencia del agua, la cercanía del ferrocarril y las redes del tranvía. Además de precipitar la apertura de paseos y condiciones urbanas de calidad en los terrenos llanos de las orillas del río (fomentando paralelamente la expansión del propio ensanche) se suponía que sería una fuente caudalosa de propaganda para la atracción turística: "se trata de un proyecto grandioso, que reportaría a nuestra Capital incalculables beneficios, no solo bajo el punto de vista de facilitar el saneamiento y acelerar el ensanche por la parte de Amara, si que también en el sentido de la propaganda y el renombre que a San Sebastián proporcionaría, dentro y fuera del continente europeo"<sup>62</sup>. Por otro lado, lo arriesgado de la propuesta contrastaba con la escasez de recursos, recordando que ese tipo de iniciativas solamente llegan a buen final en ciudades mucho más pobladas como Barcelona, Milán, París o Chicago.

Dado que los beneficios previstos no compensaban al parecer las pérdidas cuantificadas, en 1908 otra propuesta mucho más modesta de exposición acercaría su sede al borde marítimo en la zona norte del barrio de Gros. La proximidad al mar se consideraba en ese caso determinante: "San Sebastián es una capital marítima y toda su historia está ligada al mar. Vamos a celebrar una Exposición Universal y ¿dónde colocarla: en apartado lugar, si pintoresco no marítimo, o entre olas que se separan para edificarla?"<sup>63</sup>. Finalmente se impondría el punto de vista más 'realista' del Ayuntamiento argumentando la carencia de un lugar idóneo, puesto que no sería posible acometer en tan poco tiempo las obras de todas las infraestructuras urbanísticas que se precisaban. "En las modernas exposiciones se atiende con cuidado a que sean amenas, y han de tener cierto carácter de feria; y se procura realizar un parque de atracciones, embelleciéndolo con jardines, arbolado, fuentes. Esto sería imposible en el ensanche de Gros"<sup>64</sup>. Tal y como pretendieron en Bilbao, algunas de las edificaciones construidas para dicha exposición deberían de convertirse en arquitecturas emblemáticas perdurables para la ciudad a modo de monumentos ofrecidos a la memoria del centenario de la reconstrucción (entre ellos el palacio de justicia, el pasaje cubierto de hierro y cristal para el invierno así como el arco monumental). Las altas dosis inversoras no llegarían ni tan siquiera a cubrir el importante desembolso de partida, por lo que la iniciativa fue otra vez rechazada.

La primacía de esta concepción turística de la ciudad propició así mismo la colocación en primer plano de los aspectos estéticos y estilísticos en su aplicabilidad urbana. Tal y como se ha dicho, el orden imperante en una época respecto a la iconografía y la imagen exigía ocultar y alejar aquellos rastros de 'fealdad' que de ninguna manera podrían asumirse. Como hemos adelantado en las líneas precedentes, el propio Cortázar apostaba por una segregación de espacios en la memoria de ensanche, perfilando tres grupos sociales característicos: las clases adineradas de la propia ciudad y su entorno, los veraneantes y los artesanos o la clase obrera. La primera clase 'aristócrata' o 'burguesa' de grandes recursos se colocaría en las manzanas del centro, al lado de los paseos de siempre y las calles arboladas, mientras que los

<sup>61</sup> MARTÍN RAMOS, A. *Los orígenes del ensanche... op.cit.*, pp. 241-243.

<sup>62</sup> MUÑOZ ECHABEGUREN, F. *San Sebastián. La historia desconocida...*, op.cit., p. 105.

<sup>63</sup> *Idem*, p. 106.

<sup>64</sup> *Ibidem*.



veraneantes y turistas ocuparían las líneas construidas de primera línea de playa en la bahía de la Concha para, entre otras cuestiones, detener el paso del fuerte viento que provenía del mar hacia las manzanas interiores. De hecho, se dibujaban casas de tipo chalet en el borde marítimo, con jardines en la parte posterior y específicamente concebidas para el verano<sup>65</sup>.

Los edificios públicos, las plazas y jardines fronterizos con el mar y la playa (Alderdi Eder) se convirtieron en símbolo de los valores de la ciudad turística. Los signos más relevantes de dicha transformación serían acaso el intento de convertir el campo de maniobras en jardín lineal o establecer un casino en sustitución de la aduana que antes citábamos como equipamiento importante y a la vez simbólico de la ciudad portuaria, que vienen a integrarse en los espacios urbanos de los frentes de agua con una fuerza inusitada condimentada con todo tipo de elementos ornamentales y mobiliarios. Los artesanos y obreros se colocarían en unos espacios mucho más alejados, en las inmediaciones del barrio de San Martín y en un entramado urbano más denso; esto es, mayor población en espacios más reducidos. Todas las viviendas, eso sí, mantendrían una estética uniforme, respecto a una normativa detallada recogida en las ordenanzas de edificación y una estratificación social vertical además de la propia división espacial horizontal. Según las 'clasificaciones' sociales, los grupos de dicha sociedad 'clasista' se limitarían a ocupar las zonas urbanas que se destinaban para cada una de ellas. Por último, los asalariados y jornaleros de las industrias se desplazarían a las barriadas ubicadas fuera de los límites del ensanche burgués:

"La nueva ciudad que surgió tras la construcción del ensanche donostiarra se correspondía con el modelo de la que se conoce como ciudad-producto, donde la segregación de espacios está proyectada de acuerdo a una idea preconcebida de la función de la ciudad entendida como forma de representación social donde cada segmento social tiene su espacio urbano definido de acuerdo con su función"<sup>66</sup>.

En estos años desplegaría sus alas una visión a todas luces funcionalista de la ciudad. Olvidando la supuesta convivencia que se originaba en las abigarradas calles de la ciudad tradicional (hemos señalado, a pesar de ello, las diferencias entre los espacios intramuros y la zona portuaria), las elites donostiarras premiaron una imagen de ciudad que se correspondía punto por punto con el ideario que pretendía para su propia organización y para el resto de la población. Todo ello, implicaba obviamente las relaciones topológicas de cercanía y alejamiento del mar y en general de los frentes de agua; dado que estos bordes urbanos constituían los espacios más revalorizados. Una distribución 'social' del espacio que se expresaba con claridad en las justificaciones de la memoria del ensanche y que se materializaría en una nueva ciudad y sociedad, puesta al servicio de los primordiales intereses económicos de las clases dirigentes. "Algo que benefició a la belleza de la urbe y de su entorno, con una uniformidad arquitectónica y un máximo respeto urbanístico, que llevó incluso a mejorar el primitivo proyecto de Cortázar de nuevas zonas verdes (Alderdi-Eder, jardines del Buen Pastor), pero que en contrapartida encareció el suelo y las viviendas, alejando a las clases más humildes del centro de la ciudad"<sup>67</sup>.

Los datos anteriores nos clarifican por completo los procesos de 'gentrificación' de la época del ensanche, pese a que en la época no se utilizase demasiado dicho término sobre todo en nuestro contexto. Haciendo desaparecer los grupos humanos tradicionales de los espacios de siempre los entornos privilegiados de los bordes fluviales eran ofrecidos a las clases elevadas. El resultado de la gentrificación y segregación en Donostia-San Sebastián fue precisamente hacer desaparecer a las clases humildes y trabajadoras de los frentes de agua, marginándolos así de los espacios de calidad. En Bilbao, como contrapunto, la Ría marcaba como veíamos una dorsal diferenciadora entre la margen izquierda industrial y la margen derecha burguesa. Cruzar la Ría significaba penetrar o inmiscuirse en espacios urbanos muy diferenciados,

<sup>65</sup> "Las diversas clases del vecindario, por la naturaleza misma de las cosas y las necesidades de la vida, tienden, en general, a agruparse y localizarse en barrios distintos. Así que forman barrios de gente acomodada, barrios de obreros, etc etc. [...] El segundo grupo, o sea el de la población flotante y de bañistas, se halla situado frente a la bahía, con vistas a la playa, y arenal destinado a baños. La primera línea de casas de este grupo será deliciosa para la estación de verano, si bien estará muy azotada en invierno por los vientos del Norte y Noroeste. Esta línea de casas tendrá cada una un jardincito por la parte de la fachada testera o a la que da a Oriente y Mediodía, cuyos jardines, a la vez que sirvan de entretenimiento a los bañistas, evitarán los vientos del Noroeste a las casas del centro del grupo". KORTAZAR, A. "Memoria descriptiva del anteproyecto de ensanche...", en: MARTÍN RAMOS, A. *Los orígenes del ensanche...* op.cit., p. 269.

<sup>66</sup> LUENGO, Félix. *San Sebastián...* op.cit., p. 66.

<sup>67</sup> *Ibidem*.

símbolo de las clases sociales e incluso estéticas contradictorias. En uno y otro caso (Bilbao y Donostia-San Sebastián), con la excusa de la industria o el turismo, los frentes de agua no condicionaron solamente los límites de las tramas urbanas ensanchistas y después veremos que metropolitanas, sino que su influencia se extendió a las relaciones de las gentes que habitaban dichos espacios así como sus imaginarios simbólicos. Los monumentos, las obras de arte y el mobiliario urbano así como los elementos de carácter estético y de cultura material han legado el firme testimonio de las relaciones e interacciones mantenidas entre los grupos humanos entre sí y de las gentes con el medio, constituyendo el latido de esos 'paisajes etnográficos' y culturales en continua pugna y diálogo con el mar.

#### **II.5.4.2. De la teoría académica a la práctica del embellecimiento. La construcción del ensanche y su relación significativa y simbólica con los frentes de agua**

En Donostia-San Sebastián la monumentalidad más elocuente y fastuosa la detentará sobre todo la arquitectura con sus modelos estilísticos interpuestos para la construcción significativa y configuración simbólica de los frentes de agua. En dicho empeño, se utilizarán los recursos disponibles en la época que se plasman en unas estéticas que van desde los revivalismos hasta todas las tendencias 'neo'. Los promotores del casino de Alderdi Eder construirían el del Kursaal en la desembocadura del Urumea, en el solar que hoy día ocupa el Kursaal de Moneo, que se convertirá en uno de los símbolos arquitectónicos más post-modernos de la ciudad tal y como veremos después, en la competición que todas las ciudades disputan para ganar puntos en su atractivo monumental y estético. Los signos más impresionantes de esa competitividad son así las arquitecturas ensimismales, tal y como serían el Guggenheim de Bilbao que vemos en la primera parte de la tesis, junto al palacio de Euskalduna, ambos ocupando los frentes ribereños post-industriales y más emblemáticos de la ciudad, de forma similar al palacio del nuevo Kursaal de dota de un nuevo sentido a la ciudad marítima de Donostia-San Sebastián, remarcando la grandiosidad de la playa de la Zurriola.

Rememorando lo ya mencionado, la llegada a Donostia-San Sebastián de los arquitectos P. Ugartemendía y S. Pérez<sup>68</sup> aumentó la presencia de la arquitectura neoclásica en el ensanche de la ciudad. Aún así, las alternativas de estos profesionales que se ocupaban de las relaciones entre forma y función tuvieron una reverberación tan solo intelectual y en gran medida teórica, condicionando la continuidad de ciertos moldes clasicistas en el siglo XIX. De este modo, la composición arquitectónica clasicista determinaría el diseño de los edificios pero con la notable influencia que el eclecticismo ejercía en la ornamentación y la riqueza de los materiales constructivos<sup>69</sup>. La arquitectura realizada durante un cuarto de siglo en Donostia-San Sebastián tuvo como modelo preferente ese eclecticismo francés, dado que la ascendencia del estilo 'segundo imperio' y las reminiscencia del '*beaux arts*' lograron encandilar el gusto de la burguesía que veía en esas corrientes una puerta abierta hacia el cosmopolitismo. La influencia parisina no sólo fue importante en la arquitectura donostiarra sino en muchos de los elementos urbanos que poblaron los frentes de agua (buen ejemplo de ello son las fuentes Wallace con las cariátides que se encuentran en el paseo de Francia).

En la franja litoral, el palacio Miramar cogerá por ejemplo todos los 'neo-estilos' medievalistas<sup>70</sup>, construyendo incluso un 'falso túnel' para aminorar el impacto del tráfico que circulaba por la carretera de la costa contigua a la playa, lo cual marcaría el límite fronterizo entre la Concha y Ondarreta para el futuro, diferenciando ambas partes de la bahía mediante la organización de la propia estructura urbana que se distinguirá incluso en sus elementos ornamentales de los bordes fluviales. Siendo una de las playas más preciadas de la Península Ibérica, tendría que mejorar o incrementar aún múltiples servicios; entre ellos la traída de aguas, la pavimentación e iluminación. Tendría también que atender a la demanda de espacios urbanos verdaderamente monumentales, con edificios paradigmáticos y mobiliario urbano

<sup>68</sup> Profesor de Ugartemendía en la Academia de Bellas Artes.

<sup>69</sup> En el período de la Restauración (1876-1902) en Donostia-San Sebastián tenían claro que no podían rechazar las actividades lúdicas para el ocio, dado que la monarquía había escogido la ciudad como residencia veraniega.

<sup>70</sup> Según el proyecto del arquitecto británico Selden Wornum, el palacio afincado en un enclave singular de la bahía de la Concha completa el 'marco incomparable' del paisaje marítimo sobre el "Pico del Loro". La torre de entrada estructura la composición arquitectónica, mostrando un aspecto de alcázar romántico adaptado al terreno. Al hilo del carácter pintoresco que se intuye en todo el conjunto, el parque que bordea el edificio también se adapta a las condiciones geomorfológicas con árboles de gran porte.

específico. Los testimonios más sobresalientes los legan la imagen más exitosa de la ciudad de los frentes de agua, no sólo marítimos sino también ribereños: "en 1895 se colocó la primera barandilla en torno a la Concha, asegurada a un petril dotado cada cierta distancia de pedestales sobre los que se erguían artísticas jardineras. Cuando la barandilla fue retirada pasó a cumplir la misma función en el denominado Paseo de Francia"<sup>71</sup>.

Aparte de la barandilla de la Concha, algunas lámparas, relojes y barómetros integran el repertorio mobiliario que define la imagen más monumental y simbólica de la ciudad burguesa del frente marítimo. Junto con el voladizo de la Concha del arquitecto Alday (recuperado por el proyecto de Joaquín Zubiria en 1993) Ramón Cortázar proyectó unas micro-arquitecturas de reducida escala y funciones concretas (casa de baños real), que atesoran uno de los espectáculos arquitectónicos más típicos de los bordes de agua entre la ciudad y el mar, volviendo a retomar los criterios estilísticos del eclecticismo tras una etapa modernista de escaso escarmiento:

"Proyectados en 1912, la Caseta Real de Baños y el antiguo Balneario de la Perla constituyen el remate final de uno de los extremos del Paseo de la Concha, que culmina en el contrario con el Club Náutico. Su disposición formal sobre el voladizo que soporta el paseo, logrando salvar el desnivel entre éste y la playa, y su innegable significado en el entorno urbano de la Concha permiten calificar de singulares ambos edificios"<sup>72</sup>.

Aparte de 'salvar' las cotas del terreno el balneario de "La Perla del Océano" marca una horizontalidad y simetría manifiesta tanto en la composición arquitectónica como en la estructuración significativa y simbólica del paisaje litoral, buscando cierta continuidad con el voladizo de la Concha. De hecho, en la década de 1920 las casetas de madera que los bañistas poseían en la playa se sustituyeron por las cabinas integradas en los bajos del voladizo de una forma más discreta<sup>73</sup>. Esta solución liberó gran espacio en la playa aparte de propiciar mejoras en las condiciones higiénicas y en la imagen estética del panorama de los frentes marítimos. Con el inicio del siglo XX se suprimió el barracón de madera que era propiedad de un particular para edificar el balneario que le dotaría de una renovada dignidad a la bahía de la Concha, dado que el aspecto de deterioro que presentaba no se correspondía en absoluto ni estética ni funcionalmente con el aprovechamiento de calidad que se preveía:

"Contemplamos impotentes cómo ocupa lugar preeminente en el sitio favorito de nuestro pueblo, en medio de su renombrada playa, aquel barracón cuyo aspecto desagradable parece denunciar la deficiencia y penuria del interior. Hay una razón de estética y de conveniencia en la vida de San Sebastián. Si se han hecho grandes sacrificios por el ornato, derribando barriadas enteras, a veces en lugares extremos, ¿no merece un esfuerzo el procurar la desaparición de esa mancha que afea la Concha?"<sup>74</sup>.

Por otro lado, el balneario restaurado de "La Perla" y sus edificios adyacentes, incluyendo la rampa y escaleras para acceder a la arena, tenían como objetivo no obstaculizar en ningún instante la perspectiva del mar y el horizonte que se contemplaba desde las casas de la primera línea de playa, con la intención de integrarlos lo mejor posible en el paseo marítimo. La Caseta Real, ocupada hoy con distintos fines, es un edificio exento de planta centrada, que desarrolla su distribución en torno a las dos salas superpuestas que posee.

"Fue proyectada dentro de un eclecticismo de claro gusto francés y para su ejecución se empleó el hormigón armado a excepción tan solo de las fachadas, que son de sillería. Consta de una única planta baja y se halla precedido por una pequeña terraza, abierta gracias a un ensanchamiento del paseo con el que logra una perfecta cohesión"<sup>75</sup>.

En el frente de agua privilegiado de la Concha hubo numerosos proyectos puestos en marcha entre los siglos XIX y XX y que serían a la postre un fracaso estrepitoso, los cuales influirían en un corto o medio plazo en la re-configuración significativa y simbólica de los paisajes del litoral.

<sup>71</sup> SÁEZ GARCÍA, Juan A. "Desarrollo urbano de la ciudad", en: GOMEZ PIÑEIRO, J.; SÁEZ GARCÍA, J. A. (ed.). *Geografía e Historia de Donostia... op.cit.*, p. 182.

<sup>72</sup> RODRÍGUEZ SORONDO, M<sup>a</sup> del C. *Arquitectura pública...*, op.cit., p. 131.

<sup>73</sup> En el siglo XIX los propietarios de esas casetas las movían mediante ruedas hasta el borde del mar, para mayor comodidad de los bañistas.

<sup>74</sup> MUÑOZ ECHABEGUREN, F. *San Sebastián. La historia desconocida...*, op.cit., p. 117. (Archivo Municipal de Donostia-San Sebastián).

<sup>75</sup> RODRÍGUEZ SORONDO, M<sup>a</sup> del C. *Arquitectura pública...*, op.cit., p. 131-32.

### II.5.4.2.1. Algunos proyectos fallidos que pudieron modificar la bahía de la Concha

Tras desistir a la instalación de otro balneario en la Concha<sup>76</sup> (dado que obstaculizaba la visión de la playa desde el paseo según instancias municipales<sup>77</sup>), en la parte nororiental de esa misma playa se colocaría un criadero de pescado, en el espacio de charnela que después se destinaría a la construcción de la sede del Club Náutico. Ubicado en las inmediaciones de los jardines fluviales y el casino de Alderdi Eder, el edificio no podía de ninguna de las maneras obstaculizar la perspectiva urbana hacia el mar tal y como se ha señalado en infinidad de ocasiones. La empresa de explotación de dicho equipamiento pensó en rematar la estructura con una gran portada en las escaleras del muro de la costa; lo que el Ayuntamiento mandaría demoler lo antes posible tal como se percibe en algunas imágenes fotográficas de la época. El Consistorio negaría también la ampliación de la infraestructura en 1899 alegando los mismos motivos estéticos y paisajísticos, y rechazando de plano el efecto pantalla que causaría en el espacio superior a partir de las líneas de rasante. "Uno de los principales atractivos de esta Ciudad, es el de tener a la orilla del mar bellos paseos, y en todos los proyectos de ensanche y modificaciones introducidas, se ha procurado siempre disponer las cosas de modo que se llegara a ese resultado, aun a costa de grandes sacrificios, impidiendo que hicieran construcciones que quitaran las vistas del mar, tan buscadas por los forasteros que nos honran con sus visitas"<sup>78</sup>. Las crónicas relataban que la parte superior de la construcción se destinaba a observatorio meteorológico, pero saltaba a la vista que se le dio ese nombre para causar algún efecto de utilidad pública, porque de otro modo no se explica que se escogiese el punto más bajo de la Ciudad.

Al comienzo de la década final del siglo XIX presentaron a la municipalidad un proyecto que obtendría energía aprovechando la fuerza del agua y las mareas (antiguo precedente de las energías actualmente consideradas 'renovables'), de modo que las aplicaciones funcionales de esa energía serían numerosísimas en la actividad industrial, en la limpieza y el alcantarillado así como en la iluminación pública de la ciudad. El Ayuntamiento tuvo muy en cuenta dicha iniciativa, alabando su interés y mostrándose favorable a facilitar la instalación y el uso del mecanismo. Antes hemos visto la funcionalidad del viejo molino de mareas que aún funcionaba en la orilla del río Urumea hacia la altura de los meandros de Amara<sup>79</sup>. Esta otra infraestructura

<sup>76</sup> En 1908 se quiso crear un nuevo balneario de invierno. El Ayuntamiento no dudó en rechazar también este proyecto, acusando a sus responsables de hurtar terremos en la playa y constituir un 'atentado' para la ciudad.

<sup>77</sup> El Ayuntamiento defendió entonces los modestos intereses de los propietarios que tenían sus cabinas y casetas de baño en la playa, conformando el paisaje típico que existía en el borde del mar desde hacía varias décadas (ya que la legislación también les otorgaba privilegios por la antigüedad del negocio), y tomaron como monopolio la actitud inflexiva y a veces irreverente de los promotores del balneario. "De conceder al peticionario la concesión que solicita, se sigue en primer lugar un gravísimo perjuicio a los vecinos de esta Ciudad. Pocos serán los que ignoran que la playa de San Sebastián se halla casi toda ella ocupada por casetas de baño, desde muy lejana fecha, siendo en la posición de la misma en la que se trata de construir el balneario. Los modestos industriales, dueños de dichas casetas, que en la época estival consiguen a costa de improbo trabajo, reunir algunas pequeñas ganancias, que les sirven para sostenerse durante el invierno, habrían de ver destruida la industria a que se dedican. Dichos industriales forman una clase numerosa y compuesta de vecinos de escasos medios de fortuna, y unido al gran número de personas que se ocupan de las faenas propias del servicio de baños, hacen que constituya un daño al interés colectivo del vecindario. Por esto la Corporación Municipal, atenta a proteger los intereses comunales amenazados, no puede menos que reclamar enérgicamente contra toda concesión que tienda a producir semejante daño. Esta concesión solicitada, lleva en sí el sello del monopolio, toda vez que con tres o cuatro concesiones de esta clase, la hermosa playa de la Concha sería patrimonio de otros tantos afortunados industriales. Otra razón para que se deseche el proyecto, es que hace más de veinte y más de cuarenta años que, en el sitio donde trata de construirse el Balneario, tienen sus casetas y se dedican al servicio de baños los vecinos de esta Ciudad y según la ley de 1880, esta antigüedad da derecho a la continuidad de servicio. Otro perjuicio también gravísimo, ese l que sufriría el Paseo de la Concha, solaz de los vecinos durante todo el año, y el Ayuntamiento está interesado en que todo el perímetro de los paseos queden siempre libres y expeditas las vistas del panorama del mar". MUÑOZ ECHABEGUREN, F. *San Sebastián. La historia desconocida...*, op.cit., pp. 79-80. (Archivo Municipal de Donostia-San Sebastián).

<sup>78</sup> *Idem*, p. 69.

<sup>79</sup> Estos mecanismos hidráulicos enraizados en sociedades tradicionales tenían un funcionamiento cíclico. Algunos perduraron hasta los siglos XIX e incluso el s. XX pero para entonces ya estaban en franco retroceso y declive, dado que dicha energía iba quedando relegada y crecían sin cesar los procesos de desecación de marismas en las orillas y desembocaduras de ríos. Aún así, en otras épocas la presencia de esas estructuras provocó cambios y transformaciones paisajísticas de profundo calado en el litoral: "ciertos paisajes, incluso hoy dignos de contemplación estética, no son un testimonio de la naturaleza inmutable sino que pertenecen, por el contrario, a una dinámica antrópica, de la actividad económica y social que es importante descifrar pues su descubrimiento nos ayudará a comprender mejor nuestro entorno más próximo". AZURMENDI, Luis. "Molinos de marea", *FABRIKART (Arte, Tecnología, Industria, Sociedad)*, número 5, Bilbao: Universidad del País Vasco/Euskal Herriko Unibertsitatea, 2005; pp. 76-91. Con dicha influencia decisiva en las áreas inundables, marítimas y ribereñas, los molinos de mareas se

que podía ser una fuente energética moderna, era obviamente más avanzada y mucho más innovadora para satisfacer supuestamente los servicios que precisaba la ciudad<sup>80</sup>.

De allí a unos años un particular solicitó la licitación para instalar en la playa de la Concha un nuevo Kursaal provisto de embarcadero. A las diatribas del Ayuntamiento se sumó en esta ocasión el desacuerdo del Colegio de Arquitectos Guipuzcoanos, argumentando como solía ser habitual, la alteración de la playa y que dicho edificio no compensaba en absoluto el deterioro paisajístico del entorno. Además, arrebataría un precioso espacio a las regatas que se celebraban en la bahía, de modo que, en definitiva, unos y otros achacaban la falta de respeto por el panorama estético de ese frente de agua. Ante el gran número de servicios que existían ya en esa zona marítima (Real Club Náutico, restaurantes...), se apelaba a la riqueza primigenia de la ciudad que era su paisaje 'excepcional' determinado por la bahía y el parque lineal de Alderdi Eder. "El Kursaal proyectado tiene exageradas dimensiones. Su excesiva altura y desacertado emplazamiento, despojarían a gran parte del parque de Alderdi eder y paseo de la Concha, de los espléndidos panoramas que hoy son su encanto y atractivo principal". Entre tanto, "el estribo en el que se apoya el puente que ha de dar acceso al Kursaal, ocupa sin necesidad alguna, un buen espacio de la playa de baños y viene a destruir por completo el pensamiento citado, cortando la galería"<sup>81</sup>. El punto de arranque del puente de acceso al edificio y el puente mismo originarían graves perjuicios, por lo que no era de extrañar que causase alarma en el público y estuviese bien justificado el temor de que sufriesen menoscabo las condiciones de la playa de baños. Paralelamente, el Ayuntamiento tenía solicitada una concesión para establecer al pie del muro del paseo una galería-balneario, habiendo tenido especial cuidado al trazarla para no romper la alineación y las rasantes.

Una vez concluida oficialmente la guerra civil en 1939, en el proyecto de restauración del casco antiguo surgido ese mismo año con resonancias claramente manifiestas del poder autárquico, se presentó una iniciativa que llamaba la atención tanto por su curiosidad como por la magnitud de las obras a realizar. Se trataba en ese caso de aprovechar la remodelación de la ciudad antigua para trazar un túnel recto bajo el monte Urgull desde la plaza de la Trinidad<sup>82</sup> hasta el paseo Nuevo del frente marítimo que rodea el borde de los acantilados. Además, justo en medio del trazado rectilíneo del subsuelo habría un ascensor que se dirigiría verticalmente hasta el castillo de la Mota de la cumbre de Urgull, lo cual tiene su similitud a nivel de ideología y confección, aunque a mucha menor escala, con el largo túnel que en Bilbao se quiso abrir bajo el monte Artxanda para su unión con el valle del Txorierrri y cuya excavación definitiva no se conseguiría casi hasta el inicio del siglo XXI.

#### **II.5.4.2.2. Delimitación del espacio fluvial del ensanche con la ciudad histórica y el puerto**

Teniendo en cuenta la forma en que el ensanche y los trazados urbanos posteriores tejían su aproximación al frente marítimo (sin olvidar el trasfondo burgués que el fenómeno urbano del litoral mostró durante esos años finiseculares, tanto con los proyectos realizados como con los rechazados), el aspecto que la ciudad adquiriría en los históricos bordes fluviales puede observarse claramente si se toman en consideración los elementos más significativos y característicos del puerto. La ciudad tenía un límite definitivo en la puerta de "Portaletas" que antes hemos mencionado. Dicho pasaje liminal marcaba la frontera entre la ciudad tradicional

---

integran en la historia de la técnica pre-industrial sobre todo a raíz del conocimiento descubierto por las representaciones gráficas. Espejo social, económico y estético de las poblaciones cuyos modos de vida se asociaban al agua salada en los cauces de las rías, son un legado testimonial de una cultura material patrimonial digna de conservación y salvaguarda. Parte importante y ciertamente cultural del patrimonio costero del Atlántico, son también elementos relevantes de la cultura marítima europea. Aparte de las diferencias palpables de las ruedas hidráulicas las tipologías distan igualmente desde la vertiente del uso de los materiales, siendo algunas de ellas de madera y la mayoría de piedra, por ejemplo en los propios meandros del Urumea en Donostia-San Sebastián.

<sup>80</sup> En siguientes capítulos comentamos, aunque sea de una manera escueta, cómo en la villa de Hondarribia se quiso recuperar de un modo simbólico la memoria de los artilugios de antaño que utilizaban como materia prima la fuerza producida por las mareas, con una propuesta estética de alto componente etnográfico-atropológico y signitivo.

<sup>81</sup> AZURMENDI, Luis. "Molinos de marea", *op.cit.*, p. 119.

<sup>82</sup> Espacio urbano de corte singular (con frontón y sutil tratamiento del terreno como preámbulo de otros empeños arquitectónico-escultóricos), diseñado y configurado por el arquitecto Peña Ganchegui en 1961 y que ha constituido un reducto de identidad para el entorno. Se encuentra nuevamente en el ojo del huracán por el cúmulo de intervenciones poco afortunadas que se han producido en las últimas décadas, alterando la fisonomía de dicho elemento de patrimonio urbano para la ciudad, con la connivencia de los poderes públicos y los propios colectivos ciudadanos que, a grandes rasgos, han asimilado los cambios en pos de una supuesta mejoría en las utilidades diversas de la plaza.

intramuros y el espacio 'exterior' portuario. Ahí no existía, por lo tanto, una continuidad del paisaje fluvial construido como sucedía con las perspectivas de la bahía de la Concha a medida que el ensanche se aproximaba a la primera línea de mar, sino que las murallas introducían una radical separación de los entornos históricos anclados en la tradición y la modernidad decimonónica destilada por la ciudad burguesa. A la hora de citar el punto de pasaje de "Portaletas", por lo tanto, no se puede olvidar el hecho de que las primeras murallas que bordeaban la ciudad comenzarían a instalarse casi con total seguridad en el espacio de costa que limitaba la primitiva villa medieval con los muelles rudimentarios.

También existió otra puerta de entrada que tendría una vida bastante accidentada (se clausuró durante el siglo XVI para ser abierta después, hasta anularse definitivamente hacia la mitad del siglo XVII). "Destacaba claramente de la línea de muralla, con las tres mismas aperturas que tiene hoy; dos angostas que miran al Noroeste y Suroeste y una más amplia, central, embocada hacia 'Kaiburu'. Hasta 1837 se coronaba con una plazoleta aspillerada y una caseta de protección donde estaba situado permanentemente el cuerpo de guardia"<sup>83</sup>. A mediados del siglo XIX y durante los trabajos portuarios que anteriormente reseñábamos en ese siglo se procedió a la apertura de otra puerta en las murallas, para facilitar la entrada directa de las carretas y diversos transportes hasta las dársenas (esta sería igualmente demolida en 1871). Con la creación de la puerta del Ingente, la 'Puerta de mar' o "Portaletas" sufrió algunos cambios en 1856 colocando una tejavana a la vez que se simplificaba su estructura. En 1879 las últimas murallas del puerto fueron desmontadas para hacer posible la construcción de la calle, instalándose así mismo el paseo de cota superior que transformaría otra vez el aspecto de la portada. Además, el vertiginoso tráfico portuario originó la acumulación de múltiples 'chabolas' y micro-arquitecturas de servicios acopladas al histórico monumento divisorio que, de modo paralelo, servía para garantizar el paso de las personas y los vehículos. "Portaletas era el lugar de encuentro de aquel mundo heterogéneo que vivía o trabajaba en el muelle: marinos, pescadores, miqueletes, celadores de arbitrios, operarios de carga y descarga, así como vecinos y visitantes que acudían simplemente para entretenerse"<sup>84</sup>. Las obras que otorgaron la morfología actual a la puerta se llevaron a cabo en 1921, con la supresión del tejado y la colocación de la terraza con asientos. Y con la rehabilitación de dicho paso se facilitó también la subida al monte Urgull que estaba en trámites de reconvertirse en parque público<sup>85</sup>. Tal y como se ha mostrado, durante esos años se estaba implementando un nuevo lavadero, produciendo transformaciones considerables en los restos de muralla que perduraban en el frente marítimo junto al espacio portuario.

El mobiliario urbano del entorno del puerto y las micro-arquitecturas cumplían sus funciones utilitarias, alejadas en todo caso de los prosupuestos más ornamentistas y embellecedores de los frentes fluviales del ensanche. En los diques, muelles y dársenas del puerto por ejemplo encontraremos tubos de cañón anulados ejerciendo la función de noray para el amarre de las embarcaciones. Dichos cañones que mantienen en la actualidad una estructura semejante serían los recuperados en las reformas de mediados del siglo XIX. Junto con ello, los elementos más característicos de sujeción serían los bolardos, cadenas y argollas, algunos de los cuales permanecen como elementos de cultura material portuaria y fluvial que nos legan el testimonio de unas formas de vida y de relación de las gentes con el medio marino. Antes bien, "los situados en la dársena deportiva ya no cumplen función alguna, salvo la decorativa, pues las embarcaciones se sujetaban a malletas y cadenas submarinas y, más recientemente, a los pantalanos instalados entre octubre de 1999 y julio de 2001"<sup>86</sup>.

<sup>83</sup> AGUIRRE, R. *Donostiako kaia... op.cit.*, p. 59.

<sup>84</sup> *Idem*, p. 60.

<sup>85</sup> La última restauración de "Portaletas" se realizaría en 1988.

<sup>86</sup> *Idem*, pp. 44-45. "Como sucede en muchos puertos, los norays donostiarras son antiguos cañones de avancarga enterrados en el macizo de fábrica con la cureña hacia fuera y un poco alejados del borde para ganar en solidez de anclaje. [...] Todos ellos se acomodaron a la última fase de construcción de los muelles (hacia 1856) pero seguramente proceden de los muelles que existían con anterioridad ya que se trata de cañones de hierro del siglo XVIII y principios del XIX. En esta época se suprimen los excesivos adornos de las cureñas y se unifican modelos y calibres [...]. Se trata de cañones relativamente cortos fabricados en hierro y del tipo de 'sitio o plaza' para la defensa estática [...]; es posible que alguno fuera extraído del fondo de la bahía y procediera de los navíos naufragados en la zona. [...] Los bolardos, más uniformes y cortos, están colocados en zonas de nueva construcción, a borde de muelle y anclados con tirantes a la cinta de granito. [...] En el puerto pesquero, entre noray y noray se extendieron en 1877 cadenas delgadas a las cuales se sujetaban las lanchas, lo cual aumentó notablemente la capacidad de amarre. Pero de noche el sistema resultó peligroso para los transeúntes produciéndose numerosos accidentes. En 1891 se sustituyó la cadena por argollas empotradas en el muro. Actualmente existen norays y bolardos". *Ibidem*.

De modo parejo, el panorama de las boyas de navegación de las aguas de la costa se insertaba en el paisaje fluvial finisecular del siglo XIX. En 1884 diseñaron el modelo para una nueva boya de hierro de modo que tres años después había numerosas boyas tanto en la entrada del puerto como en el espacio-fondeadero de la isla<sup>87</sup>. La rampa del puerto constituía uno de los elementos más significativos, una superficie inclinada hacia el agua situada entre las murallas y el embarcadero del Club Náutico. En un puerto espacialmente tan limitado, la rampa era una estructura destinada a todo tipo de labores y servicios, durante sus años de vigencia entre 1962 y 1905<sup>88</sup>. El suelo se condimentó a partir de 1856 con pavimento colocado sobre la arena, compuesto de materiales extraídos de las canteras de Deba y Zumaia. Las reparaciones tenían que ser habituales por el intenso trasiego, hasta que ya en 1896 se sustituyó toda la pavimentación. Por otro lado, el Ayuntamiento aceptó colocar un barómetro en la entrada del puerto conjuntamente con otras muchas micro-arquitecturas para los servicios portuarios. Cada administración actuaba con independencia y disponía sus edificaciones dispersas por el exiguo espacio del puerto. Ante ello, el Ayuntamiento no cesaba en denunciar el lamentable estado del puerto sobre todo de cara a los visitantes y turistas veraniegos, en lo que concernía a muchas construcciones más o menos improvisadas y adosadas a los muros; la caseta del práctico y de los carabineros, la aduana, la cabina del controlador, la báscula y lavadero así como otros servicios permanentes y/o efímeros.

El lavadero público de madera prestó servicio durante cincuenta años casi en el mismo lugar de origen, hasta que fue sustituido por otra construcción de hormigón en 1922. En la década de 1960, una vez trasnochada su función de uso desapareció del paisaje con la intención de dejar al descubierto los últimos rastros de las murallas, con el advenimiento del interés por las políticas de conservación patrimonialista ante el imperante desarrollismo. Diez años después desaparecían por completos casi todas las pequeñas construcciones subsidiarias con la decadencia del propio puerto. En lo que respecta a la báscula, en 1905 se establecería la primera de gran capacidad, escogiendo la siguiente en 1922 mediante concurso. Para esa época parte de la flota pesquera ya estaba equipada con motores de gasolina, para lo que se instaló en 1927 el suministro mediante un sistema oculto en el subsuelo. La grúa de vapor de los muelles, en cambio, es anterior, puesto que ya existía el aparato que se movía sobre raíles desde finales del siglo XIX<sup>89</sup>. Aún así, el elemento más simbólico de ese espacio del límite urbano y marítimo del puerto y concerniente a toda una colectividad unida a la cultura marinera sería el monumento en honor a Mari, denominado así popularmente por los lugareños, y erigido por vez primera en 1967<sup>90</sup>. Costeado por la ciudadanía y el Consistorio, construyeron un cubo pétreo con una capilla superior, así como la placa que dibujaba el perfil del personaje:

"Cuando en el último tercio del siglo se incrementaron de forma notable las capturas de pescado, el monumento constituía un obstáculo en el muelle, entonces más estrecho que en la actualidad. De ahí que se realizara un nuevo proyecto, que lo situaba pegado al muro, con un diseño más plano y a la altura del paseo. Su autor fue Jacinto Matheu [José Goicoa-ren portiko, basamentu, koloma, frontoi eta kapiteldun tenplu neoklasikoan]. El conjunto escultórico es de estilo neoclásico, con frontón y columnas labradas en piedra blanca [de Angulema o similar] que enmarcan la hornacina donde se sitúa el busto de Mari, en bronce<sup>91</sup>. En la parte inferior un bajorrelieve también en bronce representa la lancha de salvamento remando contra las olas dentro de la bahía. Estas dos piezas se fundieron en los talleres Massiera, de Barcelona"<sup>92</sup>.

<sup>87</sup> Cuando entre el siglo XIX y XX cambiaron las condiciones de la navegación marítima el tráfico se redirigiría hacia Pasaia. Las boyas serían utilizadas por las embarcaciones recreativas e incluso para funciones no previstas (para tomar el sol y como trampolines para el agua; señal inequívoca de las nuevas funciones y plataformas lúdicas de la ciudad). Sin un acometido específico, irían desapareciendo del agua paulatinamente hasta 1975.

<sup>88</sup> Hay que dar cuenta de que a mediados del siglo XIX solamente había cinco fuentes de agua potable para el abastecimiento de los habitantes intramuros.

<sup>89</sup> "En julio de 1895 se concede nueva licencia de grúa a vapor [...] para instalar en Kaiburu. En 1932 se instalaron dos grúas de mano [...] una en Kaiburu y otra en el muelle nuevo. En 1934 se convocó concurso para el montaje de otras dos grúas de pequeña potencia, esta vez eléctricas, que no llegaron a instalarse. Una de las grúas a vapor instalada en 1895 permaneció activa más de sesenta años [...]. En 1955 se inició el proceso para su sustitución por otra a gasoil, sobre neumáticos, de la marca Nelson. Actualmente funcionan dos grúas, al servicio de la navegación deportiva. Fabricadas por G. H. Beasain". AGUIRRE, R. *Donostiako kaia...* op. cit, p. 55.

<sup>90</sup> José María Zubia fue originario de Zumaia (1801), conocido entre pescadores, navegantes, marineros y gentes de mar con el sobrenombre de 'Mari'. Durante buena parte del siglo XIX se dedicó a las labores de rescate marítimo en casi toda la franja costera guipuzcoana y del País Vasco, por lo que llegó a ser un personaje muy respetado y querido, demostrando su coraje en los enfrentamientos con el mar hasta su fatídico fallecimiento acaecido en 1966.

<sup>91</sup> La base del busto se construye en mármol de Carrara.

<sup>92</sup> AGUIRRE, R. *Donostiako kaia...* op. cit, p. 71.

Inaugurada esta otra versión hacia el año 1900, a sus pies aparecen grabadas las estrofas del maestro Antonio Arzac. Aparte de ello, la calle más próxima al espacio portuario sería denominada en adelante calle de Mari según decisión municipal. En los puntos estratégicos de la ciudad y sobre todo del ensanche se pueden apreciar numerosos monumentos que rememoran la memoria de célebres personalidades, si bien la mayoría de las cuales siguen las pautas estéticas de las estatuas clásicas colocadas sobre pedestales arquitectónicos, en aquellos lugares donde median entre el espacio público y las fachadas arquitectónicas circundantes. Algunos de ellos se encuentran en los frentes de agua ribereños y marítimos, siendo ejemplo de los paradigmas estilísticos arquitectónicos y escultóricos del momento. En esta categoría incluiríamos el susodicho monumento que conmemora la persona de Mari y sus hazañas en el mar, razón por la cual en este caso la identificación con la colectividad se constata quizás de forma más evidente, aún siendo el homenajeado una persona popular que dista de pertenecer a una elite poderosa, pero cuyas valientes gestas salvando la vida de otras personas en el mar fueron especialmente valoradas entre la colectividad marinera.

#### **11.5.4.2.3. Elementos emblemáticos en la configuración urbanística significativa y simbólica de los frentes de agua**

Con la relativa primacía de los estilos clasicistas tanto en los monumentos escultóricos, como en las arquitecturas emblemáticas y el mobiliario urbano significativo, el casino monumental construido entre 1882 y 1887 trataba de reunir la ciudad histórica y el puerto con el ensanche. En el espacio urbano litoral más revalorizado que correspondía al encuentro del parque lineal de Alderdi Eder con los límites del ensanche, el edificio presentaba una clara influencia de la arquitectura francesa de entonces no únicamente en su aspecto y distribución sino también en su emplazamiento, dentro del paisaje natural de la bahía y en el marco de una ciudad esencialmente veraniega<sup>93</sup>. El propio lugar de ubicación, con la geometría horizontal que el edificio concreta en el paraje determinado por los jardines del frente marítimo, supone ya una invitación suficientemente atractiva. Con una sutil mezcla fantástica entre el eclecticismo y el modernismo francés, las columnas de orden corintio tendrían los capiteles, las molduras y las bases doradas fruto de la mención al procedimiento ornamental que se utilizaba durante el siglo XVI en Italia y sobre todo en Florencia, y basándose en los 'neo-estilos' de la época. Los relieves escultóricos aparecen en general en los capiteles y las ménsulas, siendo así mismo comunes en los frisos, tímpanos y arquivoltas los motivos de azulejo que hizo propios el eclecticismo local en el entorno de Donostia-San Sebastián<sup>94</sup>. Con el ánimo de embellecer el campo militar de maniobras que la ciudad recuperó en esa zona marítima, la sociedad anónima "Casino de San Sebastián" fundada en la década de 1880 propondría y gestionaría las ingentes obras con el patrocinio de un concurso entre los arquitectos del Estado español. El proyecto ganador sería el propuesto por Adolfo Morales y Luis Aladrén bajo el lema "Aurrera".

Este casino que adquiriría una resonancia notable en toda Europa define bien la relación e interacciones que se dan entre la ciudad veraniega, el frente marítimo con su playa y el elemento lúdico del juego como interés recreativo para una clase social pujante, con lo que vuelven a originarse y replantearse históricamente y culturalmente esas relaciones entre las colectividades humanas presentes en el territorio y el propio medio marino. Adjunto al paisaje marítimo reconvertido en urbano, en la ciudad turística primarían los símbolos arquitectónicos llamados a caracterizar con su presencia los gustos y referencias estético-culturales de una época. A pesar de que ya desde algunas décadas antes (hacia 1860) existía la idea de construir un casino en el límite en el cual el río Urumea se encuentra con el mar, al lado del terreno donde posteriormente aparecería el mercado de la Bretxa. Este hubiese tenido como telón de fondo el paseo ribereño próximo a la desembocadura de la ría y la playa de la Zurriola, con una perspectiva paisajística abierta hasta el monte Ulia. Además, hubiese 'ocultado' una vez más las casas 'viejas y feas' del casco antiguo, anteriores al incendio de 1813, así como el propio mercado alternativo, obstaculizando la 'visión más indecorosa' de la ciudad.

<sup>93</sup> *Idem*, p. 109.

<sup>94</sup> Acerca del concepto o categoría artística aludida por este término, limitándonos sobre todo al contexto geográfico y cultural de Donostia-San Sebastián, puede verse: GRANDÍO, Yazmina. *Urbanismo y arquitectura ecléctica en San Sebastián (1890-1910)*, Donostia-San Sebastián: Sociedad Guipuzcoana de Ediciones y Publicaciones, Grupo Dr. Camino de Historia Donostiarra, Real Sociedad Bascongada de Amigos del País, 1987.



Por la parte que a nosotros nos corresponde, las arquitecturas emblemáticas de los frentes de agua de Donostia-San Sebastián siempre han colaborado activamente en la estructuración del entramado y de la malla urbana. También ahora y en el paraje marítimo de Alderdi Eder pretendieron establecer numerosos equipamientos adyacentes como una galería para las plantas e invernadero, acuario, quiosco, teatro al aire libre, juegos de verano, velódromo y varias fuentes monumentales. En 1899 Luis Armando Lebreton planteó en este sentido dos relieves para situarlos frente al casino así como una fuente monumental que conectaría con el eje central de Alderdi Eder, encargando dicha fuente a la casa parisina "Le Val d'Osre" (de hierro fundido bronceado). Al final, en los proyectos definitivos se prescindiría de muchos de esos elementos de mobiliario y 'micro-arquitectura'<sup>95</sup>. El jardinero francés Pierre Ducasse fue quien acometió los trabajos (al igual que los jardines de Miramar, señal de la importancia que la aristocracia y la burguesía del momento daban al embellecimiento del espacio urbano con plantaciones de diversa índole<sup>96</sup>). Monsieur Duclos plantearía también una fuente luminosa que no tendría ningún éxito. En 1886 se colocó a la entrada de la Concha un reloj de cuatro esferas sobre una pilastra, el cual mostraba simultáneamente los horarios de Madrid, París, Londres y Donostia-San Sebastián. Aparte de la funcionalidad real que podría ostentar, estos fueron en definitiva algunos de los elementos de mobiliario urbano más simbólicos y significativos de todo el variado repertorio que ayudó en la implantación del rostro más monumental de los espacios del límite entre la ciudad y el mar en la bahía de la Concha.

La configuración del parque de Alderdi Eder, por el contrario, no se ha mantenido incólume hasta nuestros días. Como la vegetación instalada por Ducasse no soportaría los vientos del mar y las tempestades invernales, protegieron el jardín con un montículo entre el paseo y la playa; conocido durante un tiempo con el nombre de "Monte Ruso", bosque densamente arbolado con cuevas artificiales y observatorio marítimo. Con el propósito de recordar el centenario del incendio de 1813, el Ayuntamiento quiso instalar un monumento en ese lugar, de modo que en el concurso convocado a tal efecto los arquitectos Javier Luque y Julián Apraiz fueron los vencedores junto con el escultor Pique, proponiendo la solución que titularon "Zubieta". Se pensó en un basamento irregular para el grupo escultórico erigido en mármol de Carrara que conmemoraría a su vez tres pasajes históricos, con relieves donde aparecería la fatídica fecha del incendio y la destrucción de la ciudad. En la parte superior, la figura de la cuadriga dorada de bronce presidía el conjunto de un monumento que, como antes adelantábamos, no satisfizo a nadie hasta el punto de que una década después se decidió su supresión, dejando otra vez las arquitecturas y el mobiliario característico como exponentes simbólicos del espacio urbano litoral y testigos de la transformación de los frentes de agua.

Parecido a lo que sucedió con el casino y el parque de Alderdi Eder, los proyectos de edificación del teatro Victoria Eugénia y del Hotel María Cristina en la desembocadura del Urumea vendrían en un mismo paquete. Más allá de constituir arquitecturas emblemáticas, son elementos que se integran en un proceso de planificación urbanística que estructura de modo sobresaliente el espacio urbano del límite entre la ciudad y el agua que se encuentra ocupando un terreno privilegiado entre el borde marítimo y ribereño. Lo cual nos muestra la relación intrínseca entre los edificios y el planeamiento que caracteriza el urbanismo de la ciudad:

"Forman [...] un conjunto inseparable como parte de un mismo espacio dentro de la ciudad cual es el de los jardines de Oquendo junto al río. Ambos fueron inaugurados en el año 1921 con el fin de dotar a San Sebastián de nuevos elementos que contribuyeran al desarrollo de su principal industria: <<reconocida en el extranjero con la denominación de industria del viajero>>"<sup>97</sup>.

<sup>95</sup> En los plenos municipales se alzaron algunas voces contrarias. Por un lado, no aceptaban la retirada del montículo artificial del frente marítimo que aludiremos en los párrafos inferiores (dado que se colocó para proteger la vegetación de las embestidas del mar). Mientras que por otra parte, algunos concejales pretendían privilegiar otras obras de mayor interés; la iluminación de los espacios públicos urbanos, las carreteras de Ulia y Loiola o las mejoras en los barrios deprimidos. Así, la ciudad que disponía de unos posibles y de una vida acomodada no podía hacer oídos sordos al clamor de las grandes masas de población y afrontar 'gastos innecesarios'. Estas actitudes cívicas no eran extrañas, sin embargo, dentro de los parámetros éticos de algunos burgueses ilustrados.

<sup>96</sup> "El jardín, el parque, adquiere una especial importancia, a partir de mediados del siglo XIX, lo estrechamente unido a las tendencias artísticas que informan la construcción de la casa, y esté sometido a la imaginación del que lo construye. No es por casualidad que aparezcan árboles exóticos, éstos, producen un efecto muy superior en la imaginación del ciudadano, aporta un sabor romántico. Y así el jardín se integra perfectamente con la casa edificada". GRANDÍO, Yazmina. *Urbanismo y arquitectura ecléctica...* op.cit., p. 97.

<sup>97</sup> RODRÍGUEZ SORONDO, M<sup>a</sup> del C. *Arquitectura pública...*, op.cit., p. 159.

La “Sociedad Anónima de Fomento” de Donostia-San Sebastián prefería colocar el hotel en el centro de la ciudad pero sin perder la perspectiva con el mar. En el caso del teatro, aunque la cercanía al núcleo del ensanche se consideraba indispensable, se estimaba mucho el aprovechamiento de unos suelos propios destinados a paseos y jardines. Así, la calle Miramar, la avenida Askatasuna y el paseo de la Concha conforman un triángulo que fue la porción urbana que se utilizó para la construcción, a pesar de que dicho emplazamiento era criticado por algunos. Aunque al inicio se reservaban los jardines de la Zurriola para la ubicación del teatro, finalmente los promotores decidieron colocar ambos edificios en un mismo lugar:

“Este paseo situado junto al río Urumea, en el tramo de su desembocadura al mar, había aumentado considerablemente su área debido a los terrenos ganados al mar con el Ensanche de la parte oriental de la ciudad, lo que hizo posible la continuación del paseo de la Zurriola en el paseo de Salamanca. No obstante y dado que especialmente el hotel necesitaba de las vistas al mar, se hacía preciso implantar los edificios en una alineación muy cercana a la orilla del río con lo que la anchura del paseo quedaba inevitablemente reducida. Para que esto no ocurriera la citada Sociedad [de Fomento] planteó como solución ejecutar por su cuenta las obras necesarias para un nuevo encauzamiento del río con el fin de ganar al mar una superficie análoga a la que se solicitaba para la construcción de los edificios [...], y de este modo conseguir devolver al paseo su amplitud anterior”<sup>98</sup>.

Como compensación, la sociedad promotora quería que se construyese un ‘*palmarium*’ o paseo cubierto de invierno a cargo de las arcas municipales. Sin embargo, la administración nacional prohibió el proyecto debido a los problemas que podrían surgir en el cauce del río, dado que no se ofrecía ninguna solución al plan de mejoramiento de la navegación. El proyecto definitivo preveía la construcción de ambos equipamientos (el hotel y el teatro) en un mismo espacio pero retranqueando la línea de edificación, para posibilitar la plantación de sendas hileras de árboles entre los edificios y la calle Okendo. Los planos del hotel serían encargados al arquitecto francés Charles Mewes y en el concurso de anteproyectos para el teatro Francisco Urcola sería el que gozó de mayores parabienes. En el instante en que volvía a estar de moda un estilo ‘neo-plateresco’ que pretendía resucitar la grandeza del imperio español perdido ante los ‘extravíos extranjeros’, se fijaban con mayor ahínco en los detalles ornamentales, más incluso que en la composición arquitectónica<sup>99</sup>. Las fachadas más relevantes y las entradas principales mostraban su cara al paseo de ribera, mientras que la parte trasera constaba de jardines siguiendo el modelo constructivo residencial, salvando las distancias, que algunos años antes A. Cortázar había propuesto para el frente de agua marítimo en el plano del ensanche. Si bien la estructura se realiza en hormigón armado, según la tradición del momento que precisaba el ‘ocultamiento’ de los nuevos materiales constructivos que comentábamos antes, de manera que en las fachadas se utilizaron la arenisca y la piedra de sillería. Distinto al teatro Victoria Eugenia, el estilo ecléctico del hotel María Cristina es mucho más cosmopolita, internacional y de clara influencia francesa. En las corrientes eclécticas del inicio del siglo XX ambos movimientos estilísticos tomarían parte, consolidándose como los paradigmas más representativos de los frentes de agua de Donostia-San Sebastián.

En el espacio público urbano intersticial entre ambos edificios se configuraron los jardines de Okendo, siendo el elemento escultórico más emblemático del lugar la estatua de Marcial Aguirre (1895) en homenaje póstumo al almirante Okendo. Erigido mediante suscripción popular y municipal como en el caso de Mari que citábamos en el anterior apartado, se parte de una convivencia del clasicismo y el estilo ‘neo-renacentista’, con un pedestal gigante de rica simbología (las alegorías de la guerra y la marina de combate con bajo-relieves de la vida y los pasajes biográficos más admirables del conmemorado). Se utilizó piedra de Mutriku y de Ereño, además de la estatua de yeso que fue posteriormente fundida en Barcelona.

Por otro lado, muy cerca del espacio fluvial que hemos mencionado, pero al otro lado del río en las inmediaciones de la Zurriola y Gros se abrió el casino del Kursaal en 1922, con la intención de que sirviese de elemento conector del ensanche<sup>100</sup>, y con la inercia que aún se mantenía de ‘recuperar’ terrenos al mar y la ría viendo el auge de la población veraniega y sus gustos ‘marítimos’. El primer premio del concurso fue concedido al arquitecto parisino M. Augusto Bluysen. Aquí también se manifestaría en todo su esplendor un regusto francés muy

<sup>98</sup> *Idem*, p. 160.

<sup>99</sup> Aparecieron los típicos motivos florales y los bustos en medallones platerescos, en los frontones triangulares que acogen las alegorías de la Tragedia, la Música, la Danza y la Comedia, elaboradas por el escultor José Iñiguez. Las terrazas de la planta principal y las torres con grandes bustos en el frontispicio son característicos de esa arquitectura.

<sup>100</sup> A partir de la prohibición del juego mantendría solamente las funciones de teatro y cinematógrafo.

de la época finisecular entre los siglos XIX y XX, sin excesivos riesgos de originalidad que distasen de los cánones de manual. Eso sí, dio empuje a la marcha del ensanche que caminaría sobre las plataformas del frente marítimo con esa parcela acomodada expresamente en el borde del mar y sobre la playa de la Zurriola. Este edificio, a pesar de su ubicación estratégica notoria y evidente, no hundiría por completo sus raíces en la idiosincrasia arquitectónica donostiarra, por lo que no soportaría con estoicidad el paso del tiempo<sup>101</sup>. Muy distinto sería el destino que el tiempo le deparó al casino de Alderdi Eder, otro de los edificios más emblemáticos del frente marítimo de la ciudad.

Antes de que en 1927 el Ayuntamiento ocupase del edificio de dicho casino en Alderdi Eder (perdiendo su función originaria a partir de 1923), hubo proyectos llenos de concepciones utópicas de cara a resolver el problema de la escasez de espacios para instancias consistoriales. Tal y como en Bilbao citábamos que se propuso la cubrición de una parte de la Ría hacia la altura de los jardines del Arenal, para la instalación de galerías comerciales como era costumbre por ejemplo en París y otras ciudades, en Donostia-San Sebastián se vio oportuno cubrir un trozo del cauce del Urumea desde el puente histórico de Santa Catalina hasta el nuevo puente de María Cristina. Lugar en el cual se pretendían reunir algunas dependencias del Ayuntamiento. Por suerte o desgracia, estos pasajes propios de la arquitectura del hierro y del cristal que tanta relación tuvieron tanto con los avances constructivos de la época, como con las estéticas modernistas y con el paisaje fluvial del entorno no llegaron a construirse ni en Bilbao ni en Donostia-San Sebastián.

Tal como hemos visto en los puentes del Urumea, a pesar de conocer y utilizar los procedimientos y materiales nuevos de construcción (el hormigón armado, el hierro remachado, las posibilidades del cristal para grandes superficies, etc.), la piedra de sillería de colores y texturas diversas continuó siendo muy apreciada entre los materiales tradicionalmente nobles utilizados en los edificios emblemáticos del ensanche y los frentes de agua<sup>102</sup>. Traída a menudo de las canteras de Euskal Herria, aparte de la piedra de Mutriku o el mármol rosa de Ereño que ya hemos mencionado en Donostia-San Sebastián se hacían casi imprescindibles, por su cercanía y arraigo cultural, tanto la arenisca de Ulía como la caliza azulada de las canteras de Igeldo. Ulía e Igeldo, en efecto, en los vértices que limitan con el mar en la bahía de la Concha, además de utilizarse como extracción de materias primas serían a la postre bien conocidos por las actividades turísticas implementadas así como su decisiva influencia en la configuración significativa y simbólica del paisaje marítimo de la costa, reconvertidos en parques de atracciones y espacios recreativos en la frontera entre los siglos XIX y XX.

#### ***II.5.4.2.4. Ensayos para la ubicación de parques recreativos y equipamientos lúdicos en los espacios del litoral y las orillas de la ría***

Signo inequívoco de la ocupación burguesa y aristocrática serían los parques lúdicos y entornos de juego que fueron apareciendo en Donostia-San Sebastián, tanto en el espacio interior ribereño de Martutene que ya hemos señalado como en los promontorios costeros de Ulía e Igeldo, siguiendo los ejes cruzados de la línea marítima y de la ría que hemos remarcado<sup>103</sup>. Habiendo transcurrido un siglo, el monte Ulía se integró en el parque natural que transcurre entre la playa de la Zurriola y la bahía de Pasaia. Y habiendo igualmente desaparecido el parque recreativo "Campos Elíseos" de Martutene, sería el parque de atracciones del monte Igeldo en el extremo occidental de la Concha el único que continuó las

<sup>101</sup> En su lugar se propuso la construcción de casas. A pesar de ello, en 1964 se convocó un concurso internacional con la intención de escoger otro edificio de carácter relevante. Logrando vencer el equipo de arquitectos californiano de Lubycz-Nycz, el segundo premio lo obtuvieron unos brasileños. A falta de una entidad de promoción que tuviese el poder económico para el impulso del anteproyecto, la intención del grupo estadounidense era materialmente imposible de realizar. Los cambios introducidos en 1970 en el proyecto de los brasileños le restaban atractivo a la idea originaria. Se procedió a convocar otro concurso limitado a un pequeño número de participantes. Como resultado encargaron el proyecto al grupo formado por J. A. Corrales Gutiérrez y R. Vázquez Molezún, añadiéndose a ellos L. Peña Ganchegui. Su planteamiento mostraba una torre como elemento estructurante entre las viviendas y el hotel, pero la desaparición de dicha torre a causa de desavenencias con otras instancias desvirtuó una vez más el proyecto. En conclusión, cuando el viejo Kursaal fue derribado aún no se había concretado ni por asomo la función ni la estética de su sustituto.

<sup>102</sup> Cien años después sucedería justamente lo contrario, en alguna medida, con el "Peine del Viento" de E. Chillida.

<sup>103</sup> En el monte Urgull algunos particulares propusieron un aeródromo para pequeñas avionetas, dado que se esperaba que el transporte aéreo se incrementase en el futuro. Más tarde se inauguraría el aeropuerto de Hondarribia en 1955, en los terrenos llanos del frente marítimo de la bahía de Txingudi que veremos en la tercera parte de la tesis.

ideas originarias surgidas entre el siglo XIX y el XX en cuanto a este tipo de infraestructuras lúdicas, aprovechando en este caso las magníficas vistas sobre la Concha que hacían las delicias de visitantes y turistas, además de elementos tecnológicos de conexión como el funicular. Hoy día el parque de atracciones sigue estando gestionado por la misma sociedad que se creó hace un siglo, intentando mantener con dificultad el encanto de antaño. Estos parques de atracciones constituyen la síntesis entre los avances técnicos y tecnológicos de la época<sup>104</sup>, la espectacularidad un tanto exótica para la atracción de las personas y un entorno paisajístico especialmente significativo. Todo ello en Donostia-San Sebastián se unía con la presencia mediadora del agua en los parajes del frente litoral<sup>105</sup>. En el monte Ulia por ejemplo, para proporcionar empuje a otro parque de atracciones instalaron un funicular-trasbordador en 1907, con el valor añadido del panorama que se podía divisar a medida que la gente iba siendo transportada por los paisajes costeros significativos<sup>106</sup>. Aparte de jardines y juegos de agua, paseos, canchas de tenis y otros deportes, restaurantes y casas de campo<sup>107</sup>, entre las instalaciones del tranvía o tren eléctrico de recreo<sup>108</sup> y otros equipamientos tuvieron cierta presencia las organizaciones temáticas que supuestamente conectaban con el hilo identitario de la propia historia del lugar desde unos parámetros decimonónicos y románticos de pura reinvención cultural, lo cual en Donostia-San Sebastián se unía a los 'paisajes etnográficos' de los frentes de agua y las interacciones con la vida de sus habitantes:

"Mendiaren gailurra zen bigarren muinoaren inguruan hiru harkaitz handi zeuden, propietatearen ertzean, eta Peña del Águila, Peña del Ballenero eta Peña del Rey izenak eman zizkieten hurrenez hurren. Harkaitz haiek X. mendean talaia gisa erabili zituztela uste da, arrantzaleei baleak zetozeला ohartarazteko, harrapa zituzten. Talaia haien gainean plataformak jarri zituzten, itsasoak ematen zuen ikuskizun bikaina begietsi ahal izateko"<sup>109</sup>.

El proyecto dirigido a recuperar la atalaya que allí existió hace ocho siglos para la contemplación del mar y la aparición de las ballenas en la costa sería puesto en marcha por el Ayuntamiento en 1906, sobre el cúmulo de rocas que entonces yacían en el terreno. Con la intención de añadir atracción turística a la memoria de la ciudad, desde el Consistorio se apostaba por las condiciones ventajosas de dicho enclave de cara al futuro con un aprovechamiento turístico que se valía de la cercanía de la costa. Esos empeños perduraron hasta mediados del siglo XX, con la intención de promover la ordenación de los espacios naturales de Ulia entre 1945-1950, para dar cauce a uno de los pulmones verdes de la ciudad.

En las cuencas fluviales de Amara y Loiola, río arriba de los meandros del Urumea en la zona de Martutene, aparte de lo adelantado en el capítulo anterior se trató de planificar urbanísticamente una superficie destinada a casas de campo, gracias al tranvía y ferrocarril eléctrico que conectaba Donostia-San Sebastián con Hernani. Con algunas porciones amplias de terreno que quedaron liberadas fundaron una sociedad para el establecimiento de un parque deportivo y recreativo al comienzo del siglo XX: *Société Foncière et Immobilière de Martutene*<sup>110</sup>, haciendo todos los posibles para que la configuración de las instalaciones mantuviese un claro parecido con el parque Luna que se abrió en París durante esos años.

<sup>104</sup> Mientras que estos avances producidos por la modernidad se desarrollaban en base a las actividades lúdicas y recreativas en Donostia-San Sebastián, el funicular quedaría asociado a los paisajes culturales y etnográficos del laboreo minero por ejemplo en el caso de La Reineta (Arboleda), área periurbana de Bilbao.

<sup>105</sup> Para quien tenga interés especial en este tema y sobre todo en la diferenciación de los parques recreativos, parques de atracciones, parques de agua y parques temáticos, puede verse, entre otros: ANTON CLAVÉ, Salvador. *Parques temáticos. Más allá del ocio*, Barcelona, Ariel, 2005. Recientemente se ha presentado una tesis que aborda la cuestión de los parques temáticos desde el punto de mira de los componentes artísticos y estéticos para la configuración de la ambientación: CIORDIA GARRIDO, Sergio. *Parques temáticos: componentes, procesos y metodologías para elaborar la tematización. Análisis de la atracción 'Templo del Fuego' de Port Aventura*, Universidad del País Vasco/Euskal Herriko Unibertsitatea, Facultad de Bellas Artes, Departamento de Escultura, 2012 (inédito).

<sup>106</sup> Diseñado por Torres Quevedo, el de Ulia era único en su género (uno muy similar existía sobre el río canadiense del Niágara). El trasbordador aéreo estuvo en funcionamiento más o menos durante veinte años. Después llegará el declive del parque recreativo de Ulia. El parque del Tibidabo en Barcelona se consideraba algo así como el hermano mayor del de Ulia, aunque la solicitud de construcción se pidiese un poco más tarde. En él se colocaron un tranvía y funicular que aún perduran en funcionamiento junto con sorprendentes mecanismos para las atracciones. El templo del Sagrado Corazón sería también allí un hito simbólico (recordemos lo que decíamos del monte Urgull en Donostia-San Sebastián), comenzado a construirse en 1902 y finalizado nada menos que en 1961.

<sup>107</sup> Ofrece una perspectiva muy significativa del mar, desde el lugar en el que actualmente únicamente perduran las gruesas paredes de la vieja casona.

<sup>108</sup> Se unía con el trazado del tranvía en Atgorrieta. Era condición indispensable no acometer estropicios en dicho paraje, construyendo allí mismo la estación de estilo 'neo-vasco' que sintonizaba con el gusto estético de la época.

<sup>109</sup> GÓMEZ BELDARRAIN, Laurentino. *Donostia. Jolas parkeen historia posta txartelen bitartez/ San Sebastián. Historia de los parques de recreo a través de la tarjeta postal*, Barcelona: Viena (Idazti), 2005, p. 68.

<sup>110</sup> El denominado *Water-Chute* causó mucha expectación entre los juegos de agua que estaban a la moda.

Junto con el parque recreativo construyeron también un casino Kursaal<sup>111</sup> (diseñado por el arquitecto Alday con un aire de exotismo), hasta el punto en que pronto se convirtió en 'sitio de diversión para todas las clases sociales', intuyendo quizás las primeras ráfagas de decadencia.

Poco tiempo después, el parque de Igeldo sería un claro precedente de este tipo de infraestructuras que la burguesía supo aprovechar sin dilación, sobre todo su cercanía al mar, acusando de forma mucho más evidente el declive de Martutene en la orilla ribereña del interior<sup>112</sup>. Así fue como el barrio de Martutene comenzó a cambiar, con la inclusión de fábricas y pequeños talleres, además de la avenida de numerosas congregaciones religiosas que instalaron allí sus conventos y colegios. En 1948 se inauguró el nuevo centro penitenciario que sustituía al que se encontraba en Ondarreta<sup>113</sup>. Junto con el abaratamiento de los precios del suelo, se afincaron los obreros de la industria, entrelazando incluso a día de hoy las barriadas obreras con pabellones industriales y los últimos vestigios de la actividad agraria muy depauperada. De hecho, las trazas de los paisajes híbridos conformados por toda clase de 'restos' y 'desperdicios' que la ciudad expande hacia sus coronas metropolitanas, suburbanas y periurbanas son legión en los paisajes etnográficos que en el País Vasco nos ilustran esa noción de territorio urbanizado y su corolario, que es la 'ciudad territorializada'. En Donsotia-San Sebastián es en las vegas del cauce del Urumea donde hallamos las características de esta estampa en todo su esplendor, tal y como en la metrópoli bilbaína los terrenos de reserva del valle del Txorierra constituían acaso el ejemplo más sobresaliente. Como antes adelantábamos, estas 'traseras' de las ciudades 'aglomeradas' y 'metropolizadas' han estado a menudo alimentadas por las 'manchas de inmundicia' que se prefirieron ocultar y mantener al 'margen', de modo idéntico a como sucedió en general con la industria de Donsotia-San Sebastián o concretamente con la prisión de Ondarreta que veremos después.

Aunque resulte curioso, muchos barrios de la actual metrópoli donostiarra han tomado sus nombres toponímicos de los caseríos agrícolas que antaño poblaron dichas tierras de labranza. Estas estructuras y unidades familiares productivas ligadas funcionalmente a la tradición utilizaban los cauces fluviales tanto para el regadío de campos y cosechas como para las instalaciones ganaderas, sabiendo que uno de los objetivos de estas explotaciones era el abastecimiento de las ciudades aparte de su propia autonomía. El paraje de Martutene se encontraba igualmente rodeado de bosques y enclaves rocosos, con palacetes románticos construidos a veces en las cumbres. Algunos barrios metropolitanos de Bilbao, por el contrario, han tomado sus topónimos incluso de corporaciones empresariales instaladas a lo largo del siglo XIX y XX a la vera de su Ría industrial (Urbina, La Iberia...), sobre todo en los nuevos y densos entramados urbanos surgidos a raíz de la gran industrialización. La visión utópica de la Arcadia, por lo tanto, pronto fue sustituida en Bilbao por la poderosa presencia de las gigantescas factorías siderometalúrgicas para el monocultivo del hierro.

Haciendo frontera con el mar, desde los lejanos tiempos medievales del siglo XII era conocido el poblado de 'Hieldo' que, sobre la playa e Ondarreta limitaba con el mar en Donostia-San Sebastián. En la atalaya que miraba al horizonte marino al finalizar el siglo XVIII el Consulado de la ciudad construyó un faro<sup>114</sup>. Elemento de guía marítimo verdaderamente simbólico si lo analizamos desde nuestra perspectiva conceptual antropológica y signitiva, que como perdía su funcionalidad a causa de la niebla pronto fue abandonado a su suerte a pesar

<sup>111</sup> "Kursaal hitza Alemanetik dator. XIX. mendeko bainuetxeetan bezero agurgarriek ez zuten atsegin tratamenduak eta sendaketak jasotzen zituzten bitartean aspertzerik. Kursaalak, hitzez hitz, sendatzeko gela esan nahi duen arren, biltzarrak, ikuskizunak, kontzertuak eta bezeroek nahi zuten era guztietako ekintzak egiten zituzten". GÓMEZ BELDARRAIN, L. *Donostia. Jolas parkeen historia...*, op.cit., p. 108.

<sup>112</sup> Para 1925 se encontraba ya bastante abandonado, y en 1949 la historia del parque se dio por concluida cuando se instalaron los Agustinos Recoletos. Con el abaratamiento general de los terrenos metropolitanos se asentaron numerosos conventos y centros escolares sobre todo privados en las laderas montañosas, y en esas 'traseras' metropolitanas a donde la ciudad expulsa servicios de todo tipo; tendencia que crece además de modo exponencial a partir de la segunda mitad del siglo XX y las décadas del 'desarrollismo'.

<sup>113</sup> GÓMEZ BELDARRAIN, L. *Donostia. Jolas parkeen historia...*, op.cit., p. 95.

<sup>114</sup> Propusieron la construcción de un dique para el cierre de la bocana de Igeldo como veremos después. Al final, no se construyó más que el faro. Antiguamente en el castillo de Igeldo ya se colocaba un foco luminoso en forma de gran antorcha u hoguera para que cumpliera una función de guía en la aproximación de los buques al puerto. Dicha estructura fue promocionada por la cofradía de San Pedro, surgida en 1491. Anteriormente, los pescadores y marineros se reunían en la cofradía de los hombres de mar de Santa Catalina, la cual existía desde el siglo XII. Su función era la de proteger las travesías marítimas en la medida de lo posible, además de estar al cargo de las reparaciones y el mantenimiento de diques y muelles portuarios.

de ser uno de los mejores de la época<sup>115</sup>. Durante la primera guerra carlista la Marina Real británica construyó igualmente un fuerte bajo el faro: el "Fuerte de la Farola", para la defensa de las piezas de artillería. A comienzos del siglo XX junto con la estación meteorológica nacería el parque de atracciones, de modo que se le dio inicio a la metamorfosis de la montaña con la restauración del faro para convertirlo en mirador, pensado de manera específica para los veraneantes y turistas<sup>116</sup>. La sociedad anónima "Monte Igeldo" añadió un piso más al faro que sirviese de ornamentación, con la apertura de grandes ventanales, la terraza de la cubierta y las torres menores de las equinas, todo lo que le proporciona un aspecto singular de castillo neo-medieval, con restaurantes y todo tipo de servicios a su alrededor en el medio del interesante paisaje marino que se podía contemplar desde ese punto; primeramente la ciudad, su bahía, la isla de Santa Clara y las cumbres aplacadas del litoral; Oriamendi, Urgull, Ulia y un tanto más retirado Jaizkibel. Por el lado marítimo se divisa una gran parte de la costa vasca; toda una panorámica que va desde el cabo de Matxitxako hasta Biarritz<sup>117</sup>.

El panorama de los grandes buques a la espera de entrar en el puerto de Pasaia constituye igualmente un atractivo visual que puede contemplarse casi diariamente desde Igeldo, de forma similar aunque quizás menos acusada a como sucede en el Abra bilbaina. Mientras tanto, su ubicación en una cota elevada produjo la necesidad de instalar un funicular que se inauguró en 1912 siguiendo el proyecto del ingeniero Huici. En pocos años, las clases turísticas que se afincaban en la época estival fueron edificando sus chalets y palacetes en las laderas del monte (muchos de ellos desaparecidos, se construyeron posteriormente apartamentos más o menos lujosos), símbolo de los estilos arquitectónicos en vigor: el clasicismo, el eclecticismo, el modernismo, el revivalismo (el 'neo-románico' y 'neo-gótico'), los de ascendencia renacentista e inclusive 'neo-ingleses', 'neo-barrocos' y 'neo-vascos'.

Salvando las distancias en lo que correspondería básicamente a las cualidades del paisaje, desde la vertiente estético-estilística y de los servicios puede realizarse una cierta comparación a vuelapluma con la zona recreativa y lúdica que se preparó en el monte Artxanda de las inmediaciones de Bilbao, recuperándolo de su abandono. Su funicular se inauguró en 1915 y contendría toda clase de entretenimientos que gustaban en la época como pistas de 'skating', casino, zona de baile, cinematógrafo y galerías acristaladas. A medida que transcurría el tiempo todo ello fue siendo ocupado por nuevos restaurantes, instalaciones deportivas y centros escolares que la ciudad 'expulsaba' de sus preciados terrenos del ensanche. En Donostia-San Sebastián hemos mencionado en el caso de Ulia e Igeldo que se corresponden con una serie de perspectivas abiertas hacia el océano, conformando una especie de mezcla de usos más o menos caótica entre las nuevas estructuras y los restos simbólicos de memorias perduradas de otros momentos históricos:

"Hiru muino bereizten dira han. Lehen muinoaren gainean dago dorrea. Haren inguruan daude hotela (lehen kasino-restauranta zena) eta atrakzioak. Bigarren muinoan, etxola bat eta radio San Sebastián irratiak 1924an jarri zituen antenak daude. Hirugarren muinoan, baso txiki bat dago, eta, haren ondoan, Alai izaneko jatetxe txikia, lehen Atalaya edota El Pinar izenez ezagutzen zutena, 1965ekoa. Itsasargitik datorren bideak luzetara zeharkatzen du eremua, eta Muitzan egiten du bat Donostia eta Igeldoko herria lotzen dituen errepide nagusiarekin"<sup>118</sup>.

De un modo u otro, Los parques lúdicos y recreativos que en Donostia-San Sebastián primero atrajeron a los veraneantes adinerados y después a casi todas las clases sociales supieron aprovechar con dedicación y esmero los recursos y paisajes ofrecidos por la cercanía del agua, escribiendo en todo caso uno de los capítulos más singulares del urbanismo finisecular acontecido con el influjo de la modernidad en el instante finisecular entre los siglos XIX y XX. Los montes Igeldo y Ulia tenían en su mano los valores y posibilidades otorgadas por

<sup>115</sup> El nuevo faro lo diseñó el ingeniero Pironcelly a mediados del siglo XIX.

<sup>116</sup> Hoy día la ascensión al monte Igeldo se convierte casi en una vuelta a un tiempo pasado, dado el aspecto estético que adquiere como iconografía que envuelve al visitante en una escenografía pretérita que no recurre en ningún caso a la reinención sino que lo que allí perdura es lo que un día existió (fuera de todo simulacro post-moderno), de modo que el acceso a la estación del funicular en la parte de Ondarreta así como la carretera sinuosa son ya una antesala que hace penetrar y descubrir una atmósfera sorprendente. En este sentido, no podemos estar más de acuerdo en que "la conservación del patrimonio es lo que hace que las ciudades enhebrén pasado y futuro. De hecho, no considerar patrimonio el parque del monte Igeldo –que ahora cumple 100 años–, porque es una institución privada, es no comprender qué significa en la educación sentimental y emocional de los donostiarros". MARAÑA, Félix. "San Sebastián tienen cosas que no (ya) tiene el mundo entero", *Bilbao ('Pérgola')*, nº 2012, febrero de 2012; p. 12.

<sup>117</sup> *Idem*, p. 146.

<sup>118</sup> *Idem*, p. 184.

la proximidad del frente marítimo. Martutene, en cambio, tuvo que gestionar la situación unida a la ribera del cauce fluvial del Urumea. El monte Igeldo sigue mostrando una de las estampas más típicas de la imagen del borde litoral en Donostia-San Sebastián, con su imponente perfil que aún reina desde la cumbre de la loma montañosa en la parte occidental de la Concha.

#### **II.5.4.2.5. La posición relativa de la industria y el inicio en la costa de nuevos ensanches**

Desde el punto de vista materialista y productivo para sostener la 'industria del turismo' resultaba apremiante la explotación del paisaje bañado tanto por el mar cantábrico como por las aguas del Urumea en los frentes marítimos y ribereños de Donostia-San Sebastián, con la ayuda de transportes eficaces para llegar hasta la ciudad. Introduciendo así palmarias contradicciones, Bilbao necesitaba entonces unas comunicaciones adecuadas para el transporte desde las minas hasta la Ría y el mar, desarrollando así la estética de los 'paisajes etnográficos' ligados a los siglos de hierro. En Donostia-San Sebastián, por razones obvias hemos visto que era indispensable hacer desaparecer la industria de la ciudad turística. A pesar de que hacia finales de la década de 1880 todavía había numerosos talleres y fábricas, produciendo una mezcla de usos y de estéticas en los frentes de agua del borde litoral:

"Se daban juntamente edificios industriales, en general pequeños talleres, y zonas residenciales tanto de casas sencillas como de construcciones más suntuosas. [...] La actitud municipal fue semejante a la mantenida en el barrio de Gros: respetar lo existente, pero introduciendo en esta ocasión un mínimo ordenamiento destinando la zona de la actual playa de Ondarreta para viviendas unifamiliares de lujo que fueron construyéndose a lo largo de las dos primeras décadas del siglo XX"<sup>119</sup>.

La mayoría de las industrias tenían que ver con los negocios vinculados al comercio marítimo, la compra-venta de productos y los transportes. En los años finales de ese siglo XIX se asentarán aún en el municipio, en la zona de Benta Berri perteneciente al barrio del Antiguo. A Jabones Lizarriturry, productos alimenticios Louit, cervezas Kutz<sup>120</sup>, La Fe, La Providencia o La Esperanza así como la cementera Rezola<sup>121</sup> y la fábrica de gas y la Tabacalera, esta última primero en Atotxa, al lado de la estación del ferrocarril y posteriormente en Amara. El tren era, asimismo, un componente ineludible tanto para el acercamiento de los veraneantes como para atraer la inmigración obrera, con lo que vuelve a manifestarse la contradicción que decíamos<sup>122</sup>. En 1887 el tranvía que funcionaba en la ciudad facilitaba igualmente el tránsito hacia las periferias industriales de Pasaia y Errenteria tanto en la costa como en el interior, hasta llegar las conurbaciones industriales de Elgoibar, Eibar e incluso Bilbao. Para la entrada en la ciudad las vías férreas han mantenido direcciones paralelas a los cauces fluviales tanto en Donostia-San Sebastián como en Bilbao (distinto a Baiona como analizaremos en la tercera parte), lo cual ha condicionado la configuración del espacio urbano.

El aparato industrial, por lo tanto, ha sido hasta cierto punto relevante en Donostia-San Sebastián, a pesar de que simbólicamente no haya tenido una excesiva presencia en el escenario urbano de la ciudad ni en los espacios revalorizados de los frentes de agua. En contraposición por ejemplo al aspecto homogéneo que en la cuenca del Oria presentó la empresa papelera, en el caso que nos ocupa existió una heterogeneidad que marca un

<sup>119</sup> SAGÜES SUBIJANA, M. *Urgull... op.cit.*, p. 178.

<sup>120</sup> Eugenio Elgariesta proyectó el edificio de hormigón armado en 1921, arquitecto experimentado que trabajaría en la construcción de las industrias del puerto de Pasaia. Aunque al inicio estaba en la zona de Ategorrieta (con jardines y arbolado contiguo, en el área estancial más solicitada de dicho frente marítimo), las fábricas de hielo y la cervecera Benito Kutz fueron trasladadas al Antiguo, tras aparecer en el barrio una alta concentración industrial. Al cuerpo de tres edificios se le añadió una torre prominente, siguiendo las tipologías arquitectónicas específicas del momento, dado que las necesidades del proceso productivo reclamaban una organización vertical del trabajo según el modelo 'conventual' o 'carcelario' de las fábricas decimonónicas. Con la implantación masiva de polígonos residenciales en Benta Berri desaparecerían todos estos rastros físicos, produciendo una considerable pérdida patrimonial en los paisajes etnográficos exponentes de una cultura industrial muy presente en el paisaje donostiarra del borde marítimo.

<sup>121</sup> Cementos Portland instaló una nueva planta en Añorga hacia 1901. En 1929 acometería las obras de los modernos hornos y otras factorías, con la conversión de la empresa en sociedad anónima. Paradigma de la simbiosis entre los lugares de trabajo y de residencia, la interacción mutua que la colonia de obreros formaba con las áreas fabriles solía ser fehacientemente representada por la iconografía de la época, no carente de cierto sentido pedagógico y ejemplificador desde una visión claramente paternalista (dichos paisajes culturales y etnográficos del patrimonio industrial presentaban casi siempre torres prominentes que se alzaban por encima de los tejados; las chimeneas y los campanarios de iglesias que pertenecían al propio complejo).

<sup>122</sup> La vieja estación de tren la construyó en 1863 Letourneur, y veinte años después tuvo que ser restaurada. La marquesina que cubre el trazado ferroviario fue diseñada por el taller del célebre ingeniero francés Eiffel.

contrapunto a la 'uniformidad' productiva, constatando que será en el área metropolitana de la ciudad donde la diversidad sectorial alcanzará su máxima expresión. "No en vano, Rentería ha merecido el calificativo de 'Manchester guipuzcoana'. Industrias del plomo, alimentación, textil y papeleras encontrarán en la villa un marco óptimo de emplazamiento, debido sin duda a los beneficios que reportaban el vecino puerto de Pasaia y su proximidad a la frontera"<sup>123</sup>.

Los iconos más importantes de la actividad industrial en la ciudad, no obstante, serían las fábricas de gas y tabaco sitas en la orilla del Urumea. Consideradas ambas como empresas públicas, la fábrica de gas pronto fue asociada con la novedad de la iluminación de la ciudad. Por medio del sistema Bordier Marcet había ya hacia 1860 un centenar de farolas sujetas a las paredes o colgadas de cuerdas, hasta que en 1908 la iluminación eléctrica sustituyó a la anterior. Las instalaciones de la nueva fábrica tuvieron que escoger su lugar idóneo entre varias localizaciones en ambas orillas del Urumea. Finalmente, se adecuó en las marismas de Amara, por aquel entonces alejadas de toda idea de urbanización futura. Atesorando un lenguaje estilístico clasicista, Joaquín Lopetegui diseñó un edificio en forma de 'L' y con tejado a dos aguas, con bodegas de hormigón armado donde cobijar los hornos y los almacenes de carbón (el carbón asturiano que llegaba al puerto de Pasaia).

La fábrica de tabacos se implantó en ese final del siglo XIX (1878) sustituyendo al almacén de tabaco edificado por el arquitecto R. Cortázar diez años antes. El edificio de 1881 lo proyectó el arquitecto Mauro Serret, ubicándolo en el paseo de San Francisco del barrio de Egia (en el borde del Urumea y junto a la estación ferroviaria). Inaugurada en 1913, su significativa fachada y los elementos ornamentales denotan filiaciones próximas al gusto plateresco y modernista no alejado de los edificios emblemáticos de la época, subrayando sobre todo la portada monumental y su conjunto de la parte superior. "A fin de armonizar la parte económica e industrial con la artística o la belleza, la Tabacalera recuerda por sus dimensiones, diseño y aspecto exterior un gran conjunto palacial, en el que difícilmente se adivina el objeto para el que fue creado y la función que mantiene aún en nuestros días"<sup>124</sup>. Con una morfología más cercana a las fábricas reales que a los modelos industriales de racionalidad mucho más funcional, este icono del patrimonio industrial donostiarra y guipuzcoano sí racionalizaba, sin embargo, los espacios interiores para el trabajo, integrados en la formulación arquitectónica de los palacios-fábrica o estructuras conventuales-carcelarias. A día de hoy, recuperado como centro cultural para acoger eventos artísticos, pretende incorporarse en la centralidad de los equipamientos culturales-artísticos que se han gestado en Donostia-San Sebastián, pero cuya finalidad real y modelo de funcionamiento se encuentran en un punto de inflexión a partir del cual se atisba una andadura que a duras penas ha comenzado a intuirse.

En total, no son muy abundantes las fotografías y pinturas o imágenes gráficas que nos muestren las fábricas de las riberas fluviales o frentes marítimos en Donostia-San Sebastián, en comparación por ejemplo de la exaltación que se realizaría en el caso de los paisajes industriales bilbaínos. En las estampas simbólicas de Donostia-San Sebastián otros paisajes y edificios serán los que ocupen el lugar de la industria. Por el contrario, arrebatar las tierras tanto al mar como al río en los frentes de agua para la construcción de elegantes y emblemáticos edificios ha sido el sueño más constante y repetido hasta la extenuación, ideando otros ensanches que no habían sido ni tan siquiera imaginados por el plano de Cortázar tanto en el borde marítimo como en los terrenos contiguos al cauce del Urumea. Uno de ellos sería el ensanche oriental, aproximándose al mar en la parte izquierda de la desembocadura del Urumea. Del mismo modo, el ensanche de Amara se haría con las vegas y parcelas urbanizables entre el puente de Santa Catalina y la plaza del Centenario, funcionando precisamente ese puente originario de la ciudad como hito urbano y mojón articulador de cuantas intervenciones urbanísticas se planteasen en las riberas bajas del Urumea y en su desembocadura en la bahía de la Concha. En la ocupación de los bordes del Urumea, en todo caso, el ferrocarril jugaría un rol preponderante:

"Bilbon bezalaxe, geltokia ibiaren beste aldean ipini zuten, Belardiko eta Atotxako antzinako komentuko lurretan, hirriaren geroko hazkundearen norabidea markatuz. Halaber, Urumea ibaiaren ondoan doan trenbidearen

<sup>123</sup> IBAÑEZ, Maite; SANTANA, Alberto; ZABALA, Marta. *Arqueología industrial en Gipuzkoa*, Bilbao: Universidad de Deusto/Deustuko Unibertsitatea, 1990; p. 17.

<sup>124</sup> *Idem*, p. 260-261.



diseinuak eskuineko ertza finkatu egin zuen. Horko euste-horma izan zen ibaiaren bokaleari forma ematen lehena. Ondorioz, Urumearen eskuinaldeko geroagoko hedapenaren mugak ezarri zituen, trenbidearekiko paralelo diseinatu zelako<sup>125</sup>.

En la segunda fase de la construcción del ensanche la ciudad se alargaría definitivamente hacia Amara, en ese trecho espacial entre el puente de Santa Catalina y la plaza del Centenario, en los terrenos que en 1859 se reservaron para la instalación de un puerto subsidiario con sus muelles, diques y dársenas. Con la canalización y encauzamiento de los primeros metros de la ría se establecería el paseo de Francia, con una edificación uniforme de frente ribereño compuesta de palacetes provistos de espacios ajardinados. Paralelamente al río se colocó la estación del tren de cercanías en las parcelas que serían ocupadas por dos manzanas del ensanche. Las iniciativas más representativas de este período temporal serían, sin embargo, las obras civiles de encauzamiento que hemos mencionado de cara a ganar terrenos a la ría y rectificar el trazado curvilíneo de sus meandros, y facilitar así la prolongación de los posteriores ensanches tanto en la margen derecha como izquierda (el oriental, el de Amara, el del Antiguo y el de Gros, jugando alternativamente con los ejes del frente marítimo y de la ría con su entrecruzamiento esquemático y transversal).

De un modo parejo, el Ayuntamiento adquirió el monte Urgull y promocionó el paseo Nuevo del litoral que veíamos (1916). Las tierras urbanizadas por el ensanche oriental en la orilla izquierda del Urumea serían la base para el ensanche del Kursaal, reorientando la construcción en los años siguientes. Este reducido trecho espacial obtendría, no obstante, una notable importancia para la articulación significativa de los frentes de agua, dado que constituye una aportación que resuelve la canalización de la margen izquierda del Urumea, convirtiéndose en un elemento de formalización del territorio; con nuevos espacios urbanos residenciales y de servicios y supone el plantear la utilización de los arenales de Gros en un momento (1873) en que la urbanización de los terrenos existentes al borde de la carretera de Irun no había comenzado. Será el fracaso de esta parte del proyecto lo que ocasionará que el barrio de Gros se constituya en dos fases, con dos ensanches diferentes. Como decíamos, "la culminación del Ensanche Oriental la constituye la apertura del Paseo Nuevo (1912-1919), ronda marítima que une el puerto con el ensanche, rodeando el monte Urgull, y constituye una importante iniciativa en el intento de considerar dicho monte como parque público, por medio de su integración en el conjunto urbano, y la construcción del puente del Kursaal"<sup>126</sup>. Además del restablecimiento del espacio natural marítimo del monte Urgull, los espacios públicos como el parque o los jardines resultaban beneficiosos para la articulación de los entornos históricamente divididos así como la redefinición de sus límites, condicionando las relaciones e interacciones entre diferentes y variadas superficies. "De este modo, se sitúan en los bordes del ensanche planteándolos como solución de contacto con elementos paisajísticos fácilmente perceptibles, como el río Urumea y la playa de la Concha. El arco más externo de unión entre ambos lo constituye la tardía realización del Paseo Nuevo. [...] La relación entre la Parte Vieja y la nueva se produce por medio de los jardines del Boulevard, y la de éste con el de Alderdi Eder, el bode de contacto con la bahía por el Oeste"<sup>127</sup>. En el extremo oriental, mientras tanto, aparece otro espacio verde y de servicios de calidad: los jardines de la Reina Regente y de Okendo, donde se sitúan el Teatro Victoria Eugenia y el Hotel María Cristina que acabamos de ver en los subapartados anteriores. Hacia el sur de la avenida Askatasuna la unión con la bahía y con el Urumea se realiza por medio de una franja de ciudad-jardín en bloques lineales y manzanas triangulares.

#### II.5.5. EL ENSANCHE DEL BARRIO DE GROS: LA CIUDAD SURGIDA EN LOS TERRENOS GANADOS AL MAR

Tal y como decíamos arriba, en la orilla derecha del Urumea en dirección a su desembocadura surgió la continuación del ensanche oriental de la zona de la Zurriola y el Kursaal en el barrio de Gros, con la densificación de la urbanización en el litoral marítimo; ya

<sup>125</sup> GALARRAGA, Iñaki; UNZURRUNZAGA, Xabier; LÓPEZ DE ABERASTURI, Anton; AZPIRI, Ana; ALKORTA, José M. *Hiri zabalgunek Euskal Herrian*, Gasteiz: Gobierno Vasco (Depto. de Vivienda y Transportes), 2002; p. 68.

<sup>126</sup> CALVO SÁNCHEZ, María J. *Crecimiento y estructura urbana de San Sebastián*, Donostia-San Sebastián: Grupo Dr. Camino de Historia Donostiarra, 1983; p. 94.

<sup>127</sup> *Idem*, p. 96. "La abundancia de espacios verdes y dotaciones proporcionan una especial riqueza a este espacio urbano, ya que, en parte, se relacionan con el establecimiento de límites para la ciudad, y, en definitiva, organizan y articulan el espacio, previamente dividido". *Ibidem*.

que el ingeniero Lagasca propuso en Gros dar continuidad al trazado geométrico del ensanche de Cortázar, no sólo encauzando el río Urumea en su desembocadura sino ganando también terrenos al mar en los amplios arenales bajo el monte Ulia. El hecho de que una de las obras de frente de agua más emblemáticas fuese el paseo de Salamanca provocó incluso cambios sensibles en las ordenanzas de urbanización por parte del Consistorio<sup>128</sup>, con la intención otra vez de proteger los paisajes de los frentes marítimos y ribereños: "por su proximidad respecto al mar, no puede estar supeditado a las condiciones de altura a las que se someten las construcciones del resto de la población. La altura de los pisos habitables debe reducirse a 20 metros. Se aprueban los remates (como torrecillas)"<sup>129</sup>. Sea como fuere, en las primeras manzanas de ese 'ensanche oriental' que se orientaban hacia el paseo de Santa Catalina, siguiendo la línea del borde fluvial, se pretendió colocar grandes edificios porticados; dentro de la operación que se conocería como "Gran Fonda Kursaal". En ese caso, "mediante un nuevo murallón exterior se ganaban terrenos a la margen izquierda de la desembocadura del río en los que se distribuían cuatro manzanas y un 'square' a la inglesa que serviría de ornato al paseo de la Alameda y al de Santa Catalina [en los archivos municipales, según consta en el acta del 6 de septiembre de 1871]"<sup>130</sup>.

Al siguiente concurso del año 1889 no concurriría nada más que un solo técnico, con un plano tampoco especialmente relevante desde el punto de vista urbanístico. Este sería el arquitecto Luis Aladrén con el anteproyecto "Itzaso Aurrean" para el reordenamiento de Gros. En la margen derecha del Urumea se proponía una extensión bastante peculiar del ensanche, rechazando en gran medida el esquema que Lagasca propuso tres lustros antes para ganar terreno a la playa de la Zurriola. Cuando en 1892 construyeron el muro de la costa se terminaría por reducir drásticamente la playa, área que sería aún muchísimo más exigua tras las urbanizaciones de la Zurriola (1911). En vista de ello en los próximos años y décadas el Ayuntamiento pondría en marcha proyectos para la recuperación de ese valorpreciado que era la playa (si bien desvinculada de la zona más simbólica del a bahía de la Concha) y del cual se comenzaba a tomar conciencia. Cuatro años después las iniciativas quedarían en suspenso, ya que la piedra necesaria era imposible de extraerla de las canteras de Monpas<sup>131</sup>.

Por otro lado, la construcción del ensanche de Cortázar seguiría su curso sin modificar demasiado las premisas iniciales incluso durante los primeros años del entrante siglo XX. En el antiguo barrio de Santa Catalina, al otro lado del río comenzaba a plantearse el ensanche de Gros tras la canalización del Urumea, abarcando también el espacio de la Zurriola. Allí también se afincaron talleres y almacenes al final del siglo XIX junto a unas escasas viviendas de obreros bajo las laderas del monte Ulia. Después harían su aparición equipamientos como escuelas, matadero, hospital, el coso taurino, los conventos religiosos y la estación del tranvía. Sin embargo, existían también chalet unifamiliares en los terrenos más próximos a la playa y en los alrededores de la iglesia de San Ignacio. Muchas de estas casas desaparecerían con el comienzo de las obras del ensanche de la Zurriola. Aunque el barrio se propuso de cara a las clases trabajadoras, pronto lo invadirían las clases medias e incluso acomodadas al menos en las primeras líneas urbanizadas del frente marítimo, en el límite entre la ciudad y el mar. Con estas vicisitudes, más que un proyecto de urbanización la promotora Sociedad Inmobiliaria del Kursaal lo transformó en un programa completo y complejo para el aprovechamiento intenso y genérico de las tierras ganadas al mar en la margen litoral.

De manera similar, el Ayuntamiento aplicó las normativas de ciudad-jardín en los suelos que aún faltaban por urbanizar y construir entre la avenida del Kursaal y el frente de mar. En los prolegómenos del siglo XX Gros tenía la oportunidad de convertirse en uno de los barrios más importantes de Donostia-San Sebastián, cuando se trastocaron las previsiones urbanísticas tradicionales que premiaban el frente marítimo de la bahía de Concha. Aunque en el primer concurso de 1919 no hubiese vencedor, en el segundo de 1922 consiguieron quedar como ganadores Machimbarrena y Díez de Tolosana. Una plaza de gran centralidad ordenaría los chalet del entorno una vez demolida la plaza de toros, a pesar de que las parcelas libres de

<sup>128</sup> Hoy día también se proponen cambios puntuales y 'ad hoc' en los documentos urbanísticos para la realización de obras emblemáticas que estarían a todas luces fuera de ordenación, como hemos visto con mayor amplitud en Bilbao.

<sup>129</sup> GRANDÍO, Y. *Urbanismo y arquitectura ecléctica...* op.cit., p. 55.

<sup>130</sup> GALARRAGA, I.; UNZURRUNZAGA, X.; LÓPEZ DE ABERASTURI, A.; AZPIRI, A.; ALKORTA, J. M. *Hiri zabalgunek...* op.cit., p. 186.

<sup>131</sup> Transcurrido medio siglo, en 1993 se materializa la recuperación de la playa de la Zurriola construyéndose definitivamente el espigón, conjuntamente con el paseo litoral que se dirige desde la Zurriola hasta Sagües.

las orillas de la ría permitieron finalmente mantener dicha infraestructura. De hecho, desde los presupuestos estéticos que a nosotros más nos conciernen puede sentenciarse claramente que Gros es un barrio que se va degradando, social, morfológica y funcionalmente a medida que nos alejamos del río y del ensanche. Cerca de Uliá aparecen los talleres, los comercios mayoristas, y las empresas especializadas en servicios a la industria y el transporte, a causa de su mayor cercanía al puerto de Pasaia<sup>132</sup>.

Gros adquiriría un carácter muy complejo y caótico en adelante, con los nudos entre las antiguas estructuras y las residencias más novedosas, junto con las funciones sociales, económicas, simbólicas y estéticas que se apreciaban en el trazado de la morfología urbana. El amplio ensanche burgués conectaba con los espacios más modestos de las clases trabajadoras, mezclados con todo tipo de talleres, fábricas, almacenes y garajes. Esta expansión tendría su continuidad en el ecuador del siglo XX hacia la zona baja de Uliá hasta llegar al núcleo oriental de Ategorrieta<sup>133</sup>. Las tierras de labranza y caseríos que allí perduraban se convertirán en terrenos poco menos que marginales, en la red viaria principal rodeada de chalet ajardinados. Las escasas distancias tanto al puerto de Pasaia como al centro de Donostia-San Sebastián marcaban unas contradicciones manifiestas, dado que la primacía de los espacios industriales en Pasaia amenazaba con dejar entrever aquellas cuestiones sociales con plasmación estética y territorial que la burguesía pretendía ocultar en la mayoría de los casos, sobre todo con el advenimiento y la instalación de las clases más humildes y obreras. El objetivo seguía siendo, evidentemente, el embellecimiento y el mantenimiento del carácter paradigmático de los frentes de agua, para intentar aminorar el impacto de la creciente densificación durante el siglo XX. Ese era también el objetivo del parque de Uliá, nada menos que servir de atractivo turístico y de alguna manera 'exótico' para los visitantes foráneos, reinventándose para ello toda una serie de supuestos usos tradicionales como los caseríos ya 'ornamentales' y los merenderos, además de otras infraestructuras calificadas como 'modernas' como el funicular o el parque de atracciones. Aún así, las barriadas proletarias serían las que jugarían un papel destacado en esa zona de charnela. En medio de la mezcolanza tipológica se encontrarían tanto manzanas abigarradas como polígonos de vivienda unifamiliar y múltiples espacios conventuales, en las laderas del Uliá y en las orillas de la carretera del litoral, dibujando una metrópoli populosa que conforma el corredor entre Donostia-San Sebastián y Pasaia con barrios como Ategorrieta, Intxaurrondo, La Paz, Bidebieta, Altza, y la Herrera entre otros. En la comarca urbana que más impacto causa en el paisaje, "Donostia-San Sebastián y su Área Periférica es [así] un espacio urbano continuado que enlaza con el conjunto de Laburdi litoral<sup>134</sup>, siendo un elemento clave del Sistema Urbano Vasco y estando en fase [de] metropolización"<sup>135</sup> (en la década de 1980).

En toda esa superficie del frente marítimo quedaron sin desarrollarse varias iniciativas como la ciudad-jardín de Sagües. Se denunciaban en la época las nefastas condiciones de habitabilidad en sus casas, a causa de la humedad por la cercanía del mar y el desmonte de las contiguas laderas con terrenos en pendiente. Parecido a la zona de la margen izquierda que en la metrópoli de Bilbao hemos visto que se llamó 'errekartia' (entre ríos), aparte de las suciedades y fealdades urbanas se apilaban también en dicho enclave las impurezas morales. Los trabajadores en gran medida emigrantes ubicaron allí sus moradas pero también acogía el barrio de Sagües los nidos de marxistas, grupos 'sospechosos' y gentes de 'mal vivir', además de 'holgazanes' y 'despojos humanos'. El panorama no podía ser más halagüeño para la mentalidad e ideología imperante de la época, lo cual se vio meridianamente claro cuando la barriada quedó casi completamente vacía al penetrar las tropas facciosas en la guerra civil. De ahí en adelante, se solicitaba una y otra vez la demolición de todo el barrio, foco de

<sup>132</sup> CALVO SÁNCHEZ, M. J. *Crecimiento y estructura urbana...* op.cit., p. 292.

<sup>133</sup> Haciendo honor a su nombre, en 2008 se colocó la escultura pública a modo de 'portada' o 'arco triunfal' diseñada por Iñigo Pagola. El marco cuadrado estampado en rojo y anclado al suelo, da la bienvenida al visitante que se adentra en Donostia-San Sebastián desde esa encrucijada que marca estratégicamente el instante a partir del que se conecta con la mirada espacial y simbólica hacia la ciudad en su totalidad globalizadora (que abarca desde el paisaje urbano hasta el planeamiento, la escultura, las presencias estéticas en cuanto a escultura, mobiliario urbano y elementos monumentalizados de cultura material etnográfica que ponemos de relieve en este estudio antropológico y signitivo sobre la configuración significativa y simbólica de los frentes de agua en las fronteras entre la ciudad y el mar).

<sup>134</sup> En ese subsistema litoral se subrayan las altas concentraciones de Bilbao y Baiona, en comparación con territorios más dispersos. A raíz de esa concatenación Gipuzkoa ocupa un lugar prominente en el espacio urbano europeo, siendo ya una realidad indiscutible la aglomeración costera Donostia-San Sebastián/Baiona.

<sup>135</sup> GÓMEZ PIÑEIRO, J.; LORES, Gaizka. "Geografía urbana", in: GÓMEZ PIÑEIRO, J.; SÁEZ GARCÍA, J. A. (ed.). *Geografía e Historia de Donostia...* op.cit., p. 171.

'inmundicias', para 'rescatar' a los 'pobres trabajadores' de 'sana conciencia' de dicho pozo y alojarlos en casas más limpias e higiénicas, y en un entorno más salubre, para evitar que frecuentasen los bares y otra clase de tabernáculos o 'lugares de reunión clandestina' (a la propia policía se le hacía difícil poder penetrar en Sagües, dado que existía la posibilidad de escaparse hacia Trintxerpe y Pasaia). La ideología del régimen imperante esgrimía por lo tanto razones duales; puesto que a la pobreza material se le añadía la depauperación moral, sabiendo además que todos esos conflictos distraían la atención de la imagen urbana singular de los frentes de agua que la ciudad debía de seguir promocionando en el exterior (de modo que los aspectos estéticos también tenían su correlación inversamente proporcional con los aspectos morales). Hasta el punto de que la desaparición de Sagües se convirtió en preocupación de primer orden para el nuevo poder franquista y falangista del Ayuntamiento.

En los ensanches de Ategorrieta-Gros estaba prevista igualmente la construcción de una ciudad-jardín y otras diversas infraestructuras que se vio lícito trasladarlas a Sagües: una piscina de amplias dimensiones, solarium y terraza que tendría conexión directa con la playa, inclusive con tejavanas para guarecerse de la lluvia. Esta urbanización para llegar hasta el mismo borde marítimo aparece también en la recopilación que el arquitecto Macimbarrena publicó en 1945, junto con otros tantos proyectos que se quedaron a la espera de encontrar vía libre, tal y como hemos referenciado en el apartado anterior. El régimen político franquista aprovecharía ese corredor metropolitano junto al mar para construir cooperativas protegidas de viviendas baratas, enmarcadas en las políticas sociales que se quisieron poner en marcha, lo que afectaría mayormente a zonas como Intxaurren o Altza. Muchas de ellas nacían en los terrenos de ladera más marginados de los 'intersticios urbanos liberados' de cargas urbanísticas anteriores. En el cruce de caminos Bidebieta<sup>136</sup> que se dirige desde Pasaia Donibane hasta Pasaia Antxo tomaría cuerpo la aglomeración industrial aproximándose hasta Altza, estableciendo muchas de las funciones industriales entre los polígonos residenciales.

Si nos sumergimos ya en el último tercio del siglo XX, en 1963 el Ayuntamiento convocó el concurso de ideas para la urbanización de la zona de Uliá, para dar continuación a las conmemoraciones del incendio de la ciudad y otros eventos como el ensanche (1813, 1863 y 1963). Los arquitectos Luis Peña Ganchegui, Francisco Bernabé y Gonzalo Vega de Seoane presentaron un anteproyecto que abarcaba hasta el barrio de Sagües, en el espacio de frente marítimo que se ordenaba con el elemento característico de unas torres a modo de hitos, muy al hilo de las concepciones arquitectónicas de la época desarrollista. Las laderas de montaña y arboledas se trataron, no obstante, con sumo esmero, lo que aparecía expresamente destacado por los arquitectos en la presentación pública: "lo único que se ha hecho es tratar dos lomas, conquistar dos lomas como ha conquistado el vasco siempre las lomas, con los caseríos; se ha querido tratar a la Naturaleza, no molestar a la Naturaleza y crear unos espacios"<sup>137</sup>. Se volvía a retomar de alguna manera la idea del teleférico y el parque del monte Uliá, reservando una serie de terrenos para ciertos equipamientos destinados a la promoción de las artes y las ciencias. En concreto, se le instaba al Ayuntamiento a que ofreciese la posibilidad de afincarse y trabajar en ese lugar a personalidades conocidas en todo el mundo (filósofos, científicos, expertos de las artes y las ciencias en general) en una especie de 'concentración de intelectuales' tan gustosa para los gerifaltes ávidos de proyectar en el exterior una progresiva apertura del régimen imperante, encontrando para ello un 'campo' abonado en los terrenos de Uliá. Su presencia enriquecería de manera extraordinaria la decreciente y eclipsada vida cultural y científica de la ciudad en particular. El parque contendría así dos zonas diferenciadas para la creación de infraestructuras culturales, valiéndose siempre de la presencia determinante del mar y realizando descripciones pseudo-poética no tan lejanas, salvando las distancias, del precedente 'espiritual' para la ciudad que Oteiza propondría en Ametzagaina más de dos décadas después y que veremos en un capítulo posterior.

"Son dos zonas de parque cuidado y cultivado por la mano del hombre. A la más alta de ellas se le ha dado un *carácter espiritual* y en ella se sitúan: Una Universidad de Verano que comprende diversas aulas residenciales de estudiantes nacionales y extranjeros, salón de actos y una pequeña capilla como centro religioso de la zona

<sup>136</sup> En la metrópoli bilbaína también es conocida la encrucijada de caminos Bidebieta, junto al río a su paso por la localidad de Basauri.

<sup>137</sup> *Revista de Arquitectura*, Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid, 1963; p. 57 y ss. Recogido por F. Muñoz Echabeguren; *San Sebastián. La historia desconocida...*, op.cit., p. 158.

turística. Un gran Auditorium cuyo escenario natural es la Ciudad de San Sebastián y el mar Cantábrico, que sería de gran aceptación en la temporada veraniega<sup>138</sup>.

Entre los equipamientos a integrar, por lo tanto, aparte de los centros cívicos y religiosos se implantarían escuelas y guarderías, escenarios al aire libre, museos, palacios deportivos, piscinas cubiertas y el observatorio de Monpas. El complejo dispondría así mismo de centros comerciales, tiendas de comestibles y artesanía, hoteles y áreas recreativas provistas de parques y jardines, creando en las laderas de Ulia y la zona histórica de frente marítimo de Sagües una especie de burbuja para una sociedad elitista y completamente autónoma que terminase por borrar todas las penurias y 'suciedades' tanto urbanas como morales de antaño. En el anteproyecto soñado aparecían también edificios adaptados a la construcción en ladera y el camping colocado en medio de un bosque, resolviendo una especie de reinención de la ciudad-jardín re-actualizada y haciendo una extraña alusión a la manera en que los caseríos se han ubicado tradicionalmente en la montaña y campiña vasca<sup>139</sup>.

Recorrida ya la larga trayectoria del siglo XX el Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián pretendió impulsar la remodelación del monte Ulia en 2007, un espacio 'tan cercano' al espacio y al mar y a la vez 'tan lejano' a la idea de ciudad, dentro del plan especial para la reforma del parque de Ulia. Debería de seguir siendo un entorno recreativo, teniendo en cuenta los valores del paisaje del frente marítimo sin alterar en ningún caso la fisonomía general e inclusive la identidad del enclave cuya raigambre cultural permaneciera en la memoria de los donostiarras. El plan no contemplaba nuevas instalaciones ni urbanizaciones, sino únicamente la restauración de edificios en desuso o en ruina, así como la recuperación de hitos, caminos y paisajes, teniendo bien en cuenta los criterios de sostenibilidad en boga<sup>140</sup>. Junto con las intervenciones de Urgull, Santa Klara e Igeldo se enmarcaba la readecuación de este espacio cultural de Ulia, para la unificación de los entornos más revalorizados que 'a día de hoy' posee Donostia-San Sebastián entre la ciudad y el mar, entre el litoral y la montaña. En estos parajes donde permanecen múltiples rastros y vestigios de patrimonio natural y cultural (paisajes etnográficos), la reconsideración de la cultura marítima apreciaba el uso de altas dosis de sensibilidad estética y escasas inyecciones de cemento u hormigón.

Si regresamos a Sagües, en los espacios marítimos de esa franja litoral el Ayuntamiento propuso la construcción de un nuevo parque al comienzo de la década de 1990, con la intención de alargar el paseo de la Zurriola hasta la punta de Monpas. Empeño abandonado en 1999, en 2003 el Estado español informó que no concedería financiación alguna. Aunque fuese con opiniones contrapuestas, en la reconstrucción y remodelación definitiva se priorizó unificar los caminos de la costa y de la montaña mediante pequeños puentes y pasarelas. De modo parejo, el espacio vacío del frente marítimo de Sagües estaría pronto sujeto a reordenación con nuevas ideas aparecidas en los primeros años del siglo XXI, cuando el Ayuntamiento organizó el concurso de anteproyectos. Se escogieron cinco de las propuestas remitidas por equipos de arquitectos, ingenieros y urbanistas provenientes sobre todo de Cataluña y del País Vasco. Testigos de la estética post-moderna alabada por la cultura actual y los equipamientos reclamados por los ciudadanos, en las maquetas, infografías virtuales en 3D y montajes fotográficos se mostraban edificios de superficies y fachadas cristalinas, todo tipo de torres y rascacielos, centros de talasoterapia y paseos.

El 'faro urbano' de Astigarraga y Lasarte producía gran impacto en el entorno a pesar de que su diseño fuese atractivo. El diseño sería también lo más valorado en el caso de la 'puerta de Ulia' de los arquitectos Ábalos y Herreros. El proyecto de Sola Susperregi y Ruiz Lacasa se insertaba correctamente en el espacio, si bien el 'remate escultórico' de Ramos y Ortiz de Zarate fue el que quedó en primer lugar tras la votación pública (el anteproyecto del 'monte imaginado' propuesto por EMBT no tuvo excesivo éxito entre la ciudadanía). En todo caso, desde el principio de la convocatoria se advirtió que ninguna de las propuestas sería ejecutada, sino que únicamente servirían para iniciar un debate y para pulsar la opinión, de cara a saber qué aceptación tendría una posible edificación, una plaza o un remate escultórico-monumental. Sin embargo, es obvio que "en Sagües hay condiciones para crear un nuevo hito en el paisaje

<sup>138</sup> *Idem*, p. 157.

<sup>139</sup> Peña Ganchequi destacaba el debido respeto por el entorno y la admiración sincera por el paisaje circundante que sobresallan por encima de otros valores loables.

<sup>140</sup> MUÑOZ ECHABEGUREN, Fermín. *San Sebastián, el monte Ulia y arenales, ayer y hoy*, Donostia-San Sebastián: Instituto Dr. Camino, 2009; p. 334.

urbano. Un símbolo a incorporar al patrimonio urbano donostiarra, que no perturbe ni perjudique a las edificaciones allí existentes. Una actuación que resulte armónica y equilibrada en el paisaje de su entorno, sabiendo que, en todo caso, daría la espalda a una ladera del monte Ulla que no tiene especial relevancia”<sup>141</sup>.

La urbanización de los espacios públicos proporcionaría unión y continuidad al fenómeno urbano del borde marítimo tanto en Gros como en la Zurriola y en los frentes de agua emblemáticos de la zona del Kursaal. Un proyecto global con aspiraciones de esa índole debería tener muy en cuenta la ordenación de los barrios y el problema de los equipamientos aparte del tratamiento de la línea litoral. Para ello se licitaba la validez del concurso público, que daría lugar a unas propuestas de calidad urbana y arquitectónica contrastada sin olvidar el tratamiento significativo y simbólico de los espacios del límite entre la ciudad ya existente y el mar o las riberas de cauces fluviales. Mientras que en 2007 la alcaldía de la ciudad apostaba por emblemas arquitectónicos que recuperasen el semblante de mojones e hitos urbanos, otros/as expertos/as mostraban unas justificaciones de características más sociales con el intento de promoción de edificios mucho más modestos que sirviesen realmente para el dinamismo de los sectores públicos y privados (bibliotecas, ludotecas, agrupaciones surfistas y deportes marítimos, etc.), en unos espacios que interaccionan directamente con el mar<sup>142</sup>.

### II.5.5.1. La pugna entre la ciudad y el mar en las primeras líneas construidas de la playa de la Zurriola

Si retrocedemos momentáneamente al final del siglo XIX, en el espacio marítimo de la Zurriola existieron numerosos proyectos urbanísticos fallidos en ese instante finisecular entre los siglos XIX y XX. Entre otras intenciones, se le encargó al arquitecto municipal Goicoa el levantamiento de un plano de las tierras y del paseo de la Zurriola en 1883 para la organización de la exposición provincial, dejando un área liberada para la colocación de edificios. El proyecto no se llevó adelante dado que el Ayuntamiento tenía otras obras urbanísticas pendientes en esos años. No obstante, un particular solicitó al Consistorio permiso para construir un edificio de cristal que albergaría la casa de baños de la Zurriola sobre los arenales de la playa. El palacio se completaría con la urbanización de un paseo circundante así como una pasarela adyacente, ya que sobresalía unos metros hacia la costa, ubicándose sobre el mar. Esta idea tuvo al principio su réplica en la bahía de la Concha, cuando las alternativas del fondeadero y el puerto aún se encontraban vigentes en la mentalidad de los gobernantes, en medio de las agrias polémicas entre la visión comercial de la ciudad y el apoyo al turismo incipiente como valor hegemónico. Por lo visto, teniendo en cuenta las oportunidades del ensanche de la zona de la Zurriola se optó por la instalación en dicho paraje. De un modo u otro, los problemas que se podían prever en esa zona del borde marítimo no lograron una veraz reflexión en todas sus dimensiones, de modo que posteriormente nada más se supo del proyecto, que de haberse realizado hubiese sido un fracaso estrepitoso. Según indicaba el plano, el proyecto se localizaba en el paseo de Salamanca. No se habían construido aún el puente de la Zurriola ni el Palacio del Kursaal. Es decir, que los 300 metros de longitud proyectados para el Palacio entrarían en pleno mar, abierto a los temporales, en una zona sumamente castigada por las olas. Se percibe de hecho que los peticionarios no conocían el Cantábrico más invernal, resultando extraño además que el Ayuntamiento no apuntara esta circunstancia para no aceptar el proyecto, condenado desde el principio a la ruina<sup>143</sup>.

Nada más comenzar el siglo XX quisieron construir en la Zurriola un gran complejo que albergase el Kursaal de 1900, el teatro de verano, el palacio de invierno con sus jardines, salones recreativos y hoteles, organizando el entorno mediante micro-arquitecturas adyacentes y mobiliario urbano específico (sobre todo fuentes ornamentales y quioscos). Para entonces, la fuerza que iba adquiriendo la idea de la ciudad turística había permeado casi todas las mentalidades de los donostiarras: “su único factor de vida lo constituye la circunstancia de ser nuestra capital una población balnearia, ha de confesarse que careciendo en la actualidad San Sebastián de otras aspiraciones fabriles, comerciales o industriales, es hoy por hoy su más

<sup>141</sup> *Idem*, p. 344.

<sup>142</sup> Arquitectos profesores de la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Donostia-San Sebastián como Juan José Arrizabalaga e Iñigo Viar tomaron parte activa en dichas iniciativas.

<sup>143</sup> MUÑOZ ECHABEGUREN, F. *San Sebastián, el monte Ulla...*, op.cit., p. 56.

preferente y poderoso elemento de vida"<sup>144</sup>. La idea del Kursaal, por lo tanto, sería una fuente de recursos importante para la ciudad, viendo el dilema que existía en aquellos años. Puesto que la atracción de veraneantes ya no era suficiente y se requería también una ciudad atractiva para los meses de invierno, esperando la acogida de turistas adinerados, aristócratas y burgueses en todas las épocas y estaciones anuales.

Algunos defendían que este macro-proyecto mejoraría el paseo de la Zurriola; otros, en cambio, pensaban que la acumulación de edificios trastocaría irremediablemente la visión del horizonte marino que tanta relevancia tuvo para la ordenación urbana del frente marítimo de Donostia-San Sebastián<sup>145</sup>, tal y como antes veíamos el caso de idénticas preocupaciones que existían en la Concha. Los valedores del proyecto pregonaban su utilidad en el paseo de la Zurriola, de modo que la revalorización de ese frente marítimo conectaba con la ciudad histórica y el ensanche al otro lado del río, produciendo la apertura definitiva de los ejes de la línea de costa. Se afirmaba que el lugar más conveniente para emplazamiento del Kursaal era sin duda el frente de agua de la Zurriola. Este paseo ocupaba la sección central de la población y el emplazamiento del Kursaal equilibraría el porvenir de las diversas partes de la ciudad; la antigua y la nueva, cuya riqueza se trata de distribuir en todas las direcciones y hacia la proximidad de un naciente núcleo de población: el barrio de Gros. El emplazamiento de cada uno de los edificios quedaría situado en el ángulo formado por la calle Santa Catalina y el paseo de la Zurriola, formando así una magnífica entrada de Donostia-San Sebastián<sup>146</sup>.

Conjuntamente con el Kursaal el consejo de administración de la Perla del Océano ofreció la colocación de un nuevo balneario en la Zurriola hacia 1912, aprovechando el ensanche realizado. Siendo este, casi la reproducción exacta del otro edificio de baños de mar de la Concha, sobre todo en lo referente a la tipología arquitectónica: "con parecidos vuelos hacia el mar los cuerpos laterales y centrales citados, con una elevación semejante a la que tiene allí, sobre la rasante del paseo, respetando la altura que no perjudicaría a la visibilidad del paseo"<sup>147</sup>. El hecho de que unas torres semejantes a las que presentaba el edificio de la Concha apareciesen también en la Zurriola, en el espacio contiguo al Kursaal, no sentó demasiado bien al Ayuntamiento, dado que limitaba notablemente las amplias vista que el paseo disponía hacia la playa y el mar, un argumento ya recurrentemente esgrimido.

La mezcla de usos que se produjo en la zona de Gros sería muy relativa si se compara con el caos más acusado del barrio fluvial y marítimo del Antiguo en las vegas llanas del litoral, protegido por el macizo de Igeldo. Ese sería, precisamente, uno de los enclaves más significativos que la industria donostiarra tendría a lo largo del siglo XIX, sobre todo desde el inicio hasta el ecuador. A partir de ese instante, hemos visto que la desocupación y desalojo de la industria de los frentes marítimos revalorizados con una estética decimonónica burguesa sería un hecho que se produjo de una forma bastante radical, expulsando las fábricas hacia las zonas más ocultas de la periferia proto-metropolitana. Con el transcurso del tiempo, dicha

<sup>144</sup> *Idem*, p. 89.

<sup>145</sup> "El proyecto del Kursaal viene a arrebatar a este paseo, no solo su mayor encanto sino a destruirlo por completo, porque edificando como se propone el concesionario con monumentales obras la parte más importante de su superficie, queda limitado a casi un pasadizo. [...] La forma actual del paseo de la Zurriola debe respetarse, para que el Ayuntamiento, además de conservarlo para solaz del pueblo, lo tenga a su libre disposición, con objeto de celebrar en él certámenes regionales, exposiciones provinciales, nacionales y otros espectáculos de fiestas". *Idem*, p. 95. Los concejales del Ayuntamiento también parecían preocuparse por los obstáculos que suponían los edificios del frente marítimo del paseo de la Zurriolako: "El Sr. Laffitte presenta un escrito con su voto particular que dice: El Concejal que suscribe, tiene el sentimiento de disentir de sus compañeros de Comisión, en la manera de apreciar el proyecto de un Kursaal en los terrenos de la Zurriola. Toda población moderna, máxime si aspira a servir de modelo como la muestra, debe mirar con especial predilección por el desarrollo de sus vías, plazas, jardines y paseos. La higiene y la policía ganan más cuanto mayor espacio se roba a la edificación para construir anchurosas vías libres. Y así lo entienden los Ayuntamientos en general. El paseo de la Zurriola es un magnífico lugar, cuyo principal mérito consiste en que desde él se extiende la vista por la inmensidad del océano, hasta perderse en el horizonte. El Ayuntamiento ha invertido un considerable capital en la construcción de este paseo que hoy vale muchos millones, consiguiendo dotar al pueblo de una soberbia avenida. Por sus dimensiones, es el único desahogo de la estrecha península sobre la que se asienta la hermosa Easo, que amontona ya excesivo número de edificios de gran altura en tan corto terreno. Se dice que el público tiene abandonado este ameno sitio y con esto se quiere justificar su desaparición. Cree el suscribí ente [sic] que el momentáneo abandono en que yace este paseo responde a circunstancias accidentales. El Ayuntamiento contribuye a esa preterición, porque lo tiene huérfano de atractivos. La gente concurre al Boulevard por la música, al parque de Alderdi eder por la orquesta y el forastero busca con predilección ésta. La Zurriola queda por lo tanto reservada para los días de grandes aglomeraciones, como las corridas de toros". *Idem*, p. 94.

<sup>146</sup> *Idem*, p. 93.

<sup>147</sup> *Idem*, p. 129. (Archivo Municipal de Donostia-San Sebastián).

periferia industrial reclamará ese carácter metropolitano cada vez más acusado, precipitando los procesos de urbanización de las orillas ribereñas.

### II.5.6. EL CRECIMIENTO DEL ANTIGUO: TRANSFORMACIÓN URBANA DEL VIEJO PAISAJE MARÍTIMO

El barrio histórico del Antiguo se ha limitado en una superficie de frente de mar desde los pies de Igeldo y la prolongación de la playa de Ondarreta hasta la pequeña península rocosa denominada hoy día "Pico del Loro"<sup>148</sup>, sobre la cual se asienta el palacio de Miramar. Del mismo modo, aguas arriba de las regatas que circulaban por dichas tierras (el Gorga y el Konporta no se cubrieron hasta tiempo después) se llegaba hasta la altura de Benta Berri e Ibaieta, si nos dirigimos desde la costa hacia el interior. Entre los siglos XIX y XX y en ese espacio que irá urbanizándose paulatinamente podían divisarse las ruinas del molino de viento que los monjes dominicos utilizaron desde antiguo, desapareciendo irremediamente al inicio del siglo XX<sup>149</sup>. Uno de los molinos de viento más viejos y quizás el único que haya existido en el territorio histórico guipuzcoano se ubicó en ese espacio del Antiguo (Lugaritz), con su esbelta torre un tanto extraña asomándose por encima de los árboles. Con ello, en las fotografías amarillentas e imprecisas del final del siglo XIX nos aparece otra construcción cilíndrica, conocida como el 'fortín del Antiguo'; arquitectura militar defensiva de la II guerra carlista. Fue demolida al excavar el túnel bajo el "Pico del Loro"<sup>150</sup>, poco antes de la edificación del palacio de Miramar. Además de ello, una pareja de molinos de marea existía también en el Antiguo, funcionando según el ritmo diario de las pleamares y bajamares tal como hemos visto en el caso de la ribera del Urumea, y desaparecidos también sin dejar ningún rastro tangible<sup>151</sup>.

Por otro lado, el grupo de edificios que existía en el "Pico del Loro" proporcionaba un aire de 'fortificación' a ese entorno marítimo antaño bastante escarpado, cuando durante la primera mitad del siglo XIX todavía mantenía un ambiente rural anterior al asentamiento urbano e industrial del Antiguo. No obstante, con las instalaciones industriales llegarían también a vivir apiladas muchas familias obreras<sup>152</sup>, a causa sobre todo de la escasez y carestía de la vivienda. En esa situación de hacinamiento y penuria, el fenómeno del chabolismo tan común en la metrópoli bilbaína tendría también aquí sus focos de aparición, a un nivel menos catastrófico, en el paisaje marítimo del Antiguo junto al puente y canteras de Arbizketa, que serían derruidas al comenzar la construcción de la cárcel. Ahí permanecieron, sin embargo, esas chabolas míseras que no disponían ni tan siquiera de las condiciones más básicas de

<sup>148</sup> La denominación más frecuente en castellano sería "Pico del Loro" o "Pico del Oro", de ese emplazamiento sobre las rocas marinas donde se encontraba la pequeña ermita de la Virgen de Loreto (dentro del viejo cementerio del Antiguo, de donde se obtenía fácilmente una piedra asequible que sería utilizada tanto para la construcción de la cárcel como para el establecimiento de la línea del tranvía según los acuerdos municipales). Algunos/as expertos/as nos dirán que el nombre viene de una transformación vasca de la voz *Loreto-pea* (para indicar la parte inferior), y que se convertiría al principio en "Pico del Lorito". A escasos metros en la línea de costa sobre el paseo marítimo de la Concha se encuentra el mirador-observatorio llamado *Zaldisko-Zokoa*, donde al final del siglo XIX se colocó la escultura-monumento de E. Chillida en homenaje al Doctor Fleming. Utilizando piedra granítica, sobre la columna prismática de sección cuadrada colocó Chillida el 'busto abstracto' del afamado personaje (su lugar fue primero los jardines de Jai-Alai en 1955, posteriormente en Urgull o inclusive en Martutene, hasta terminar en la Concha después de la remodelación y restauración del voladizo efectuada por Joaquín Montero). En ese enclave estratégico de la primera línea marítima, nos invita a dirigir la mirada hacia la isla de Santa Clara y hacia el monte Urgull desde los intersticios geométricos de la esencial piedra desnuda, quizás para tomar cuentas al pasado fluvial de la ciudad. A principios de la década de 1990 Chillida instaló también la estela en honor al difunto pintor Rafael Ruiz de Balerdi en las rocas semi-sumergidas del "Pico del Loro"; una humilde y pequeña pieza realizada en acero. Más adelante veremos con mayor detenimiento cómo en el otro extremo del Antiguo el "Peine del Viento" de Chillida sobre el atrio-plaza de Peña Ganchegui, dota a la ciudad de un comienzo y final simbólico, en la 'liminalidad' entre el espacio construido y los acantilados bañados por el mar.

<sup>149</sup> Antiguamente se habían identificado incluso dos molinos de viento más, uno de ellos en Urgull y el otro en las inmediaciones de Aiete.

<sup>150</sup> En la época de la I guerra carlista existía ya el túnel de Inglezulo; rellenado en 1856 por su peligrosidad quedaría totalmente abnegado hasta 1887.

<sup>151</sup> Hecho que recogía el propio Txillardegui: "hala ere, errota zahar horren oroitzapena nolazpait gorde da gaur arte; 'Lizarriturry-Rezola' fabrikaren lehenengo mende-urrena ospatzekotan lantegiak argitaraz zuen liburuxkan". ALVAREZ ENPARANTZA, José Luis (Txillardegui). *Antigua 1900*, Donostia-San Sebastián: Gipuzkoa Donostia Kutxa, 1992; p. 198.

<sup>152</sup> Las fábricas y talleres para la producción dentro de una industria muy diversificada aumentaron rápidamente en la zona del Antiguo: la fábrica de botellas de Brunet, cervezas "El León" de Kutz, la fábrica de refrescos, la factoría "La Providencia" de Lizarriturry-Rezola que fabricaba velas, jabones y productos de limpieza e higiene personal (ocupaba la superficie más extensa del Antiguo), chocolates "Suchard", discos "Columbia", la fábrica de Dougier que realizaba espejos, mueblería "Ayala", la fábrica de fósforos (una de las más antiguas del Antiguo), la fábrica de cepillos, "Farcy-Oppenheim", la fábrica de cajas de cartón, la imprenta "Gutenfelder" y el taller de plata entre otros.



habitabilidad y salubridad, encontrando casi siempre unos panoramas similares en las inmediaciones de minas y canteras, y en Donostia-San Sebastián sobre todo después del derribo de las murallas<sup>153</sup>. En el mismo paisaje tendría su manifestación, por el contrario, el imponente palacio Toki Eder, de modo que la convivencia en el Antiguo de las humildes viviendas obreras con los fastuosos palacetes y chalet, así como con la propia industria sería una estampa habitual que ni tan siquiera causaba ya pudor o sonrojo alguno<sup>154</sup>. Todo ello junto con los últimos vestigios de la agricultura y la ganadería dibujaba las trazas de un paisaje costero verdaderamente singular que se plasma en las memorias y en las fotografías en blanco y negro de la época; testimonios de la riqueza cultural y contenido antropológico visual pero también, a menudo, de la vileza de esos 'paisajes etnográficos' humanizados y urbanizados en un proceso creciente de antropización del territorio litoral. Ejemplo de lo cual, trayendo a colación algunas situaciones parejas que se vivían en la metrópoli industrial de Bilbao, serían los extractos de algunos textos escritos en 1917 por la asociación de vecinos y de propietarios:

"Por la carestía de la vivienda, se hacían tres o cuatro familia en una habitación donde la cubicación es apenas suficiente para una sola. Se observa muchísimas veces que una familia compuesta de matrimonio y dos o tres hijos guisa, trabaja, duerme, en fin, hacen la vida juntos, en triste promiscuidad, en una habitación de la cual no salen porque no tienen otra. Estos departamentos tienen un área de 3 metros de largo por 4 de ancho, y por 3 metros de alto. En ese reducido recinto encierran además la ropa sucia y los alimentos. En esas mórbidas condiciones, ¿es posible la conservación de la salud, de la vida?"<sup>155</sup>.

Tal como se intuye, el Antiguo tenía por aquel entonces unos similares problemas igualmente acuciantes de salud pública y de imagen estética que afectaban a otras ciudades industriales, dado que las aguas estancadas y los desperdicios una y otra vez acarrearían pestilencias e infecciones de toda índole. Aguas que se podrían como detritus mezclados con todo tipo de líquidos insanos procedentes de los despojos industriales debidos a los procesos de producción, con la in-contenida elevación de la contaminación que todo lo cual suponía:

"Besteetan aipatu ohi ez den alderdi bat azpimarratu behar da era berean: kutsadurarena. Bai eguratsarena (keak, usainak, kiratsa); eta bai fonikoak (baporezko motoreen zarata gorgarria bereziki). Behar bezain gora tximeneak eraikitzea, jakina, galestia zen. Estearinazko kandelak, adibidez, jasan ezinezko kiratsa botatzen zuten. Otto bapore-makinek ere, paretetik gaizki isolaturik, batimendu osoak jartzen zituzten dardaran. Mundu hura, hitz batez, atsekabea zen, zaila, itsusia; eta nekez urdin daiteke"<sup>156</sup>.

Esa situación sufriría un cambio relativo en las primeras décadas del siglo XX, cuando aparte de la toma de conciencia que ya hemos visto, en Donostia-San Sebastián no solo triunfó definitivamente sino que arraigó sin mirar más al pasado la concepción turística y veraniega de la ciudad. Así, al plantear por ejemplo la construcción del palacio Miramar en ese extremo del "Pico del Loro", la junta de vecinos del barrio (formada obviamente por personalidades relevantes y poderosas del Antiguo, sobre todo burgueses e industriales) tuvo a bien informar favorablemente sobre el derribo de algunos grupos de paupérrimas casas, ya que resultaba necesario borrar cuanto antes los 'puntos negros' más vergonzantes de la ciudad. Sin ningún ánimo de dudas, "(había que derribar el barrio) para que desaparecieran para siempre antiguos focos inmundos, casas insanas, faltas de luz y de aire, de ruin construcción, y de aspecto rancio y repugnante y la estética menos escrupulosa"<sup>157</sup>.

En el Antiguo, por lo tanto, se diferenciarán tres grupos sociales que tendrán una plasmación simbólica desigual en el fenómeno urbano peculiar de ese frente de agua marítimo y a la vez ribereño. Uno de los grupos, fundamentado aún en el mundo rural pero cada más débil y menos visible, decae a medida que transcurren los primeros años del siglo XX. El concepto de ayuda y colaboración mutua o 'auzolan' en la realización de tareas tanto agrarias

<sup>153</sup> ALVAREZ ENPARANTZA, J. L. *Antigua 1900, op.cit.*, p. 134.

<sup>154</sup> El centro escolar elitista Captier de los dominicos húlidos de Francia se encontraba también ubicado en las laderas montañosas de Igeldo, rodeado de un frondoso parque en el que reprodujeron la cueva de la Virgen de Lourdes como recuerdo testimonial de su procedencia originaria.

<sup>155</sup> ALVAREZ ENPARANTZA, J. L. *Antigua 1900, op.cit.*, p. 86.

<sup>156</sup> *Idem*, pp. 86-87. En los pasajes textuales de la época aparecen alusiones a la contaminación acústica y sonora producida por el ruido y los estrépitos constantes de las máquinas: "el motor funciona día y noche -idazten zuen José Loidi izeneko batek 1897an- produciendo ruido y trepidación tales que los vecinos amenazan con desalojar las habitaciones. [...] La máquina empieza a funcionar a las tres de la madrugada, produciendo tan estrepitoso ruido y consiguiente molestia, que se hace de todo punto imposible el reposo y descanso necesarios a tan altas horas de la noche [...]. El motor produce un ruido ensordecedor y una trepidación que enteramente parece que estamos en perpetuo temblor de tierra". *Idem*, p. 87.

<sup>157</sup> Informe del 15 de diciembre de 1917. *Idem*, p. 106.

como constructivas seguía siendo una constante de esas comunidades socioculturales. El segundo gran grupo sería el que atrajo la industrialización de la zona; entre ellos había algunos burgueses vascos pero los relatos de la época cuentan que la mayoría de la gente que implantó la industria en el Antiguo no fue de procedencia vasca. Las clases trabajadoras también serían foráneas en su conjunto, sobre todo en los trabajos menos cualificados, aunque existiese igualmente cierta población vasca. Las relaciones laborales por así decirlo, estaban totalmente sujetas a la organización industrial del momento con horarios pautados y sueldos fijos<sup>158</sup>. El tercer grupo 'sociológico' se establecería en la parte del Antiguo con la llegada de la reina María Cristina, la mayoría de ellos turistas aristócratas y burgueses sin raíces propias en la cultura del lugar. De hecho, con lo escrito hasta aquí, puede entreverse un panorama bastante certero de la mezcla de gentes y clases sociales en los barrios donostiarra del frente marítimo, en los espacios que se ubicaban más allá del ensanche central.

A medida que estos barrios se desarrollaban urbanísticamente, en la ciudad que iba colmatando los frentes ribereños y la línea de costa, la mezcla de usos y de gentes iba dando paso de una mayor heterogeneidad, a una muy relativa homogeneidad de los espacios y paisajes urbanos, lo cual hemos visto que respondía teleológicamente a una idea global y holística de la ciudad ofrecida netamente al turismo. Tanto en el Antiguo como en Gros, por ejemplo, hemos constatado que los chalet y palacetes propios de una tipología cultivada de ciudad-jardín burguesa se veían obligados a convivir al principio con los focos de residencia obrera, aunque fuese cada cual por su lado y sin verdaderas interacciones de imbricación sociocultural. Este fenómeno acontece de una forma aparentemente diferente a la segregación de espacios que percibíamos en la metrópoli bilbaína, a pesar de que sí existan algunas semejanzas. En Bilbao hemos visto cómo la dorsal estructurante de la Ría acusaba la segregación más o menos radical entre la margen izquierda industrial y la margen derecha como zona residencial de esa misma burguesía industrial que contemplaba desde el otro lado. Esa era una diferenciación que estaba totalmente integrada en la configuración de los frentes de agua de la Ría, tanto en la utilización de los espacios como en la organización simbólica de la aglomeración metropolitana. Si el hito territorial de mayor importancia en la margen izquierda era la fábrica (icono que ha perdurado mal que bien hasta nuestros días), en la margen derecha serían los palacios, las grandes avenidas, los chalet y los paseos de ribera, además de los monumentos y los jardines ornamentados con mobiliario urbano y motivos alegóricos. La diferencia sensible de dichos parajes no se plasma solamente en la técnica urbanística o la arquitectura (que también), sino que se adivina con múltiples matices y variantes en los colores ferruginosos y olores del paisaje. Si la contaminación siderúrgica taponaba con una intensa capa grisácea y vaporosa tanto las sutilezas del paisaje como las narices de las personas, en la margen derecha descubríamos unas tonalidades más vivamente verdosas y quizás incluso los azules cielos despejados, aún cuando las fábricas funcionaban a pleno rendimiento.

Siguiendo nuestro análisis constatamos cómo Donostia-San Sebastián, desde la inauguración del segundo decenio del siglo XX el Ayuntamiento aceptaría el plan de reconstrucción del barrio del Antiguo. Cerca del palacio Miramar se asentaba una zona donde aparecieron chalet lujosos ya desde finales del siglo XIX (detrás del palacio pensaron igualmente en la construcción de un casino justo cuando se prohibió terminantemente el juego; sus muros ruinosos son testigo de aquel empeño), los cuales serían posteriormente respetados y completados por el nuevo planeamiento. La relativa masificación urbana del ensanche atrajo a ciertas elites adineradas hacia los entornos más 'liberados' de Ondarreta, Miraconcha e Igeldo, puesto que apreciaban la cómoda y relajada vida junto al mar. Así, el ensanche del Antiguo acusaría también unos procesos semejantes e incompletos a los vividos por otros espacios significativos de los frentes de agua.

En 1887 el arquitecto municipal Nemesio Barrio redactó la memoria justificativa para la desecación y el aprovechamiento de las marismas aún existentes en los arenales del Antiguo. En dichos arenales fue donde el Consistorio decidió construir la cárcel, por el elevado precio que los suelos iban adquiriendo en otras zonas acaso más propicias. Por otro lado, algunos acaudalados quisieron construir residencias en las marismas de Igeldo hacia 1915, para la creación de un nuevo barrio que sería el próximo ensanche de la ciudad, allí donde el Ayuntamiento sólo preveía la instalación de jardines y paseos junto al mar. Hemos mencionado

<sup>158</sup> Un gran grupo de inmigrantes que desde el punto de vista de la praxis idiomática serían castellano-parlantes.

ya por activa y pasiva lo atento que estaba el Ayuntamiento cada vez que tocaba aprobar proyectos arquitectónicos y/o urbanísticos en los espacios más revalorizados de los frentes de agua, argumentando para las habituales negativas la protección de las riquezas del paisaje litoral. Extraña, en estas circunstancias, que se procediese a implementar una infraestructura estéticamente tan 'sospechosa' como una prisión, ante los numerosos empeños más 'apañados' presentados por los particulares en el barrio del Antiguo y los arenales de Ondarreta, tal y como hemos dicho hasta ahora y reflejaremos también en adelante.

Transcurridos dos tercios del siglo XX, en la urbanización del frente marítimo del Antiguo comenzaron a ser conscientes de la mezcla tipológica y arquitectónica, puesto que la imagen urbana del enclave permanecía muy alejada de cualquier atisbo de homogeneidad, sobre todo para los ojos de aquellos que pretendían implantar otro tipo de equipamientos de cara a su explotación económica y urbanística:

"Contemplada la ciudad desde Ondarreta resulta maravillosa; en cambio, en Ondarreta, junto a la playa, sólo vemos una ciudad-jardín anacrónica, vetustos edificios, un caserón para la Guardia civil y algunas villas diseminadas caóticamente. No se concibe peor urbanización para la playa más hermosa de la ciudad. También existe junto al peso marítimo un magnífico terreno municipal cedido gratuitamente a la Real Sociedad de Tenis, que lo mantiene cercado con tapias y alambradas sin que sus socios puedan disfrutar de sus vistas. Tampoco se concibe peor destino para tan magnífico emplazamiento! [...] debido a la desenfadada especulación sobre el suelo. En la ciudad-jardín de Ondarreta muy pocas viviendas ocupan mucho espacio, faltando terreno para aparcarse los autos"<sup>159</sup>.

Así versaba el manuscrito que un promotor dirigió a la alcaldía de la ciudad en 1966. Su idea pasaba por la edificación de seis rascacielos con la intención de 'revalorizar' la playa de Ondarreta, aprovechando también la isla de Santa Clara para implementar un casino, jardines, terrazas y fondeadero para embarcaciones deportivas y recreativas. Ni qué decir que ya nos encontramos totalmente inmersos en la etapa del 'desarrollismo' y que, tal como era habitual, el promotor no quiso sino apoderarse de los suelos públicos para obtener un mayor rendimiento urbanístico y abaratar el precio de las viviendas de lujo, en los terrenos precisamente utilizados por el Club de Tenis, proyectando amplios garajes en el subsuelo. Defendía que las torres incrementarían la presencia turística en la ciudad, siendo igualmente un importante revulsivo para el comercio (en el vértice donde más de diez años después aparecería la obra escultórica, arquitectónica y urbanística de Chillida y Peña Ganchegui del "Peine del Viento"). Resumiendo, de haberse edificado las torres la zona se hubiese convertido en un enclave totalmente productivo y especulativo, pensado al albur de la ideología dominante de la época<sup>160</sup>.

### II.5.6.1. La playa de Ondarreta y la urbanización del frente litoral: entre el palacio Miramar y el monte Igeldo

Si nos ubicamos otra vez en los prolegómenos del siglo XX, por un lado la construcción del palacio Miramar que hemos presentado en los párrafos precedentes, el paso de la carretera hacia Madrid y la relativa cercanía del casino y salones de juego serían los elementos quizás más notorios para la atracción de la gente. Además, la carretera que unía el convento del Antiguo con el barrio de San Martín discurría a los pies de los propios arenales, de manera que se adaptó al borde marítimo, acrecentando así la peculiar forma que presenta la bahía de la Concha en su conjunto. En ese contexto comenzaría a tomar cuerpo el crecimiento urbano

<sup>159</sup> *Boletín de Información Municipal de San Sebastián*, números 29/32, 1966; pp. 32-34. Recogido por F. Muñoz Echabeguren; *San Sebastián. La historia desconocida...*, op.cit., p. 159.

<sup>160</sup> "Al preguntarle si no es de temer que Ondarreta se afee con esa serie de rascacielos, responde que Ondarreta, tal como está viene a ser una ciudad jardín anacrónica y la ciudad no puede sacarle una mayor rentabilidad turística. No obstante, los rascacielos previstos tendrán muchos enemigos entre donostiarras que se sienten orgullosos de su ciudad. También París los ha tenido y ahora se eleva en Motparnase un edificio de ochenta pisos y se siguen elevando más rascacielos. Es una solución moderna que aprovecha al máximo los terrenos, conservando espacios libres. Los edificios elevados son admitidos generalmente por los entendidos en materia de urbanismo". *Idem*, p. 161. Cuando el promotor subraya la 'solución moderna', y cuando aseguramos que los expertos en urbanismo están 'a favor' de los rascacielos, es preciso realiza una lectura matizadamente significativa entre líneas y encontrar algunas de las ideas de la arquitectura moderna en el fondo de dichas cuestiones, provenientes de las vanguardias arquitectónicas y del racionalismo constructivo para ser asumidas después por la denominada arquitectura internacional. No obstante, totalmente pervertidos, muchos de esos dignos ideales e idearios programáticos quedaron a expensas de la especulación urbanística y económica en las décadas de 1950, 1960 y 1970, tanto en la arquitectura occidental como en aquellas 'exportaciones' realizadas a otras culturas, realidades y continentes, sobre todo a las grandes megalópolis del tercer mundo y las macro-áreas urbanas de las nuevas ciudades de los países en vías de desarrollo.

fundamentado en la planificación que el arquitecto Luis Elizalde diseñó a partir de 1919-1921. Elizalde supo así integrar en dicho planeamiento las casas de tipología ciudad-jardín existentes en el borde de Ondarreta. Esta iniciativa, aún así, se desarrollaría en la parte posterior del barrio del Antiguo y dando la espalda de alguna manera al privilegiado frente marítimo. Por otro lado, en la segunda década del siglo XX se derribó el muro de contención de los arenales y lo que había sido hasta entonces el campo de maniobras militares se convirtió casi en la mejor playa de la ciudad, tomando finalmente la configuración actual cuando desapareció la cárcel en 1948. El paseo ajardinado que bordea la playa en el límite entre la ciudad y el mar comenzó a construirse en 1925, sin sucumbir por suerte a los intentos mercantilistas para el aprovechamiento económicamente más ventajoso pero cívicamente mucho más insostenible de aquellos codiciados terrenos fluviales en el frente de agua. Así y todo, la presencia y la cierta protección que la industria del lugar mantenía tal y como antes veíamos, induciría algunos cambios en las normativas de construcción que apostaban por el modelo ciudad-jardín.

En lo que se refiere al mobiliario urbano significativo y las micro-arquitecturas, en la primera década del siglo XX el citado ingeniero Alberto Machimbarrena que por aquella época ocupaba el cargo de responsable provincial de Gipuzkoa y Navarra, dio cuenta de que un particular pretendía ubicar un quiosco de dos pisos sobre unas rocas de la costa, en el lado izquierdo de la carretera poco antes de llegar al túnel de Miamar. Sin embargo, la persona que poseía los terrenos no quería destinar su propiedad a la obtención de unos beneficios económicos (quiosco para la venta de bebidas y refrigerios), sino que curiosamente no admitía la alteración del paisaje del entorno. Al final, algunas parcelas fueron donadas al Ayuntamiento a condición de que se respetase la idiosincrasia de dicho paisaje paradigmático del litoral. Es así cómo la Condesa de Llobregat cedió generosamente a favor del Ayuntamiento la propiedad, con la condición expresa de que dicho terreno sirviera, única y exclusivamente de esparcimiento público, "sin que pudiera en él levantarse construcción de ningún género"<sup>161</sup>.

Las colonias de trabajadores, las industrias, los almacenes y talleres, las viviendas burguesas y los servicios para los veraneantes compartían un mismo espacio-territorio en los valiosos frentes de agua de Ondarreta. La Sociedad Brunet propuso el establecimiento de una ciudad-jardín durante los años finales del siglo XIX, para borrar el 'triste panorama' de las casas anti-estéticas y proporcionar un digno entorno a la subida al monte Igeldo así como su conexión con el funicular. A pesar de que allí se encontrarían la cárcel y el campo de maniobras de la tropa, o inclusive el hipódromo provisional, obstaculizando en cierto modo a la burguesía el disfrute de las primeras líneas de playa. Debido en parte a estas razones, se convocó un concurso de anteproyectos entre los años 1918 y 1921, en el que sobresalió la propuesta de Luis Elizalde. Este arquitecto clasificaba en cuatro diferentes tipología la trama urbana que mostraba una ortogonalidad manifiesta: las residencias burguesas, las viviendas más propias de una concepción de ciudad-jardín, las casas para los responsables y cargos de empresas y por último las barriadas para las clases obreras. El ensanche presentaría así una doble funcionalidad; por un lado una ciudad-jardín de alta calidad (requería igualmente una elevada complejidad de servicios: piscinas, canchas deportivas, hoteles...) y por el otro lado el espacio más netamente industrial, posibilitando otra vez la susodicha 'convivencia' con la reforma que planteó el Ayuntamiento para el crecimiento empresarial de la zona (Dawson, Loinaz, Inurrieta, La Victoria y otras muchas compañías se asentarían en el Antiguo). El barrio lujoso adquirió lógicamente una mayor importancia, con palacetes y casas rodeadas de jardines destinadas también a las incipientes clases medias acomodadas. En 1925 cuando los cuarteles militares se trasladaron a Martutene ganaron la playa, terminando así por tomar cuerpo la ciudad-jardín de Ondarreta y los espacios del frente marítimo.

En esos nuevos espacios del borde litoral se estructuró el jardín lineal de Ondarreta, donde podemos observar la manera en la se refleja estética y simbólicamente el espíritu de la ciudad burguesa. Aparte de elementos como el mobiliario urbano significativo, unas partes del monumento destinado en principio a la conmemoración del centenario de la reconstrucción de la ciudad en 1913 fueron colocadas en Alderdi Eder<sup>162</sup> (Javier Luque, Julio Apraiz y Juan

<sup>161</sup> *Idem*, p. 111. (Archivo Municipal de Donostia-San Sebastián).

<sup>162</sup> Algunas ninfas neoclásicas del siglo XIX y otras fuentes ornamentales (ejemplo del gusto estético neoclásico decadente del siglo XIX con piezas de carácter industrial pintadas de blanco) comparten un mismo espacio con los leones también neoclásicos de mármol, realizados por Antonio Friuli y la columna de bronce "Memoria-Oroimena" colocada por el escultor Aitor Mendizabal en 2007.

Piqué)<sup>163</sup>, instalándose allí la estatua en honor a la reina regente María Cristina<sup>164</sup>. En el paseo de Ondarreta la pieza "Zeharki" (1989) del escultor vasco José Ramón Anda muestra tres prismas tronco-cónicos alargados y entrelazados entre sí, trayendo a primer plano los juegos formales del espacio casi a escala arquitectónica<sup>165</sup> tal y como hemos ido analizando en otros espacios del frente marítimo como las piezas de Chillida en la punta del "Pico del Loro". Este tipo de manifestaciones artístico-escultóricas pondremos también de manifiesto en otros lugares como Zarautz en un capítulo posterior de esta tesis, o incluso, salvando las lógicas distancias, en los extremos de la propia bahía de Donostia-San Sebastián.

Para finalizar, volviendo otra vez a la realidad urbana del entorno del Antiguo, en los barrios más retirados de la primera línea marítima como Benta Berri e Ibaieta también se ha dado una peculiar mezcla entre antiguos y nuevos residentes (artesanos, obreros y pescadores), y aquellos llegados a raíz de las corrientes migratorias. En el proyecto de ensanche del Antiguo se visualiza con claridad la pluralidad sociocultural de dichos barrios: "por un lado, ciudad-jardín para las clases acomodadas; por otro, barrio industrial y obrero, en función de estos asentamientos que terminarán por fusionarse e integrarse en él, experimentando un progresivo remodelado de acuerdo con las nuevas expectativas del barrio"<sup>166</sup>. De hecho, en el Antiguo siempre ha reverberado un sentimiento colectivo de pertenencia al barrio. A pesar de ello, con la pérdida de la industria se produjo una emigración de ciertas capas de la población hacia los terrenos periféricos y metropolitanos donde se reubicaban las fábricas. En consecuencia, se supo aprovechar con eficacia tanto la cercanía de la playa de Ondarreta como la belleza del paisaje marítimo. El lugar azotado por la degradación que la burguesía quiso hacer renacer con su establecimiento, por lo tanto, denota una temprana 'gentrificación' o un proceso de recambio y desaparición de aquellas clases socio-económicamente menos favorecidas. Es obvio que ese proceso 'gentrificatorio' influye en la estructuración del espacio urbano, en su traza, su funcionalidad y los aspectos culturales, estéticos-iconográficos y simbólicos que nos interesan en el presente estudio antropológico y signitivo. "A igualdad de intensidad de ocupación, la actividad más remuneradora, expulsa a la menor: el uso industrial, expulsa a los equipamientos o zonas verdes; el residencial, al industrial; el residencial de lujo al de clase media o popular; los usos terciarios a los residenciales"<sup>167</sup>.

Con todo, en el borde marítimo del Antiguo serían varias las propuestas que nunca llegarían a realizarse en ese tránsito finisecular del siglo XIX al s. XX, hasta tomar la configuración urbana que la zona presenta a día de hoy, como cúmulo de estrategias más o menos victoriosas y/o rechazadas. En el fruto de ese devenir histórico y cultural que se plasma en una forma urbana resuelta a partir de unos parámetros concretos de ordenación, hay que dar cuenta de que la influencia de los proyectos que quedaron en el olvido fue cuando menos tan relevante como de los que se llevaron hacia delante. Entre otros, se conoció la intención de construir una casa de baños en Ondarreta durante la segunda década del siglo XX, estableciendo toldos, parasoles y todo tipo de elementos en suelos públicos con la finalidad de aprovechar al máximo el espacio de la playa al completo. Esta idea no partió de la nada sino que tuvo su precedente en 1908, cuando el arquitecto Alday solicitó el permiso para colocar un

<sup>163</sup> Nadie se identificaba realmente con el monumento neoclásico erigido en mármol de Carrara, por lo que fue prudentemente retirado 11 años después de su instalación.

<sup>164</sup> José Díaz, 1942. El experto Edorta Kortadi diferencia entre la estatua modernista de bronce y el pedestal neoclásico. La base se construye en mármol blanco, mostrando los escudos heráldicos respectivos de España y Austria. La reina regente posee también otro monumento en la plaza del Centenario, en el jardín ribereño que une el centro de ciudad con el barrio de Amara. Lo erigieron León Barrenechea y Jorge Díaz en 1919, como resultado de la suscripción popular suscitada por Rafael Picavia. De hechura neoclásica y modernista, puede destacarse el orden y la claridad del conjunto escultórico con los bancos y mobiliario monumental del entorno, que funcionaría como púlpito semi-circular quizás de cara a una prédica cívica. Al principio se proyectó para la ubicación en el barrio de Loiola. En dicha plazoleta se colocó igualmente la estela de Ricardo Ugarte en 1969. Por otro lado, otra de las partes del monumento de los jardines marítimos de Alderdi Eder en Ondarreta se integra en la escultura ubicada en 1996 por Aitor Mendizabal en la plaza de Irún (con una mirada dual hacia el pasado y el porvenir, muestra unas figuras humanas rasgadas que aluden a los participantes en las reuniones de Zubieta, donde se aprobaron los criterios de reconstrucción de la ciudad tras el incendio de 1813. Financiado por el centro comercial Arco que se encuentra en las inmediaciones, las "Puertas" están realizadas en mármol, bronce y cobre); mientras que otro de los fragmentos del monumento originario (el que corresponde a la cuadriga) se ubicó en el 'cementerio de los ingleses' que velamos en las laderas del monte Urgull (surgido al parecer entre 1836-37 con las tumbas de 'aquellos héroes que solamente Dios los conoce' según versa la leyenda, destinado al enterramiento de los oficiales ingleses y sus familiares).

<sup>165</sup> La gran escultura de cemento fue galardonada en la I Bienal de Escultura de Donostia-San Sebastián celebrada en 1983, siendo promocionada desde el punto de vista financiero por el Grupo Vitalicio.

<sup>166</sup> CALVO SÁNCHEZ, M. J. *Crecimiento y estructura urbana... op.cit.*, p. 163.

<sup>167</sup> *Idem*, p. 280.

balneario en la playa de Ondarreta<sup>168</sup>. Una de las razones para no aceptar estas iniciativas solía ser la deuda que el entorno tenía con el campo de maniobras militares. Además, en la prolongación de la playa hacia los acantilados hemos dicho que se encontraba el colector de aguas y el Ayuntamiento tenía el objetivo de crear paseos y jardines en ese lugar escurridizo, marginado y casi desechado, vista la dificultad de construir ningún otro tipo de edificación. Esto es, el Ayuntamiento temía las malas influencias o los erróneos modos de proceder<sup>169</sup> que podían arrojar su reflejo especular hacia la playa, en un lugar donde, bajo las aguas cristalinas perduraba el recuerdo de anteriores fracasos estrepitosos que hemos visto como la intentona de clausurar la bocana entre el Igeldo y Santa Clara con el dique de cierre para el gran puerto-fondeadero de la Concha: "ante el temor de que construcciones de esa índole llegaran a ejercer una perjudicial influencia en el régimen de las playas de Ondarreta y aún de la Concha, el Municipio, desde hace mucho tiempo se ha opuesto constantemente a las concesiones solicitadas"<sup>170</sup>. En ese preciso lugar la ciudad de Donostia-San Sebastián le daría un final simbólico al fenómeno urbano del borde litoral más de cincuenta años después con la intervención urbanística, arquitectónica y escultórica de E. Chillida y L. Peña Ganchegui. Contando con la presencia del mar como uno de los 'maestros' más notorios para Chillida, el punto donde el límite urbano y antrópico de la ciudad abraza la naturaleza de ámbito marino quedaría íntimamente relacionado con la tierra y el mar al unísono.

<sup>168</sup> La justificación mayor era la recuperación de la playa el Antiguo para los veraneantes. Aparte de ello, se describían la estructura del edificio y las técnicas de construcción, alabando la grandeza del frente marítimo pero sin perder detalle de las costumbres sociales de la época: "el extremo occidental de la playa conocida con el nombre de Playa del Antiguo, no ha solido utilizarse para baños hasta hace poco tiempo. Por las proximidades del Palacio de la Reina se han construido en sus inmediaciones gran número de casas de campo y sus moradores van a bañarse a dicha playa. En ella no tenemos un elevado muro al que poder adosar los diversos servicios en la forma que se proyecta hacer en la principal playa de la Concha, pero siendo necesario, se proyecta un edificio de madera apoyado en pilotes hincados en la arena, de forma que si fuera necesario, pueda ser alargado por sus extremos [...]. El Balneario es de planta rectangular, dividido en dos partes, de caballeros y señoras, idénticas a las de la Concha. Se entra por una escalera situada en el eje menor del rectángulo, la cual da acceso a una galería situada en el frente del Balneario, dispuesta para que los bañistas puedan contemplar el espléndido panorama que se divisa [...]. A los dos lados, existen dos rampas para bajada cómoda a la playa. La construcción será de madera y ladrillo, revestido de azulejo todas las dependencias que lo necesiten. Se pintará al óleo de colores claros para que dé una nota alegre en el conjunto de la playa". *Idem*, p. 115.

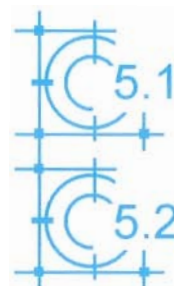
<sup>169</sup> Algunos testaferreros sabían encontrar explicaciones y pretextos un tanto más 'intelectuales' a dichas preocupaciones vertidas desde el Consistorio, así que los promotores del balneario y sus secuaces picapleitos además de esgrimir las supuestas mejoras para la ciudad disponían también de otros argumentos 'convincientes', como el hecho de 'hacer comprender' al Ayuntamiento que de no aprobarse sus planteamientos llegarían otras infraestructuras de impacto mucho más incisivo en suelos donde la municipalidad no tenía competencias ni control de la edificación y que, por lo tanto, podría darse el caso de que tomase cuerpo cualquier 'barbaridad' estética que trastocaría todos los cánones estéticos meritoriamente mantenidos durante años para los paisajes del litoral. Aquí subyacen las tensiones simbólicas y económicas de la época cuando tratan de tomar partido en el botín de un preciado tesoro como las primeras líneas de playa de Donostia-San Sebastián, así como los criterios para su utilización y explotación urbanística. Para arrojar aún más leña a esa hoguera, los bañistas de la Concha interpusieron alegaciones contra el balneario de Ondarreta, ante el temor a que la 'desleal' competencia llevase al traste el negocio de las cabinas de la Concha.

<sup>170</sup> CALVO SÁNCHEZ, M. J. *Crecimiento y estructura urbana... op.cit.*, p. 64. (Archivo Municipal de Donostia-San Sebastián).

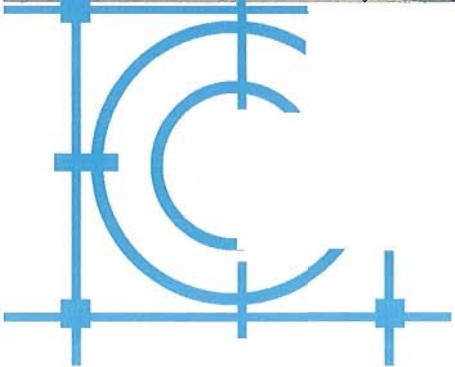
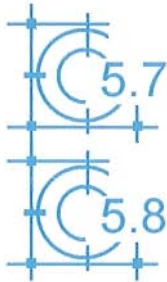
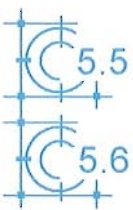




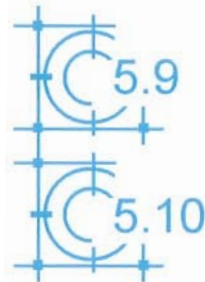
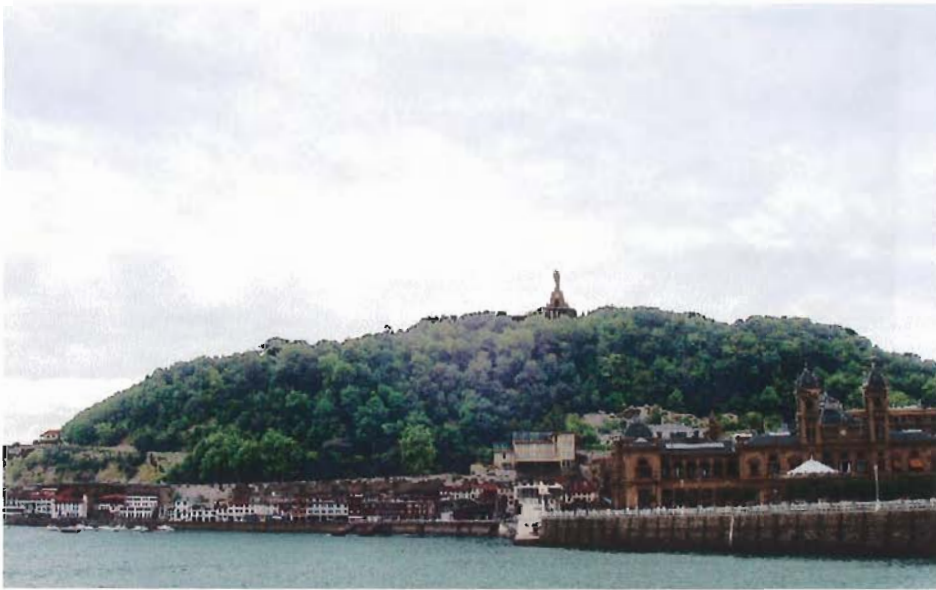
5.1.-5.4. Frentes de agua históricos de la ría del Urumea (teatro Victoria Eugenia, hotel María Cristina y monumento de Okendo).





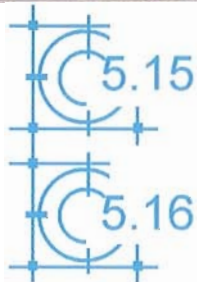
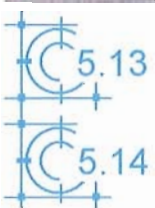
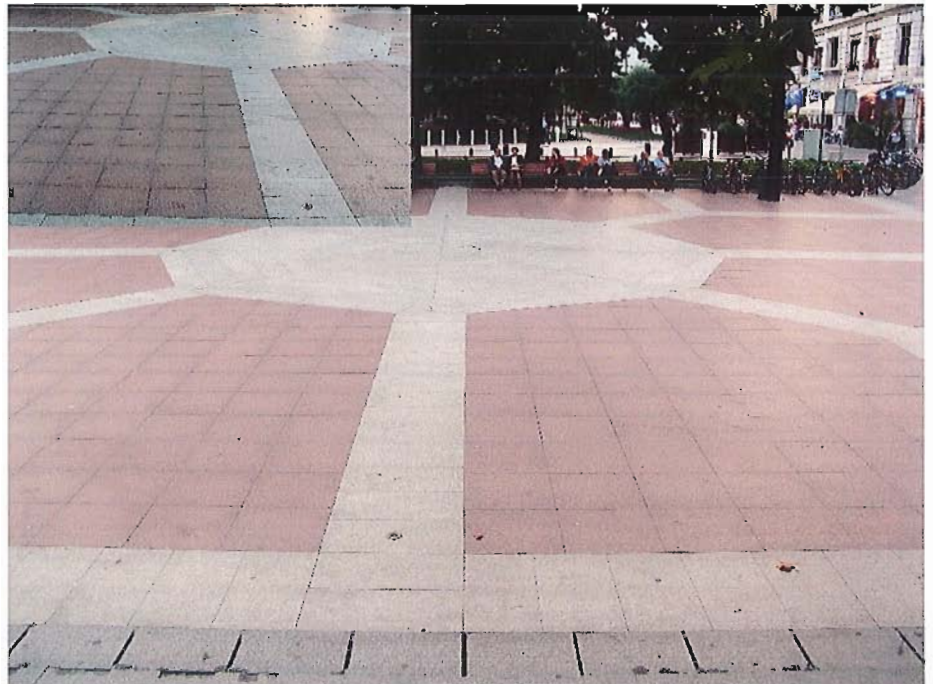


5.5.-5.8. Espacio fluvial marítimo y urbano histórico del puerto de Donostia-San Sebastián, con las arquitecturas que conectan la ciudad medieval y renacentista con el ensanche (casino, Club Náutico y micro-arquitecturas de los muelles), 2009-2010.



5.9.-5.10. Estructuración urbana significativa en los frentes marítimos (2009).

5.11.-5.12. Mobiliario urbano de caracter histórico, 2009.



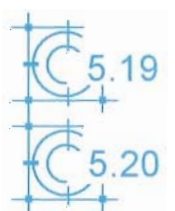
5.13., 5.15. Arquitecturas de reducida escala en la conexión urbana entre el casco antiguo y el ensanche; ejemplo de la arquitectura modernista del hierro entre los siglos XIX y XX.

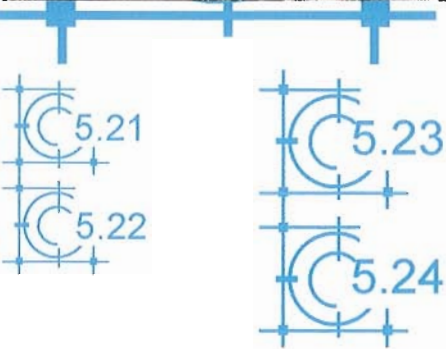
5.14. Mobiliario urbano en los jardines de Alderdi Eder.

5.16. Pavimentación específica en la plaza junto al quiosco, recordatorio del plano de reconstrucción de la ciudad elaborado por Ugartemendia tras el incendio de 1813 (con un espacio público central de planta octogonal).



5.17.-5.20. Célebres arquitecturas a pequeña escala del frente marítimo de la bahía de La Concha.

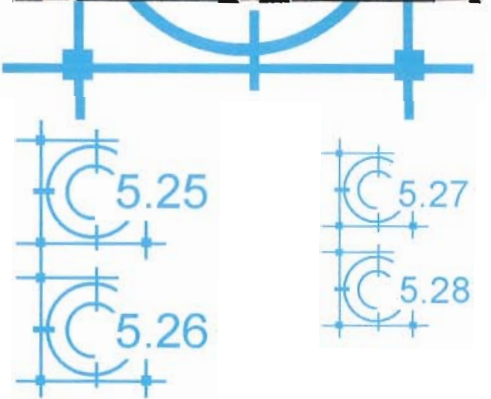


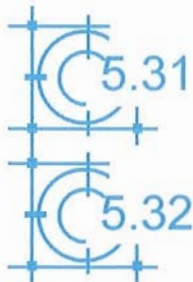
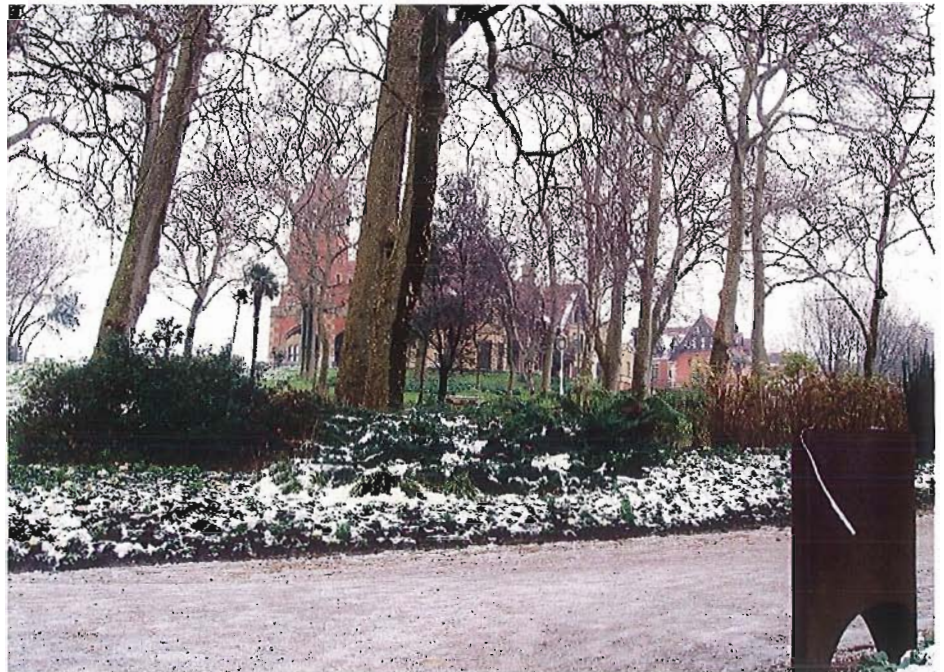


5.21.-5.24. Elementos de mobiliario urbano y micro-arquitecturas significativas del paseo de La Concha.

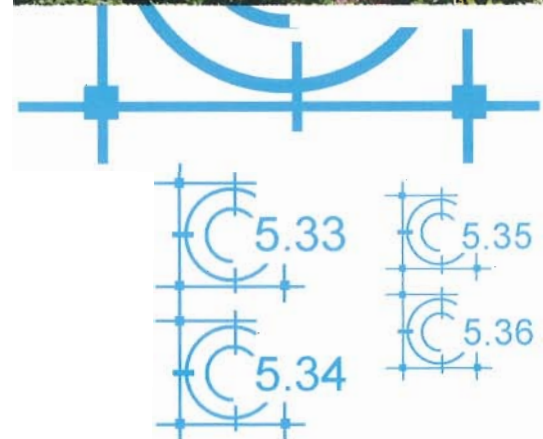
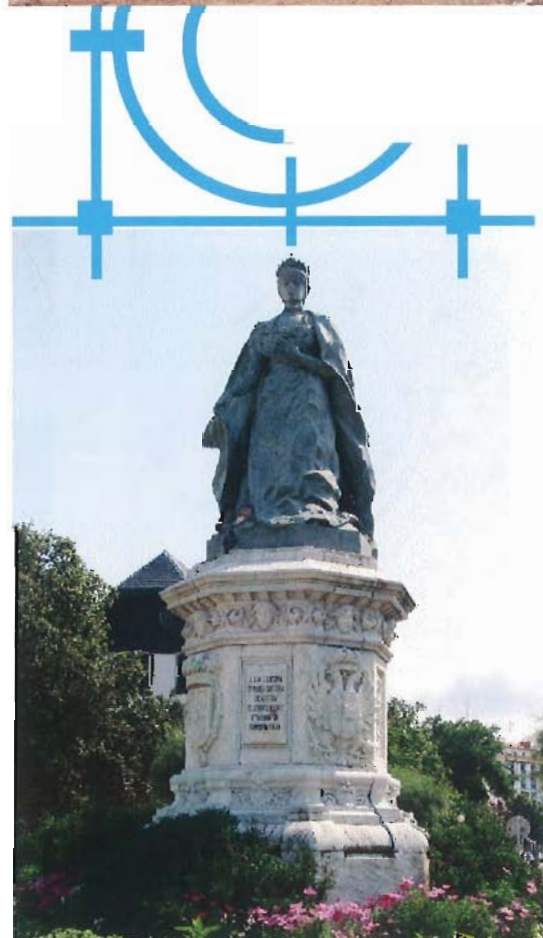


5.25.-5.28. Barandilla de La Concha, reconvertida en elemento icónico, simbólico e identitario de Donostia-San Sebastián (estética en la que identificamos la primacía de la cultura burguesa y aristocrática veraniega).



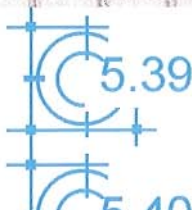
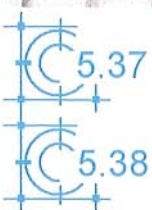
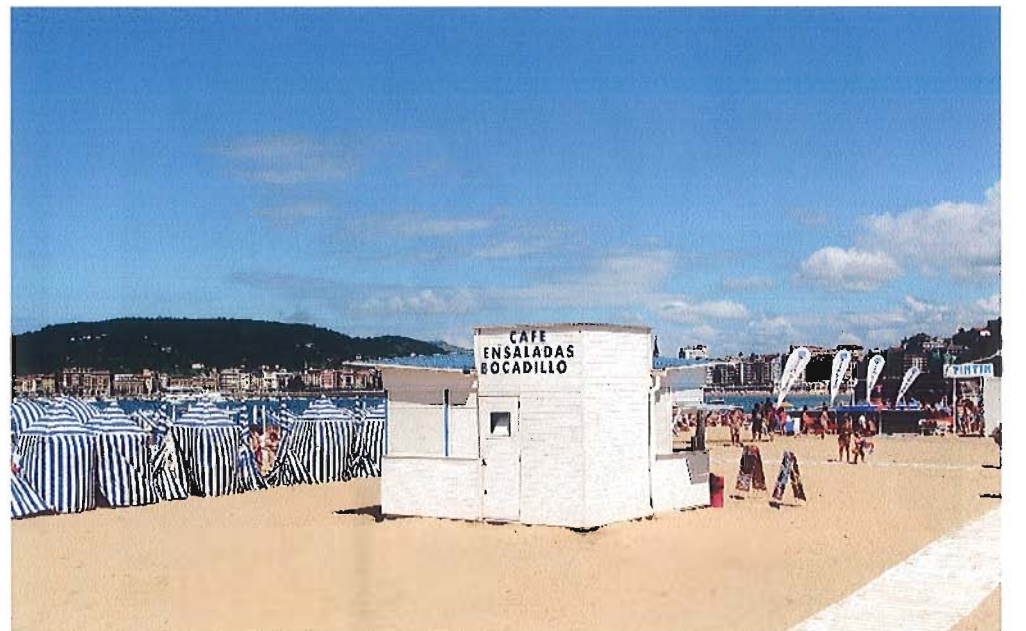
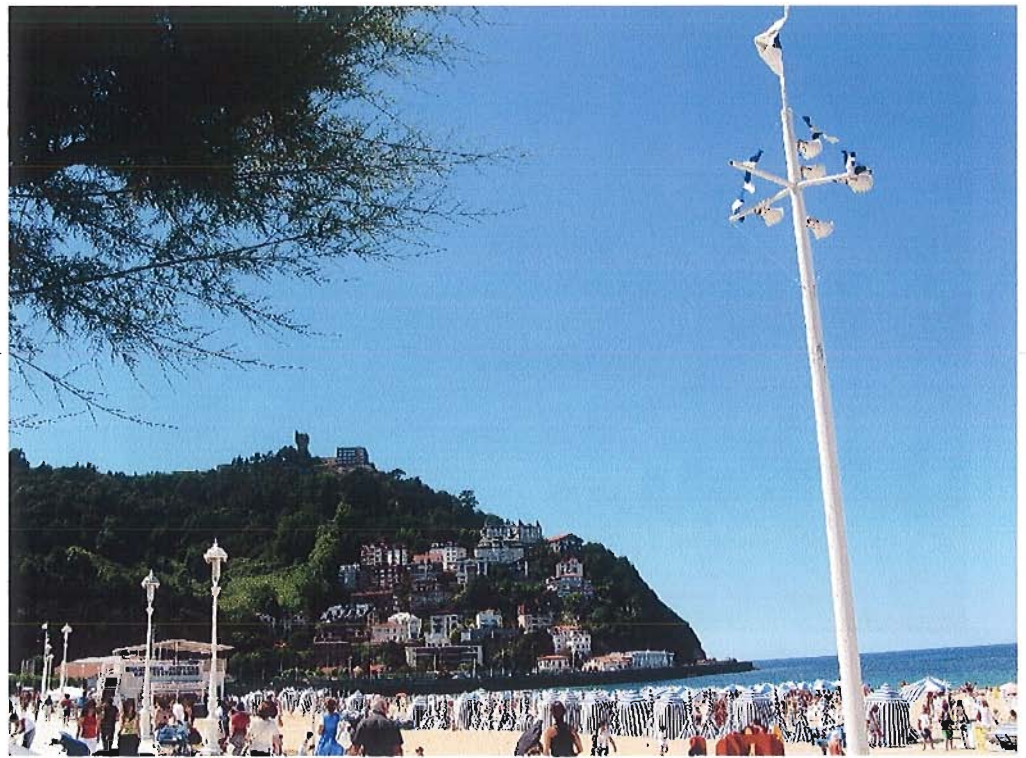


5.29.-5.32. Palacio Miramar en el emplazamiento que conecta la bahía de La Concha con la playa de Ondarreta en el Antiguo, con elementos de mobiliario urbano significativo y simbólico de ese frente marítimo característico (invierno de 2009-2010).



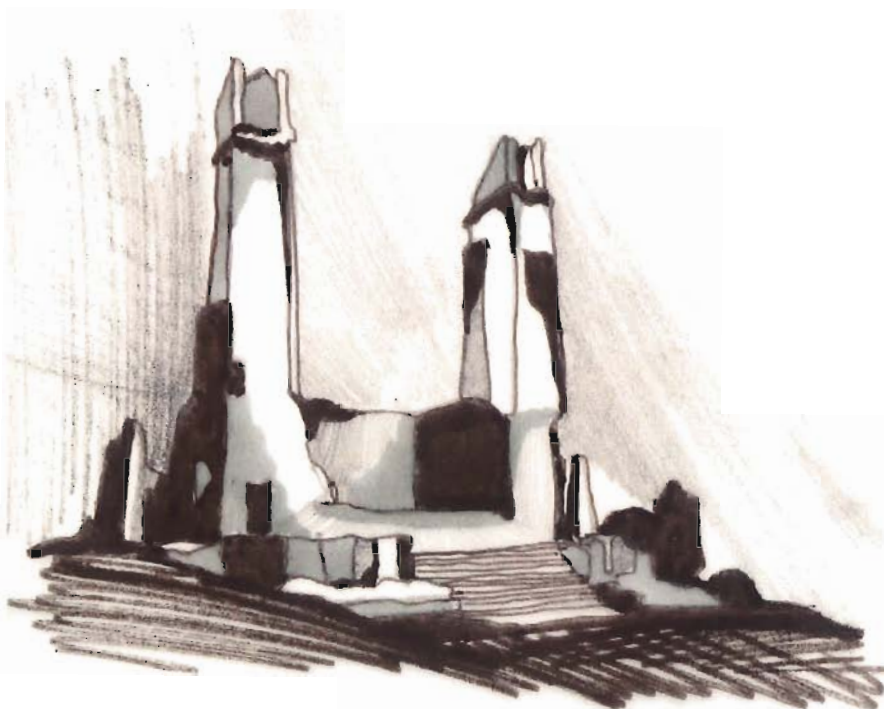
5.33., 5.35. Jardines de Ondarreta en el borde marítimo del Antiguo.  
5.34., 5.36. Monumento en homenaje a la reina regente María Cristina en los jardines de Ondarreta (foto 2009).



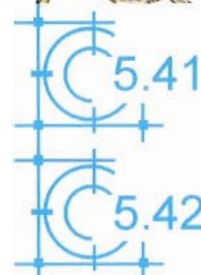


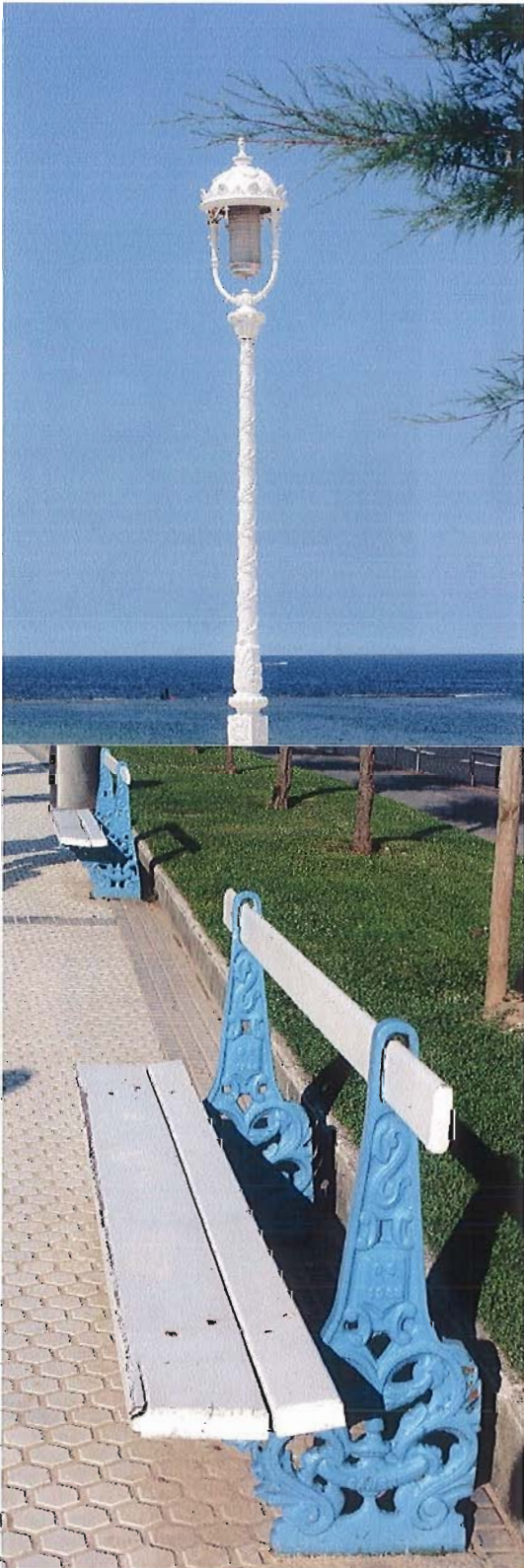
5.37.-5.38. Mobiliario urbano histórico de los frentes de agua y de los paseos marítimos, 2009.

5.39.-5.40. Los actuales servicios de las playas de Donostia-San Sebastián recuerdan ciertos paisajes costeros y playeros del siglo XIX.

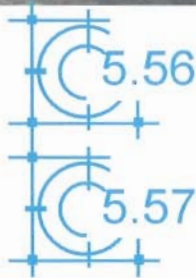


5.41., 5.43. Servicios históricos del parque del monte Igeldo, 2009.  
 5.42. Monumento cívico en honor de la reina regente María Cristina que se proyectó para ser erigido en la isla de Santa Clara en los primeros años del siglo XX.  
 5.44. Estética peculiar, decimonónica y modernista del mobiliario urbano específico en los paseos del frente marítimo.



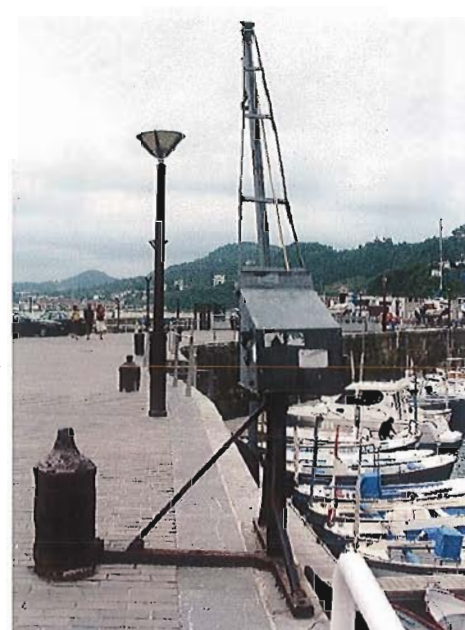


5.45.-5.49. Elementos de mobiliario urbano simbólico en los frentes de agua del paseo de La Concha.

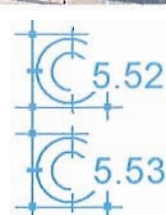
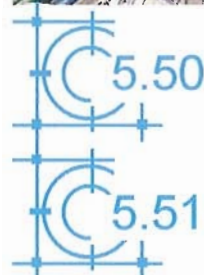


5.55. Algunos objetos de mobiliario marítimo aparecidos actualmente en el puerto continúan y/o reproducen la senda estética de los elementos históricos y simbólicos (2009).

5.54., 5.56. Algunos elementos urbanos y portuarios desaparecen poco después de haberse instalado en los espacios públicos marítimos (fotografías de 2009-2010).  
5.57. Arquitecturas y mobiliario portuario (2009-2010).



5.50.-5.53. Antiguo y actual mobiliario perteneciente al espacio portuario de Donostia-San Sebastián (2009-2010).



# 6

## LA METRÓPOLI DE DONOSTIA-SAN SEBASTIÁN (I)





Índice \_\_\_\_\_ p.

11.6. LA METRÓPOLI DE DONOSTIA-SAN SEBASTIÁN (I): CONFIGURACIÓN DEL ESPACIO URBANO DEL URUMEA DESDE EL BORDE DEL MAR HACIA EL INTERIOR.....	571
11.6.1. AMARA: LA CIUDAD CREADA SIGUIENDO EL HILO DEL ENSANCHE HISTÓRICO.....	572
11.6.1.1. La prolongación de la ciudad: el crecimiento urbano entre la montaña y el río.....	574
11.6.2. MAS ALLÁ DEL FRENTE MARÍTIMO: LA CIUDAD EXPANDIDA DESDE LOS MEANDROS DE LA RÍA HACIA LA ZONA METROPOLITANA.....	575
11.6.2.2. El desarrollo del espacio urbano configurado por el cauce fluvial: los nuevos barrios interiores.....	578

## 11.6. LA METRÓPOLI DE DONOSTIA-SAN SEBASTIÁN (I): CONFIGURACIÓN DEL ESPACIO URBANO DEL URUMEA DESDE EL BORDE DEL MAR HACIA EL INTERIOR

Respecto al capítulo que comenzamos con estas líneas, en algunos documentos de planeamiento urbano se vislumbraba la intención de romper de alguna manera la super-especialización industrial, proponiendo desarrollos urbanos mixtos y flexibles con el impulso a la vivienda. Hemos concluido el capítulo precedente aludiendo a los parajes simbólicos y emblemáticos del frente marítimo, de forma que en estos momentos analizaremos el 'eje cívico' configurado en las orillas del Urumea río arriba, con los centros secundarios que se caracterizarían sobre todo por los equipamientos industriales, comerciales y residenciales<sup>1</sup>, de cara a evitar supuestamente la degradación a la cual se avocaban estos sectores. Al final comprobaremos que estos empeños no redundarían sino en la decadencia de los frentes de agua históricos a favor de una metropolización espontánea y carente de eficiencia urbana destacable. Por otro lado, se consideraba la necesidad de impulsar el viejo puerto para la pesca, apareciendo de forma subsidiaria el puerto deportivo. Para ello se preveían incluso otros dos puertos inferiores; uno en las aguas del Urumea y el otro a los pies del monte Igeldo. Donostia-San Sebastián tenía ya la vocación de ser uno de los vértices del sistema de ciudades comarcales vascas junto con Bilbao y Vitoria-Gasteiz, definiendo un núcleo urbano de primer orden con su desarrollo demográfico e industrial<sup>2</sup>.

En las orillas del Urumea a su paso por el barrio de Loiola unas de las actividades que antaño mayor presencia tendrían serían las labores domésticas diarias del lavado de ropa. De hecho, con la intensiva urbanización de esas tierras construirían un lavadero en 1928, más grande en proporción que los existentes en otros barrios de la ciudad<sup>3</sup>, que disponía así mismo de servicios públicos y frontón adyacente. Hoy día serían precisamente esos los frentes de agua más significativos para su revalorización; unos de los paisajes bañados por el cauce fluvial que presentaban una estética imbuida aún por la cultura y el entorno de la campiña. Primeramente ofreceremos algunos detalles acerca de la evolución urbana de los barrios de Loiola y Martutene, siendo los espacios que en la expansión de Donostia-San Sebastián se unen con Amara siguiendo los meandros del río, dibujando también los límites con otros municipios colindantes que constituirán nuestros propios límites para este trabajo.

<sup>1</sup> Los servicios que debía ofrecer la ciudad que ha seguido una expansión radial lo cumplen a menor escala los centros urbanos secundarios, aunque en ocasiones sean verdaderamente importantes; por ejemplo el caso del puerto de Pasaia o, alejándonos un poco, el aeropuerto de Hondarribia en la bahía del Txingudi. Estos también funcionan como núcleos urbanos de la geografía de la provincia que atraen flujos económicos, sociales, de comunicación, etc. La presencia continua de estos flujos crea redes urbanas, describiendo aquellos canales por donde circulan todo tipo de 'corrientes transmisoras', las cuales determinan ciertos nodos que se plasman en esos núcleos urbanos. Por lo tanto, esos centros detendrán una relevancia cambiante según categorías diversas y relaciones jerárquicas, incorporándose algunos de estos a zonas más amplias y globales. Por ello, desde la perspectiva de la geografía urbana concebiremos el territorio guipuzcoano 'ordenado' y 'organizado' por el espacio urbano de Donostia-San Sebastián en su amplitud periférica y metropolitana, como nodo en el interior del sistema general vasco, con la superioridad que Bilbao ejercería en el subsistema litoral.

<sup>2</sup> En los últimos tiempos, se han desarrollado numerosas herramientas para el impulso de políticas de esta índole, como los nuevos polígonos que tiene una notable influencia en nuestro territorio (las zonas industriales revalorizadas, los parques empresariales, esto es; una especie de intermedio entre polígonos industriales y parques tecnológicos), los obtenidos de los procesos de restauración edilicia (sobre todo de la mano de las diputaciones forales de Bizkaia y Gipuzkoa), y las promociones públicas de suelo urbanizado (programas de suelos industriales). Aunque parezca exagerado, la comarca de Donostia-San Sebastián posee cuatro ámbitos industriales en su área metropolitana, en el espacio urbano industrial que permanece bastante cohesionado alrededor de la ciudad cabecera de provincia.

<sup>3</sup> Desde el inicio del siglo XX en Amara, el Antiguo y Gros existían estos espacios para el encuentro de la comunidad, convertidos en sitios de reunión espontánea para las mujeres que asistían a las tareas de limpieza.



Cuando la expansión de Donostia-San Sebastián apenas había alcanzado la plaza del Centenario, algunos pensaron que la ciudad urbanizada ya había llegado a su límite de crecimiento físico y que no era posible en absoluto un ensanchamiento posterior indefinido. Tan solo las mentes ingenuas e ignorantes repletas de fantasía imaginarían que esa frontera no sería más que el inicio del proceso de metropolización completado a lo largo del siglo XX. Aún así, el crecimiento de la ciudad continuó su senda imparable con las canalizaciones y la ocupación de las riberas fluviales. Superando el ordenamiento técnico y estético del ensanche clasista, la ciudad encontraría su vía de expansión en mayor medida a lo largo de las riberas del río que en el frente marítimo ya densamente poblado. Entre los retos pendientes se encontraban las redes de carreteras y autovías, la coherencia de la estructura urbana y la excesiva densificación de algunas áreas de nueva construcción:

"Treinta [años] después de la última revisión del Plan General de la ciudad, en 1988 se puso sobre la mesa la necesidad de un nuevo estudio del mismo. Sobre el plano surge un San Sebastián con posibilidades desconocidas en la etapa anterior. Un nuevo trazado de la autovía que la convierte en cinturón de servicio casi exclusivo de la ciudad, la urbanización de las riberas de Loiola y su integración en el centro a modo de continuo urbano, la necesidad de superar barreras como el Urumea u su canalización en la zona de Osinaga, conducen al planteamiento de construir un nuevo puente cuyo objetivo principal sea la jerarquización de la red para hacerla más clara y funcional, a la vez que dirigir el tráfico de forma que se logre un mallado interno de carácter urbano. Se trataba de evitar el desarrollo inconexo de Loiola, liberando las áreas altamente densificadas"<sup>4</sup>.

De este modo, aunque hemos visto en los capítulos anteriores que los puentes más emblemáticos de la ciudad se encontraban a escasos metros del borde litoral, en la ciudad prolongada hacia la metrópoli se hicieron necesarias numerosas arterias para cruzar el Urumea por puntos diversos. El propio barrio de Loiola se destacaría por poseer la mayor densidad en cuanto a puentes, estando entre ellos el denominado "Puente de los cuarteles", cuya única función durante cierto tiempo fue garantizar el paso de la tropa. Mientras tanto, el puente del ferrocarril regional (Topo) mostraría también una función exclusiva, igual que el que se construyó para el nuevo hospital. De mayor actualidad serán otros puentes que conducen a los polígonos industriales, con el aumento de las instalaciones en la periferia interior donostiarra durante las décadas de 1970 y 1980. Todos ellos fabricados ya en hormigón por medio de las modernas técnicas constructivas, no estarían sujetos a los condicionantes estéticos ni monumentales de la época decimonónica y del frente marítimo. En el barrio Ergobia de Astigarraga existía al parecer desde hace cinco siglos un histórico puente para el cruce del Urumea, que tendría una importancia estratégica en el camino real que llegaba por Andoain, Urnieta y Hernani para dirigirse hacia Oiartzun. En el panorama bilbaíno, por el contrario, decíamos que difícilmente podríamos encontrar ningún puente sobre la Ría en todo el espacio metropolitano fuera de la villa primitiva, hasta que en 1893 el arquitecto Palacios construyese el Puente Trasmarguero de Bizkaia desde Portualetxe a Las Arenas y casi un siglo después el puente alto de Rontegi para el paso de la autovía. El camino principal que discurría hacia el interior se encontraba con el viejo puente de San Antón en las puertas de la villa, única oportunidad para salvar las aguas del Ibaizabal-Nervión. En Bilbao no nos aparecerán las riberas fluviales condimentadas con puentes transversales hasta una época bien contemporánea y la remodelación urbana-metropolitana más reciente de la post-modernidad.

### II.6.1. AMARA: LA CIUDAD CREADA SIGUIENDO EL HILO DEL ENSANCHE HISTÓRICO

Justamente un año después de haber comenzado la andadura del ensanche del Antiguo que estudiábamos en el capítulo anterior se aprobó también el plan de urbanización del barrio de Amara, pero en este caso la construcción se demoró hasta bien entrada la década de 1940. Desde ahí en adelante el crecimiento urbano de la ciudad continuaría el trazado del Urumea hacia las vegas llanas de Anoeta:

"La construcción del Paseo de Francia, entre la estación del ferrocarril y el río Urumea, llevada a cabo por la necesidad de continuar buscando nuevo suelo urbano, ante el crecimiento de la población, permitió la prolongación de esta búsqueda, después de la canalización definitiva del río Urumea, a la zona de las marismas de Amara que aún no habían sido aprovechadas más allá de la plaza del centenario, nexo de unión del Ensanche Cortázar con el nuevo Ensanche de Amara"<sup>5</sup>.

<sup>4</sup> SADA, Javier. *Los puentes de San Sebastián*, Donostia-San Sebastián: Mitxelena, 2004; p. 132.

<sup>5</sup> RODRÍGUEZ SORONDO, M<sup>a</sup> del Carmen. *Arquitectura pública en la ciudad de San Sebastián (1813-1922)*, Donostia-San Sebastián: Sociedad Gupuzcoana de Ediciones y Publicaciones, Grupo Dr. Camino de Historia Donostiarra, 1985; pp. 140-141.

De mayor dimensión a los restantes apéndices de la ciudad, el nuevo ensanche de Amara se desarrollaría en dos fases: la primera desde la plaza del Centenario hasta la rotonda de Pío XII, continuando después por la Avenida Sancho el Sabio. La segunda se dirigiría desde la plaza Pío XII hacia Anoeta. Tras numerosos problemas, demoras y discusiones en 1934-1935 el Ayuntamiento convocó otro concurso de anteproyectos, eligiéndose la propuesta firmada por el arquitecto Pedro Gaiztarro y el ingeniero Juan Machimbarrena. El nuevo plan mantenía los principales viales del anterior mientras que alteraba los de orden secundario. Los jardines y espacios públicos eran suficientemente generosos y utilizaron estudios heliotérmicos para definir las dimensiones y ubicación de las viviendas. Como casi siempre sucede, el desarrollo posterior a 1950 no se adaptaría a estas premisas, esbozando un tejido y entramado urbano mucho más denso que los propuestos inicialmente.

No obstante, en el concurso de 1935 tomó parte el arquitecto Manuel Aizpurua, muy conocido en Doostia-San Sebastián sobre todo por la edificación emblemática del Club Náutico de la Concha que hemos comentado, junto a su colega García Mercadal. Estos propusieron un plan racionalista que abarcaba todo el espacio de Amara hasta el otro lado de la estación del tren, con un trazado urbano totalmente novedoso y sujeto a los parámetros del urbanismo vanguardista derivado de la Carta de Atenas (1933), llevando el ensanche hasta las mismas puertas del barrio de Loyola y planteando así en los bordes Urumea y sus vegas aprovechables un cambio radical de la iconografía urbana de la ciudad:

"Aizpuruaren proiektua batez ere 'hirigintza modernoko tratatua' da, Donostiako Amarako Urumearen ibarretarako erabilia. [...] Orduan hirigintzako berrikuntza arrazionalistako irizpideak garatzen ditu kaleei eta hauen sailkapenei zein oinarritzko erodadura-zerrendetan deskonposatzeari dagokionez. [...] Argi eta garbi ilaratan eraikitzearen alde azaltzen da. Sakonera txikiko blokeak ditu eta horien altuerak zein elkarren arteko distantziak eguzkiak jotzeko eraren araberakoak dira". [...] Proiektuaren txostenean etengabe gogorazten dira C.I.A.M.en eta honen hurbileneko CIRPAC aldaeraren kongresuetako aginduak"<sup>6</sup>.

Sobre el modelo estructural y en la estética del ensanche de las riberas y vegas de Amara planeaba todo el repertorio de la ciudad funcional moderna. El subsiguiente proyecto de Mercadal sería notablemente parecido y considerado sobresaliente desde el punto de vista de la técnica urbanística, a pesar de que lamentablemente nunca se llevaría a la práctica tal y como ha sucedido demasiadas veces en la historia. Se presentaron definiciones clarificadoras de lo que debía de constituir el urbanismo, que se pueden reseñar en las estructuras simbólicas y en la propia filosofía del plan aparte de la determinación tipológica y compartimentación geométrica del planeamiento.

Sin embargo, hubo también proyectos progresistas en el entorno de Amara para la organización de los suelos públicos y sociales, reclamando la filosofía de ensanche para los bordes fluviales de la ribera. Estas iniciativas que tuvieron un impulso público en los años anteriores a la guerra civil caerían indefectiblemente a manos privadas en la posguerra, con la intención de cumplir los deseos de los propietarios del entorno. Las primeras propuestas comenzaron una vez haber rectificado el curso del Urumea (Marcelo Srasola, 1899). Pero ya desde 1911 y 1913 se conocían los informes para el desarrollo del ensanche de Amara como antes hemos adelantado, cuando preveían la convocatoria de concursos en los terrenos ganados al río. En 1930 el Colegio Oficial de Arquitectos Vasco-Navarro redactaría las bases para un concurso con el empeño puesto en los espacios de unión y de charnela, aparte de proponer nuevos parques, paseos y jardines. En esta línea, el anteproyecto de Gaiztarro y Machimbarrena prolongaba los límites del ensanche histórico impulsando una ciudad-jardín al otro lado del río, y unificando así mismo el ensanche de Cortázar con el de Amara y el barrio de Egia a la vez que se buscaban las conexiones con Gros y Ategorrieta más cerca del frente marítimo. Las 'bisagras' con la ciudad-jardín de Loiola y Martutene se tomaron también en consideración, pero criticando paralelamente el modelo de ciudad de baja densidad como un problema grave irresuelto y lanzado imprudentemente hacia el futuro que se divisaba un tanto hipotecado. Este plan sufriría numerables variaciones posteriores.

Como se ha dicho, detenido hasta después de la guerra civil, el ensanche de Amara integraba plenamente la curva más amplia de los meandros del Urumea. Ese lugar estaría

<sup>6</sup> GALARRAGA, I.; UNZURRUNZAGA, X.; LÓPEZ DE ABERASTURI, A.; AZPIRI, A.; ALKORTA, *Hiri zabalgunek Euskal Herrian*, Vitoria-Gasteiz: Gobierno Vasco, 2002; p. 207.

incluso destinado a la creación de un centro urbano secundario de la ciudad, en la confluencia de los viales y muy cerca de la estación del ferrocarril. En el Plan Parcial de Amara redactado por Encio en la década de 1960 los meandros del río tendrían un peso específico menor, puesto que estaba en cuestión la resolución de la autovía que constituía un sistema territorial de orden preferente. Aquella sería para muchos una de las últimas oportunidades perdidas de cara a la comunicación lineal con el barrio de Loiola y la continuidad urbana por el borde del río. En contra de la calidad urbana, los nudos de autopistas hipotecaron hasta la actualidad cualquier intento de dignificar los terrenos llanos del frente fluvial en Amara, siendo una de los mayores problemáticas la congestión y el cerramiento de algunos espacios interiores.

### II.6.1.1. La prolongación de la ciudad: el crecimiento urbano entre la montaña y el río

La canalización del río hacia Amara se comenzó durante la segunda década del siglo XX, lo que proporcionaría a ese paisaje del borde fluvial un aspecto que asemejaba al que conocemos en la actualidad. En aquel paraje existía un pequeño molino de mareas desde el siglo XVIII (parecido a los de la zona del Antiguo que hemos presentado), cuyo impulso hidráulico proveniente de la fuerza de la corriente fluvial hacía girar las ruedas. Una de ellas, con su aspecto circular y palas radiales se utilizó para la construcción del muro de encauzamiento y hoy día puede observarse dicho testimonio de la influencia productiva que tenían las mareas señalado en el largo muro e identificado a modo de elemento de patrimonio marítimo y monumento con unos focos de iluminación sobrepuestos a partir del año 2001, justo en la época cuando se inauguró el considerado como 'cuarto puente' de Donostia-San Sebastián. Antes de la construcción de este puente de Mundaiz al finalizar la década de 1990, hubo considerables intentos de cruzar el río por ese punto, desde pequeñas pasarelas hasta una lancha que atravesaría el Urumea, tal y como veíamos que es habitual en diversos puntos de la Ría de Bilbao en dirección de la villa al Abra de Santurtzi.

Finalmente, el puente que se concluyó a las puertas del siglo XXI desde sus vertientes funcionales y estéticas poco tiene que ver con los monumentales que se construyeron durante el inicio del siglo XX, más próximos a la desembocadura del Urumea. Alabando las novedades constructivas y funcionales, hemos visto que estos recursos técnicos debían de ocultarse a favor de la ornamentación y el embellecimiento. El puente de Mundaiz concebido por Antonio Fernández Ordóñez y Julio Martínez Calzón no deja lugar a la superflua ornamentación ni a los elementos escultóricos verticales. La interpretación post-moderna de la racionalidad y el hecho de encontrarse más alejado del frente marítimo han proporcionado quizás su levedad de imagen y su horizontalidad ya muy alejada del gusto estético burgués de la época decimonónica del ensanche. Colocando los anclajes en ambos lados de la corriente, el plano curvo sobre el río que no utiliza ningún pilar de apoyo produce un contraste visual significativo con los restantes puentes de Donostia-San Sebastián. Contraste que, por ejemplo, veremos que puede resultar similar en el caso de Baiona o que se manifiesta acaso más aplacado en Bilbao, debido a la variedad tipológica, estética y constructiva de sus diversos puentes.

Volviendo momentáneamente la vista atrás, en la ría del Urumea existieron desde el final del siglo XIX hasta las primeras décadas del s. XX numerosas intenciones que jamás se llevarían a cabo. La idea de construir una cafetería-restaurante sobre el río data de 1886-87 pero también en este caso el Ayuntamiento le daría la espalda al otorgar las licencias de edificación, con los argumentos que hemos subrayado una y otra vez en el capítulo precedente. Se acusaba la provisionalidad de las plataformas ubicadas sobre pilotes y la perspectiva paisajística que se veía alterada desde el puente de Santa Catalina hacia el mar. Del mismo modo, se reclamaba que en los asuntos del embellecimiento la corporación municipal tuviera todas las competencias. Diez años después se quiso establecer un servicio de pequeños vapores río arriba hasta el barrio de Loiola, tanto para el transporte de personas (el acercamiento de los agricultores de la zona a los mercados de Donostia-San Sebastián) como para el disfrute de los turistas veraneantes. Para ello se precisaba un embarcadero en el paseo de los Fueros sito en la ribera izquierda del Urumea, pero en última instancia este proyecto tampoco llegaría a buen puerto.

No obstante, siguiendo la senda de las propuestas que con una incidencia de diez años se repetían para el aprovechamiento de las aguas del Urumea, y con la idea siempre presente de

ganar terreno al agua tanto en el frente marítimo como en los bordes fluviales, en esos primeros decenios del siglo XX se pensó la utilización productiva de los arenales que la bajamar dejaba a la vista e el río para el establecimiento de hotel, teatro, juegos infantiles<sup>7</sup>, salas expositivas y otra serie de infraestructuras. Lógicamente, los problemas técnicos eran legión y tampoco se aceptaría con facilidad tal estrechamiento del cauce, si se pretendía que los bordes de Urumea siguiesen siendo uno de los parajes más emblemáticos de la ciudad. Además, dicho empeño se entrecruzaba temporalmente con las labores de rectificación de la ría. En 1923 entre los puentes del Kursaal y de Santa Catalina se quiso implantar un pabellón para albergar el Club Náutico e insuflar así, supuestamente, un nuevo hábito de vida a la 'belleza muerta' que en palabras de la época constituía el Urumea. Allí se organizarían regatas y otro tipo de deportes náuticos tanto en verano como en otras estaciones anuales, con la previsión de concursos internacionales. Aparte de asegurar la vida pública donostiarra durante todo el año se aludía a los temas higiénicos; eliminando los malos olores que el río producía en bajamar. Aparte de ello, el promotor se responsabilizaría de la iluminación del río para la organización de verbenas y festivales nocturnos. Para el acceso a la plataforma del Club Náutico se utilizarían cuatro escaleras (dos de ellas en cada una de las orillas) además de plantear una posible presa bajo el puente del Kursaal.

En los barrios de Atotxa y de Egia la simbiosis entre los espacios industriales y residenciales adquiriría una entidad considerable en esos años, trasgrediendo desde la raíz el carácter de terrenos agrícolas que habían mantenido casi hasta entonces. A pesar de que, en última instancia jamás tuvieron excesivo peso específico las industrias de gran importancia salvo la Tabacalera, la fábrica de productos metálicos y la de ladrillos cerámicos. Todas las demás eran básicamente talleres pequeños y medianos ligados al metal y la marmolería. A día de hoy, el parque urbano de Cristina Enea<sup>8</sup> cumple una interesante función de conexión y charnela con el ensanche histórico y la prolongación de la ciudad, sobre todo del barrio de Amara, hacia la zona metropolitana de Loiola, siendo uno de los parques urbanos más importantes de Donostia-San Sebastián (conjuntamente con los de Miramar, Aiete, Urgull y Lugaritz en el frente marítimo).

### II.6.2. MAS ALLÁ DEL FRENT MARÍTIMO: LA CIUDAD EXPANDIDA DESDE LOS MEANDROS DE LA RÍA HACIA LA ZONA METROPOLITANA

Los espacios más significativos de ribera fluvial y marítima de Donostia-San Sebastián, aparte del a Concha y el puerto, serían así los tres ensanches de Gros, el Antiguo y Amara, los que marcaron el crecimiento urbano posterior al plano de Cortázar. Nos encontramos así otra vez con el triángulo de tres vértices; dos de ellos en el borde litoral (Gros y el Antiguo) en ambos lados de la bahía de la Concha y el tercero en los meandros del Urumea (Amara):

"Estos tres grandes Ensanches, pese a su tardía finalización, fueron planteados a principios de siglo cuando a partir del Ensanche de Cortázar fue necesaria la expansión de la ciudad en tres direcciones posibles: al este por Gros en torno a la playa de la Zurriola, al oeste por el Antiguo frente a la playa de Ondarreta y al sur por Amara siguiendo el cauce del río hasta Loyola"<sup>9</sup>.

<sup>7</sup> Cuando en el barrio de Atotxa contiguo a la ría se pensó la creación de un parque público se tuvieron igualmente presentes los juegos infantiles, acusando que anteriormente, con la obsesión del embellecimiento urbano se habían olvidado o desterrado este tipo de elementos. Por lo tanto los niños carecían de zonas de juego, dado que además estaba prohibido en la Concha y en los paseos de los frentes de agua. En nuestros días, los juegos infantiles se integran como cualquier otro mobiliario en parques y jardines, otorgando en ocasiones guiños iconográficos a las identidades culturales propias o foráneas, tal y como ha sucedido en el paseo ribereño de Olabeaga en Bilbao.

<sup>8</sup> Fermin Lasala construyó el gran parque ajardinado que contenía en su centro una casona en homenaje a la memoria de su esposa (Cristina Brunetti y Cobos, condesa de Mandas y Balcazar). En la finca denominada Mundaiz y sobre el promontorio que abrazaba el último de los pronunciados meandros del Urumea, durante el siglo XVIII aún perduraban algunos caseríos, en las tierras que F. Lasala compraría a partir de 1863 (en la época del ensanche de Cortázar). Fallecido sin descendencia, el Ayuntamiento tomó posesión del terreno en 1918. Desde el montículo del parque pueden divisarse los nuevos tejidos urbanos que se estaban creando entre 2010 y 2012, en los meandros entre Amara y Loiola, territorio fluvial hasta entonces de escasa urbanización y difícil conexión. En el lugar se encuentran la estela y la escultura de Xabier Laka en honor a Gladys (1979). Este tipo de esculturas públicas son numerosísimas en la ciudad. Quizás una de las más significativas sería la de la plaza San Marcial en Altza; monumento en homenaje a Mikel Zabalza instalado por Paco Mateo en 1986 con la siguiente inscripción en euskera: <<Bidasoaren urak bezala, zinaden gizona argia, maitasun eder bat, zendun zure bihotzean, gordia. Mikel Zabalza. 1985-11-26an erahila>>.

<sup>9</sup> RODRÍGUEZ SORONDO, M<sup>a</sup> del C. *Arquitectura pública...*, op. cit., p. 143.

De esta forma, Donostia-San Sebastián culminaría la urbanización de los terrenos más aptos de las riberas fluviales y marítimas en la centuria que va desde mediados del siglo XIX hasta la mitad del XX. Fuera de este triángulo que define quizás los espacios urbanos estéticamente más significativos, la ciudad había comenzado su crecimiento río arriba hacia la metrópoli, en tierras que no eran las más prestigiosas para la atracción de la población. Unos años antes de los casos referenciados, en 1917 se firmaron los permisos para la urbanización de la ciudad-jardín de Loiola, estando terminadas tanto las casas como la urbanización para 1922. Este rápido y fructuoso crecimiento urbano (siempre en los bordes de agua bañados por el mar o el río) era el resultado de la saneada situación financiera y de la intensa actividad económica, al menos en cierto grado. La industria fue el motor más importante de ese crecimiento, estando fuera de los núcleos urbanos como hemos visto, en los entornos industrializados de la provincia y en aquellos municipios donde pernoctaban las altas concentraciones de trabajadores y gente de la clase obrera en general. Otro tanto sucedería en el barrio de Martutene (centro lúdico y de diversión para la burguesía decadente), y de un modo muy concreto-alrededor del puerto y bahía de Pasaia como trataremos específicamente en el próximo capítulo.

En los barrios de Loiola y Martutene abrazados por el río comenzaron también a aparecer pequeñas colonias veraniegas al final del siglo XIX, al albur de los paseos náuticos por la ría de mareas. La belleza natural de esos paisajes ribereños era lo que fundamentalmente atraía a los veraneantes, hacia las zonas des-industrializadas que constituían un buen acicate para los entretenimientos del tiempo de ocio y asueto. Ya desde 1914 planeaba la idea de la ubicación de una ciudad-jardín repleta de chalet y palacetes, pero pronto comenzaría el cambio social de esos barrios con su intensiva ocupación que se reflejaba en su nueva hechura y estética. La venta de parcelas y solares no tuvo los efectos esperados en esos espacios en los que se empezaron a mezclar áreas residenciales de menor calidad y talleres. A este respecto, una definitiva desvirtuación del proyecto se produjo cuando ante la escasa demanda, la parcelación fue incluida a finales de la década de 1920 en un plan para todo el casco de Loiola. Su urbanización se produjo mediante una trama regular en manzanas grandes, ocupadas en la década siguiente por innumerables pluri-familiares de cinco alturas similares a otras edificaciones obreras, "a veces algo más bajas, que se construyeron en estos años en torno a los caminos que salían de Loyola y cerca de las estaciones del tranvía de San Sebastián a Hernani, donde coexistían con las villas levantadas en los años anteriores"<sup>10</sup>.

Así las cosas, en los territorios que se encontraban entre Loiola y Martutene (definidos por medio de la estructura de los espacios urbanos tradicionales reunidos en las 'anteiglesias' vascas) comenzaron a crecer los suburbios, a pesar de que los espacios tradicionales de anteiglesia se re-actualizasen en cierto modo con el grupo residencial que en Loiola se ubicaba entre la iglesia, la plaza pública y la escuela al lado de varios caseríos. La situación de Martutene presentaba similitudes, pero en este caso con los diversos talleres que se dedicaban a la carpintería, la herrería y la artesanía en general. Mientras que en los terrenos agrícolas surgían barriadas de bajo coste económico, la típica estampa popular del territorio estéticamente pintoresco repleto de sidrerías y caseríos entró indefectiblemente en decadencia. En 1927 Machimbarrena presentó un programa constructivo que albergaría conjuntamente los sectores de Loiola y Martutene, estudiados dentro del plan de ensanche de Amara. Después del claro fracaso del modelo de ciudad-jardín, y algunas ideas que también sobrevolaban la mente de los planificadores de la época como el '*open-planing*' para el aprovechamiento de los exiguos espacios verdes que perduraban, se conoció el proyecto de la ciudad satélite entre Lasarte y Usurbil.

Todas estas intenciones quedaron sobre papel mojado, en esos valles que se convertirían en ejes de la implantación industrial durante las décadas de 1960 y 1970. La edificación dispersa no se sujetaría a ningún tipo de planificación general ni parcial, compartiendo el espacio con los conventos religiosos, los polideportivos y los centros escolares que empezaban a escapar de la ciudad. En los bordes del Urumea, en Loiola, Martutene y Astigarraga la autovía ejercía una gran influencia, junto al 'territorio urbanizado' que describían los planes parciales de implantación industrial; con su corolario que no es sino la 'territorialización de la

<sup>10</sup> CALVO SÁNCHEZ, María J. *Crecimiento y estructura urbana de San Sebastián*, Donostia: Grupo Dr. Camino de Historia Donostiarra, 1983; p. 146.

ciudad<sup>11</sup>. Finalmente, en el anterior capítulo hemos mostrado cómo el Plan de Ordenación Urbana de Donostia-San Sebastián (1962) ya presentaba algunas intuiciones que apoyaban el desarrollo unitario del espacio urbano, pero sin llegar a su consecución frente a la primacía del urbanismo especulativo y desarrollista. Aún así la concepción del urbanismo imperante hasta ese momento, la del ensanche como 'diseño-marco' y sus ordenanzas de edificación como normativa única, 'ha hecho crisis'; de modo que gran parte de esa degradación del ámbito urbano proviene de la actuación de la iniciativa privada. Por ello, el plan que parte de nuevo de la iniciativa pública, "se enfrenta por primera vez a la totalidad del término municipal como terreno de actuación, insinuando una consideración de conjunto de los ensanches ya existentes y el espacio no comprendido dentro de ellos, que prefigura las concepciones urbanísticas de la posguerra"<sup>12</sup>.

A pesar de que la concepción holística de la ciudad tuvo un cierto auge teórico e ideológico, la problemática de las barriadas periféricas implementadas con áreas industriales y residenciales siguió siendo el caldo de cultivo para la discusión. El aprovechamiento tradicional del río que en Loiola, Martutene o Astigarraga se había llevado a cabo para el regadío de las vegas fértiles permanecía enraizado en la memoria colectiva, al lado de los polígonos industriales y los barrios netamente obreros. La calidad y aspecto de las viviendas edificadas por la iniciativa privada era aún más sospechosa, mientras que los espacios ajardinados planteados por las promociones públicas ejercían, al menos, un efecto de mitigación de la densificación. Así, entre 1940 y 1960 surgirían los núcleos periféricos más importantes del área metropolitana de Donostia-San Sebastián, con una alta dispersión del suelo y muy alejados de la ciudad histórica. Las condiciones de habitabilidad, mientras tanto, resultaban ser cada vez más duras. En el panorama actual, puede observarse la estructura urbana post-industrial en estos espacios, siendo los problemas de más acuciante resolución la elevadísima densidad y el peligro de inundaciones<sup>13</sup>. En 1995 se redactarían los planes especiales para la recuperación de Loiola y Martutene, privilegiando la autovía, las instalaciones deportivas y los paseos de ribera. Es sabido que el eje urbano del Urumea tiene una vital relevancia para la conexión de Donostia-San Sebastián con Hernani por la zona de Loiola y Martutene.

En esa parcelación consciente de la mancha urbana el Plan general de Ordenación Urbana de 1962 marcaría uno de los mojones del crecimiento de la ciudad<sup>14</sup>, volviendo a retomar la industria un papel predominante en la riqueza económica, que desplazó inclusive al tradicional turismo veraniego. Sin embargo, se creía que esos sectores un tanto adormecidos pronto despertarían con el aprovechamiento de los barrios y municipios de la ribera fluvial del Urumea. Mientras, los ensanches más antiguos pondrían énfasis en los procesos de remodelación y restauración interna de forma paulatina. Casi en todos los distritos de la ciudad salvo el originario ensanche primaban para entonces los ámbitos residenciales con torres de gran altura surgidas fuera de toda planificación, además de los bloques dispersos establecidos por doquier, si bien muchos de ellos incluso lujosos y de calidad manifiestamente mejor, construidos en barrios de relativa baja densidad y complementados con espacios ajardinados. El paisaje que se divisaba en torno a las fábricas, la vivienda obrera y los talleres junto a los antiguos chalet presentaba un gran caos en la textura urbana fruto del más firme olvido planificador. En Donostia-San Sebastián se pondría también en marcha el plan comarcal que diez años atrás se implantase en ciudades como Barcelona, Bilbao, Madrid o Valencia, muy criticados y rechazados, cuyos atisbos se vieron en Donostia-San Sebastián hacia 1960, dirigido por P. Bidagor, arquitecto leal al régimen, quien diez años antes redactó el de Bilbao.

Este documento tendría, sin embargo, una influencia bastante escasa, dado que era prácticamente impensable hacer frente a los desvaríos de la iniciativa privada. La dualidad

<sup>11</sup> Como viene siendo costumbre en estos lugares convertidos en espacios urbanos, empiezan a aparecer elementos simbólicos monumentales y escultóricos con la expansión de la trama y el tejido urbano. En Martutene, puede destacarse el monumento escultórico en homenaje a Joserra Elizegi instalado por Fernando Mikelena en 2004, sobre todo si tenemos en cuenta la iconografía marinera, con la interpretación del oleaje del mar.

<sup>12</sup> CALVO SÁNCHEZ, María J. *Crecimiento y estructura urbana...*, op. cit., p. 165.

<sup>13</sup> También en la estructura urbana de Amara, tal y como hemos visto hasta ahora.

<sup>14</sup> Diferenciará en cuatro áreas el espacio urbano de la ciudad: primeramente el ensanche histórico de Cortázar y sus apéndices; el eje de la Concha desde Ondarreta hasta Ategorrieta tal y como hemos mencionado antes (dirigido al tercer sector económico de los servicios avanzados). Secundariamente el ámbito industrial de Pasaia (mayoritariamente obrero). En tercer lugar los bordes del Urumea, donde se preveía la mayoría de los polígonos industriales de nueva creación (lo que a nosotros ahora nos concierne), y en cuarto lugar el valle por donde transcurre la carretera dirección Madrid, para la promoción de viviendas de lujo.

donostiarra volvía así a estar en boca de todo el mundo; con el eterno debate entre la economía de orden industrial y el empuje turístico. En base a la zonificación predominarían en cada espacio unas estéticas concretas, por ejemplo en la línea de los que se planteaban en los bordes del Urumea con los parques deportivos válidos para el disfrute de toda la ciudad. En último término, los intereses de la minoría son los que habitualmente han dominado el destino de la mayoría, produciéndose un sustancial ámbito a-legal en beneficio siempre de los primeros. Igual que en la época de las ideas utópicas de la ciudad con Ugartemendia o en los años del ensanche moderno de Cortázar, han sido los intereses y las fuerzas económicas las que han determinado el crecimiento urbano de Donostia-San Sebastián. Durante el siglo XIX fue la influencia burguesa la que apelaría a la calidad de vida en los espacios de frente de agua marítimos y fluviales, sin olvidar la estética significativa y simbólica que caracterizó a la ciudad. En el ecuador del siglo XX, por el contrario, ya no era necesario ningún tipo de justificación colateral, por lo que los poderes hegemónicos de la economía rampante prepararon para el porvenir una ciudad 'viscosa' la cual, lo mismo que en otros lares y otras latitudes, se ensanchaba sin límites a modo de mancha de aceite saturado hasta el punto de implosionar.

### **II.6.2.2. El desarrollo del espacio urbano configurado por el cauce fluvial: los nuevos barrios interiores**

En el caso de Donostia-San Sebastián tal como sucede en muchos otros lugares y latitudes fuera de Euskal Herria, el crecimiento de población acaecido entre las décadas de los sesenta y setenta del siglo XX hizo posible el gran aumento de población que acogió tanto el centro como las periferias industriales y cuyas trazas podemos aún encontrar por doquier. La mirada que nos concierne en este estudio antropológico y signitivo pone el mayor énfasis en los aspectos iconográficos, fijándonos cómo esos espacios 'más allá de la ciudad', cuando también ellos se convierten en 'ciudad', se precipitan una serie de transformaciones en su estructura y en su apariencia, símbolo de toda una serie de cambios culturales. Es sabido que la burguesía decimonónica e industrial urbanizó unos emplazamientos específicos para que se constituyesen en residencias veraniegas e incluso invernales o para todo el año. Así fue como surgieron las 'nuevas ciudades' de la margen derecha en la Ría de Bilbao (Las Arenas, Neguri...), imponiendo las estéticas urbanísticas acordes con sus valores prioritarios e imitando (literalmente copiando) a escala más reducida las trazas de los ensanches modernos. De este modo prolongaban el espacio urbano de la ciudad al unísono con su fisonomía y estética, en esos 'nuevos territorios urbanizados' (prolegómeno de la 'ciudad expandida al territorio') cosidos mediante tejidos compactos, y mientras tanto, traían consigo los símbolos icónicos y monumentales propios de la ciudad y del espacio público urbano.

En el capítulo precedente hemos observado que la burguesía veraniega estableció sus equipamientos lúdicos de todo tipo en Donostia-San Sebastián y sus zonas adyacentes, aprovechando sin vacilación los terrenos disponibles a tales efectos (el parque de atracciones de Martutene, las ciudades-jardín, etc.). A medida que se aproximaba el fenómeno de la migración vieron que la mayor rentabilidad estaba en el crecimiento del parque residencial, de forma que ya estaba en marcha para el siglo XX la máquina implacable del urbanismo disperso. Además, a lo dicho había que añadir la utilización regular de los suelos más idóneos para el establecimiento industrial. Con todo, el panorama que se nos antoja en los bordes ribereños de la metrópoli de Donostia-San Sebastián en el inicio del siglo XXI es altamente complejo y caótico, compartiendo los espacios industriales con las barriadas suburbanas, las redes de comunicación, las infraestructuras tecnológicas y el ocaso del paisaje rural.

A día de hoy, se intuyen los movimientos de 'explosión' e 'implosión' de la población en las nuevas áreas metropolitanas, a medida que las clases más pudientes y solventes abandonan sus 'guetos' y regresan a los núcleos centrales restablecidos, restaurados y remodelados; aquellos que prefirieron establecer sus residencias en las ciudades-dormitorio de la periferia. Estos fenómenos dan una vuelta de tuerca a los movimientos de la segregación social, cogiendo fuerza tanto los elementos de 'gentrificación' como de 'conmutación' sobre todo con la movilidad de las clases media o acomodadas (las nuevas residencias pueden ser imagen y símbolo del estatus económico produciendo corrientes de 'migración selectiva'). Pueden así invertirse desde el punto de vista social las jerarquías tradicionales (cambiando igualmente el sentido y los modos de entender las realidades territoriales y urbanas) y por otro lado

proporcionan el ambiente para el urbanismo disperso ajeno a todo esfuerzo planificador del territorio que hemos venido acusando en este capítulo. Estos modelos de sociedades urbanas que se diferencian del sistema rural fueron minuciosamente estudiados por las escuelas organicistas sociológicas alemanas (Tönnies-Spengler y Simmel más modestamente) junto con las aportaciones de las escuelas americanas (Park, Mc. Kenzie, Hawley, L. Wirth...)<sup>15</sup>, defendiendo que estas fórmulas culturales se encuentran muy lejos de ser y parecer 'neutras'; inmersos de lleno en la 'cultura de la producción' que contrasta fuertemente con la cultura agrícola en sentido geográfico, social y económico<sup>16</sup>.

En la base de todos estos cambios se notaban dos o tres fuerzas poderosas: un modelo cultural que facilitaba la valoración del territorio destinado al consumo y al entretenimiento, una distribución del trabajo que hacía posible diferenciar la residencia de los espacios laborales, con una implantación administrativa acorde con dicha ordenación territorial y el impulso tecnológico que redistribuye y reinstaura las relaciones e interacciones con el territorio. "En conclusión, la zonificación aparece en la actualidad como uno de los instrumentos de planificación urbanística esenciales para clasificar usos y funciones en el suelo, ocupando un puesto preponderante en la legislación urbanística y siendo la base técnica para la conformación del plano que aprovecha la simplicidad y la esquematización de la realidad"<sup>17</sup>. En las zonas de emergencia y de prioridad de ordenación que aparecen en la nomenclatura de las herramientas de planificación, por lo tanto, se repiten los esquemas estructurales de las metrópolis de las ciudades dando forma a los fenómenos de suburbanización, esbozando así mismo las metrópolis poli-nucleares de múltiples centralidades. Las determinaciones constructivas que promueven la utilización de unas hectáreas concretas para la edificación, contribuyen a la dispersión territorial y a la infrautilización de muchos terrenos que debían de permanecer libres de cargas constructivas. Perduraban así sin ninguna función aparente a medida que desaparecían la agricultura y la ganadería. La imagen que adquieren las periferias metropolitanas puede decirse que se nutre en gran parte de estos postulados programáticos derivados de las filosofías dominantes en los instrumentos técnicos y legales de planificación. A todo ello hay que añadirle la sobrecarga de las infraestructuras territoriales del transporte y su peso específico, siempre a favor de la conexión de los núcleos urbanos y ciudades relevantes.

El problema más grueso ha reverberado, sin embargo, en la utilización y ocupación intensiva de los bordes fluviales y riberas, dados sus condicionantes fisiográficos. La facilidad para establecer las comunicaciones ha inducido graves presiones en el crecimiento urbano con el establecimiento de actividades antrópicas de diverso calado y finalidades. Para la regulación de esos suelos bañados por el agua se reclaman medidas públicas urgentes también desde las administraciones, de modo que los planes parciales y sectoriales de protección de los frentes marítimos, las riberas y las desembocaduras de rías han de cumplir y satisfacer dichas medidas. Aún así, se reconoce que la protección de las desembocaduras y orillas hasta los límites de la influencia ejercida por las mareas puede acarrear complicaciones en un territorio litoral tan intensamente ocupado como el País Vasco, dando como resultado un relativo relajamiento y readaptación de esas fronteras un tanto ambiguas e indefinidas que se plasman en la filosofía de fondo de los planes administrativos. Desde este punto de vista, no podemos olvidar que la franja costera de Donostia-San Sebastián constituye una de las áreas urbanas litorales más pobladas de Euskal Herria. Siendo así conscientes de que ríos, arroyos y regatas han estado históricamente traspasando el mismo centro de las poblaciones y ciudades, aunque muchos de esos cauces canalizados y soterrados por la enorme concentración urbana.

En esos límites fronterizos de especial conservación, las normas regidas por las competencias de cada administración se solapan y teóricamente tienen preferencia las más restrictivas, al menos sobre los documentos de marco legal. Los ámbitos de protección delimitan fronteras de gran movilidad y flexibilidad según la definición general y particular de los espacios en los que se producen, convirtiéndose a menudo los marcos normativos en meras

<sup>15</sup> Todos ellos estudiaban la cultura urbana que se encontraba en un profundo proceso de cambio y transformación.

<sup>16</sup> También el sociólogo José Ignacio Homobono, que ha publicado múltiples trabajos e investigaciones en el entorno del País Vasco, defiende la radical transformación de esa cultura del mundo rural y agrario hacia la cultura cada vez más urbana que está permeando todos los ámbitos tradicionales. Por lo que aún pensamos con categorías de unos espacios antaño vigentes y hegemónicos pero cuya existencia ya se ha periclitado y únicamente reproducimos sus símbolos reinventados a modo de simulacro.

<sup>17</sup> ANTOLÍN IRIA, José E. *El proceso de urbanización del suelo rural* (doktorego tesia), Bilbao: Universidad del País Vasco/Euskal Herriko Unibertsitatea, 1999; pp. 62-63.

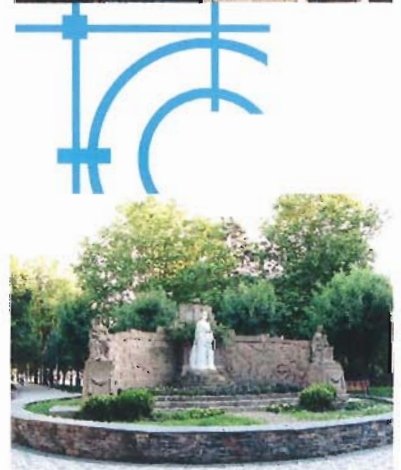


orientaciones sin una preclara vinculación que, por consiguiente, quedan en papel mojado y en declaraciones más o menos voluntariosas de intereses o directrices sin ánimo de obligatoriedad alguna. Además, en estos sectores urbanizados o próximos a urbanizar pueden promoverse calificaciones del suelo urbano que no entren en contradicción ni conflicto, supuestamente, con las disposiciones generales de las leyes de costas en vigor<sup>18</sup>. El crecimiento urbano mostrará así sus deudas según los usos previstos se distribuyan en suelos ya urbanizados o en espacios no utilizados con anterioridad. Si existe un aprovechamiento urbano mayor, se considerarán como suelos no utilizados cuando se planteen ocupaciones complementarias en cuanto a la residencia, la industria, los servicios y equipamientos. En nuestro entorno paisajístico ya están incidiendo de modo directo y muy manifiesto las obras para el Tren de Alta Velocidad, lo que se visualizará en Donostia-San Sebastián si se produce su implantación estratégica definitiva en la orilla izquierda del Urumea, al lado de la autovía y en lo que se viene denominando como el 'círculo secundario' de la periferia donostiarra.

La ordenación de los bordes y orillas de rías deberá de acoplarse a los planes de ordenación de riberas de ríos y arroyos de la Comunidad Autónoma del País Vasco, con la aplicación de las disposiciones establecidas en esos instrumentos en cuanto al planeamiento de suelo urbano y urbanizable que corresponda a dichas características fluviales, y tomando muy en cuenta las condiciones y límites impuestos a los espacios costeros del litoral marítimo. Al aplicar todas esas normativas y categorías, de manera más o menos radical y/o aplacada a la intensiva ocupación territorial, se concatenan igualmente muchos de los aspectos y estructuras económicas, productivas, industriales y socioculturales que inciden en su ordenación. Más allá de ello, sin escapar del todo a una perspectiva materialista, implica todo un repertorio de cuestiones simbólicas y elementos estéticos que viene a 'ordenarse', compartimentarse y 'encasillarse' dentro de unas determinadas constricciones predispuestas. Las cuales en nuestro caso nos retan a seguir estudiando la forma en que se configura y se construye simbólicamente y significativamente el espacio urbano activo de los frentes de agua en las riberas fluviales, en la franja litoral y, en todo caso, en los límites cambiantes, preestablecidos; secundados por la planificación y consolidados en la frontera entre la ciudad y el mar.

---

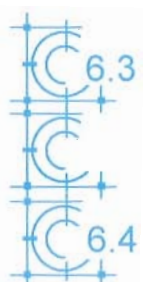
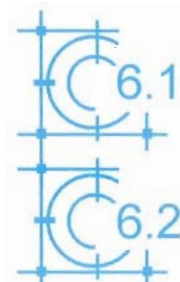
<sup>18</sup> En la costa guipuzcoana, propusieron numerosos ámbitos residenciales de alta y baja densidad, en Mutriku, Orio, Zarautz y sobre todo en Zumaia (todos ellos municipios costeros que comentaremos en un posterior capítulo).

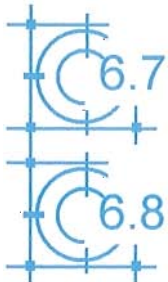
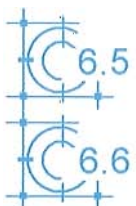


6.1. Ensanches urbanos de los bordes del Urumea desde el final del siglo XIX hasta el inicio del siglo XX.

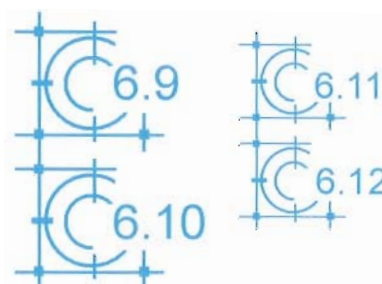
6.3. Paseos de frente ribereño surgidos en los ensanches de las orillas del río, con elementos característicos de mobiliario urbano fluvial que definen la personalidad burguesa de Donostia-San Sebastián (2010).

6.2.-6.4. Monumento en honor a María Cristina en la zona de Amara.





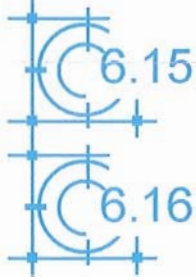
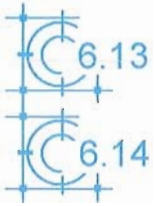
6.5.-6.8. Vista de uno de los paseos del borde del Urumea, con elementos decorativos, esculturas y mobiliario urbano (2009).



6.9.-6.11. Barandilla del parque de Cristina Enea recordando el diseño de los emplazamientos históricos y simbólicos de la ciudad (el monte Igeldo en la fotografía superior derecha).

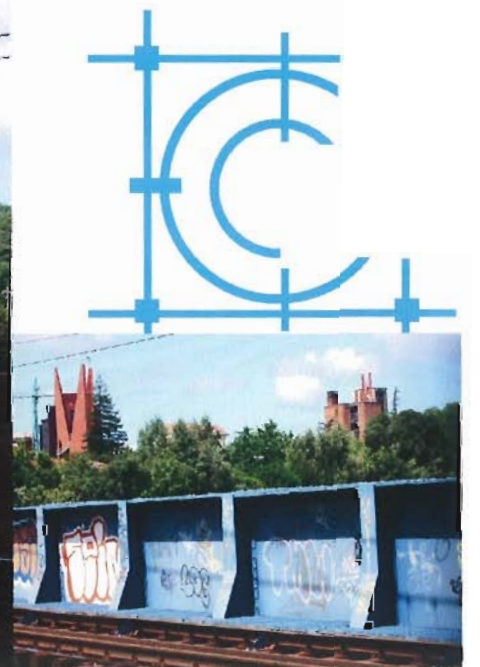
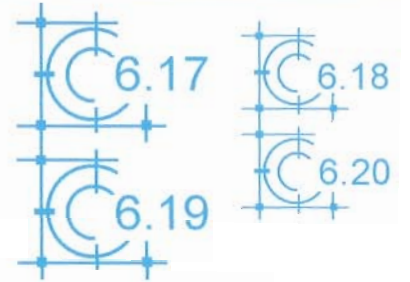
6.10. Estelas en honor a célebres difuntos en el parque de Cristina Enea (2009).

6.12. Placas en honor a difuntos o asesinados en el País Vasco, emplazas y algunas olvidadas en los jardines de Miramar.

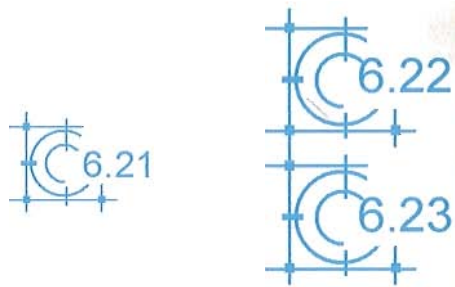
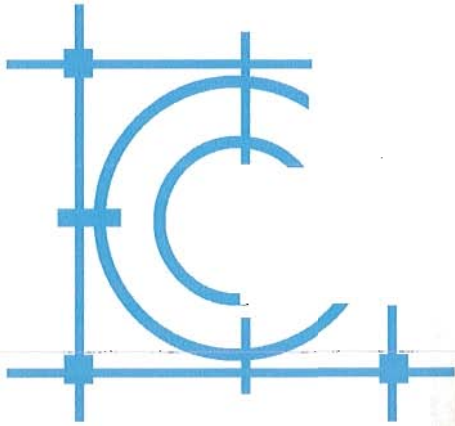


6.13.-6.14. Barrios como Egia y Atotxa en los bordes del Urumea han mantenido igualmente su carácter industrial (imágenes del final del siglo XX e inicio del siglo XXI).

6.15.-6.16. Urbanizaciones del borde del Urumea (campus de Gipuzkoa de la Universidad de Deusto) y nuevas construcciones de la actualidad (fotos de 2009-2010).



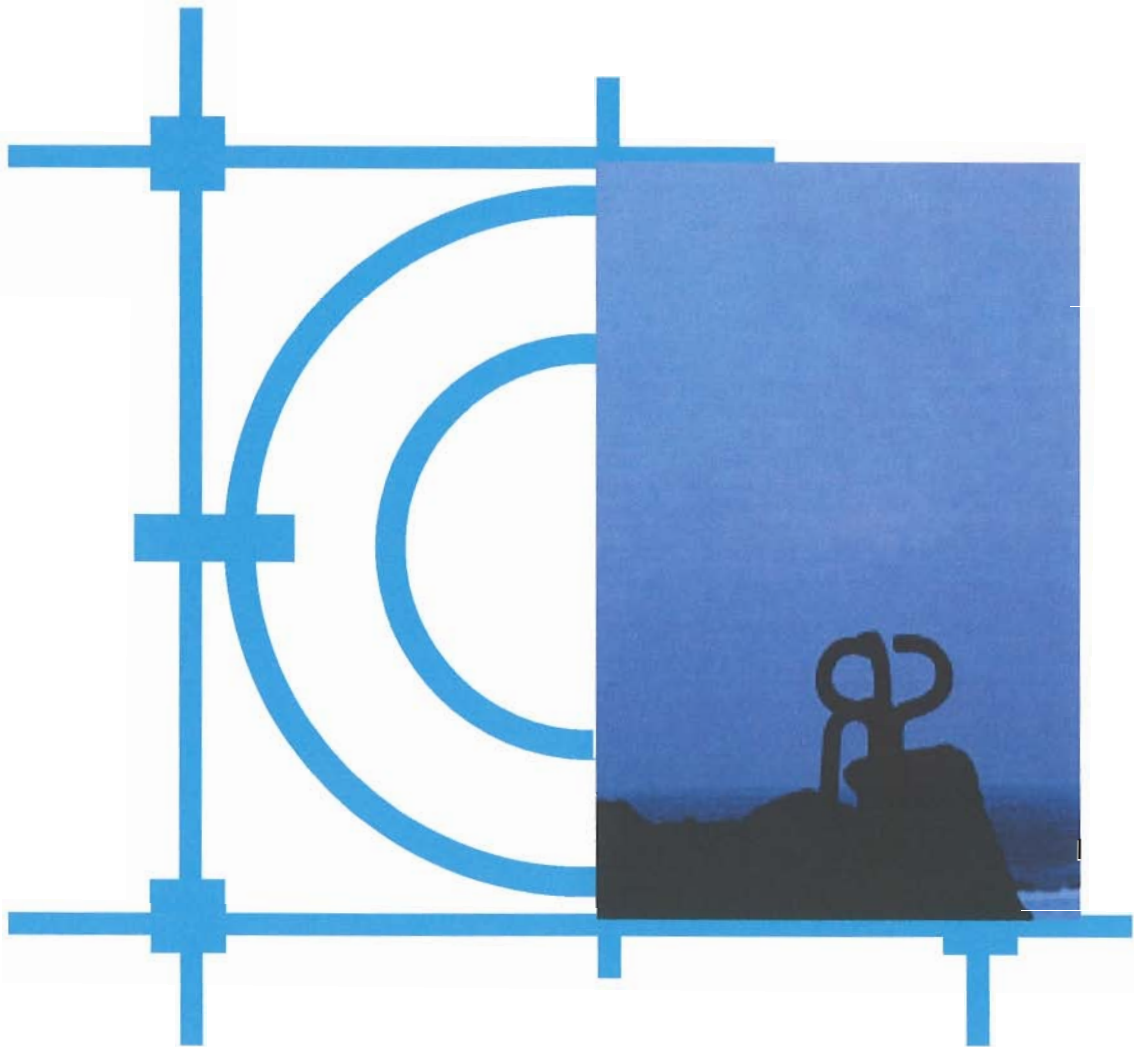
6.17.-6.20. Nuevos puentes peatonales en el actual ensanche de Amara y puente ferroviario (al fondo las torres de la Universidad de Deusto).



6.21.-6.23. Puentes ferroviarios y de circulación en el ensanche de Amara (fotos de 2011-2012).

7

# LA METRÓPOLI DE DONOSTIA-SAN SEBASTIÁN (II)







<i>Índice</i>	<i>p.</i>
II.7. LA METRÓPOLI DE DONOSTIA-SAN SEBASTIÁN (II): UNA SINUOSA LÍNEA DE COSTA DESDE LA CIUDAD HACIA PASAIA .....	589
II.7.1. BAHÍA DE PASAIA: MÁS ALLÁ DEL ESPACIO PORTUARIO.....	590
II.7.1.1. Gentes de mar, viajeros esporádicos y visitantes recorren la bahía de Pasaia.....	591
II.7.1.2. Orígenes y consolidación del puerto marítimo y el fenómeno urbano.....	594
II.7.2. EL DESARROLLO MODERNO Y CONTEMPORÁNEO DEL PUERTO.....	597
II.7.2.1. Permanencias etnográficas y estético iconográficas de cultura y patrimonio.....	597
II.7.2.2. Las proyecciones de futuro: emancipación y revalorización de la 'plaza fluvial'.....	600

## II.7. LA METRÓPOLI DE DONOSTIA-SAN SEBASTIÁN (II): UNA SINUOSA LÍNEA DE COSTA DESDE LA CIUDAD HACIA PASAIA

En el litoral guipuzcoano entre las bahías de la Concha y del Txingudi, en las tierras bañadas por los ríos Oria, Urumea, Oiartzun y Bidasoa se ha conformado una de las más extensas áreas metropolitanas del País Vasco, franja costera estratégica que se expande hacia Baiona y punto nodal específico en las conexiones del eje atlántico. Denominado con el término administrativo de Área Funcional de Donostialdea-Bidasoa, forma parte del subsistema litoral del País Vasco que enunciaremos y pasaremos a analizar a continuación<sup>1</sup>. En el interior de dicha aglomeración la bahía de Pasaia es una zona de especial relevancia tanto desde el punto de vista del paisaje del frente marítimo como si se toma en cuenta el establecimiento urbano y humano en los territorios de la costa desde un enfoque histórico y cultural (productivo, económico, simbólico y estético). Si el haber permanecido durante largo tiempo bajo el dominio de Donostia-San Sebastián como uno de sus apéndices obstaculizó su mayor aprovechamiento, desde la época moderna conseguiría imponerse en todo lo concerniente al comercio marítimo, las actividades portuarias e industriales. Los potentados de Donostia-San Sebastián fundaron el poblamiento denominado San Pedro en la orilla izquierda de la bahía con la intención de explotar el enclave portuario, lo mismo que hicieron la villa de Hondarribia con la zona de Donibane (San Juan) en la orilla derecha y el municipio de Lezo (con su ubicación marítima en Pasaia Antxo<sup>2</sup>).

Desde entonces los recursos para la dirección de la navegación marítima (los faros) y similares equipamientos del puerto serían los primeros elementos en ser construidos una y otra vez, con continuas reconstrucciones a causa de las embestidas del mar (muchos de esos elementos se convertirán con el paso del tiempo en vestigios simbólicos de cultura material e incluso presencias estéticas monumentalizadas fuera de su función utilitaria originaria, tal y como veremos). Del mismo modo, con la aparición de viviendas y carreteras se iría configurando el aspecto de plaza urbana. En nuestros días, el municipio de Pasaia se estructura en los bordes de su bahía, con los cuatro centros urbanos principales que describen igualmente el área portuaria: San Pedro, Donibane (San Juan), Antxo y Trintxerpe. La más antigua y de mayor extensión sería Donibane, que toma abrigo acogiéndose a las faldas del monte Jaizkibel. San Pedro posee igualmente un casco histórico significativo junto al mar, abriéndose y extendiéndose el espacio urbano del borde de la bahía hacia Trintxerpe ya desde la década de 1940, sobre todo con la presencia del muelle de pesca industrial de La Herrera. El espacio urbano de Pasaia Antxo también ha sido configurado por los muelles comerciales y la vía férrea. El puerto, por lo tanto, agrupa y separa al mismo tiempo el municipio.

<sup>1</sup> El Área Funcional de Donostia-San Sebastián acoge en su seno los municipios de Hondarribia, Irun, Oiartzun, Lezo, Errenteria, Pasaia, Donostia, Astigarraga, Hernani, Urnieta Andoain, Lasarte-Oria y Usurbil. El centro urbano principal es la ciudad central de Donostia-San Sebastián, con la consiguiente gran aglomeración conurbada. Por otro lado, la comarca del Bidasoa la forman las localidades de Irun y Hondarribia, manteniendo todavía la peculiaridad de zona fronteriza. La comarca de Donostialdea la conformarían los demás ayuntamientos mencionados salvo Irun y Hondarribia. Esta conurbación surge alrededor de Donostia-San Sebastián (en la comarca urbana que ha crecido de forma proporcional y paralela a la ciudad central), de modo que estas acotaciones territoriales tienen a menudo sus efectos en los planteamientos estéticos del paisaje que devienen de tradiciones culturales arraigadas en esa relación de las colectividades humanas con el medio fluvial-marino.

<sup>2</sup> El espacio que abarca hoy día el distrito de Antxo lo ocupaba uno de los brazos de la bahía de Pasaia que podía inundar las riberas hasta el barrio de Altza. En las marismas de la orilla se encontraba el caserío 'Antxu' desde antiguo. Junto con Molinao y Trintxerpe, Antxo ha sido uno de los territorios de mayor expansión de la metrópoli donostiarra.

El puerto de Pasaia sigue irradiando una notable influencia en cuanto a la primacía del transporte no solo en la provincia de Gipuzkoa sino en Navarra y las zonas más próximas del norte de Euskal Herria más allá de la frontera administrativa con el Estado francés<sup>3</sup>. El puerto es así un punto importante en el tráfico marítimo peninsular, con sus productos ya tradicionales como la chatarra y la siderurgia, a pesar de que en los últimos tiempos se han intensificado el tráfico de automóviles y la terminal de contenedores.

“Pasaia portua portu naturala da, benetako badia babestu bat, eta bere bilakaera osoan zehar jasan duen baldintza naturalen berezko aldaketa bakarra itsasoko lohiak eta uholde-izaera garbiko Oiarzun ibaiak eramandako jakinak metatzea izan da. Gaur egun portuak Donostia (Herrera eta Altza auzoak), Pasaia, Erreterria eta Lezoko udalerriak ukitzen ditu. Gauzak horrela, portua ere bada Pasaia; eta onerako edo txarrerako izan, kontua zera da, herria eta portua elkarren lagun izan direla, ezin bestela izan, mendeetan zehar. Eta sinbiosi sakon honen eraginez, mugak ez dira garbiak, eta une batzuetan ezin dugu jakin portuan gauden edota dagoeneko haren mugetatik kanpo gabiltzan”<sup>4</sup>.

Hemos considerado el término municipal de Pasaia como un espacio fluvial y marítimo a la vez, cuya plaza pública más importante se encontraría precisamente en la parte más ancha de su bahía, configurando uno de los paisajes litorales más sobresalientes del País Vasco; ejemplo significativo y único de las líneas de límite y frontera que el fenómeno urbano y su desarrollo produce con el agua, modelo entre los parajes históricos y estéticos que tanto la tradición cultural como la modernidad y la contemporaneidad han hecho posible de manera totalmente característica y simbólica por su influencia humana y antrópica. Influencia establecida y refrendada a lo largo de muchos siglos de relación e interacción de las gentes con el medio modulado tanto por el agua como por sus moradores esporádicos y permanentes.

### II.7.1. BAHÍA DE PAISAIA: MÁS ALLÁ DEL ESPACIO PORTUARIO

Los primeros datos concretos de esa utilización específica del territorio entre Donostia-San Sebastián y Pasaia aparecen en la época romana (en el supuesto enclave comercial que anteriormente habíamos mencionado como *Oiasson*, con el testimonio ya desdibujado de unos cuantos elementos simbólicos en la desembocadura del Bidasoa: los restos de las galerías sumergidas a lo largo de varios kilómetros, un pequeño templo, etc.). La sinuosa geografía de Pasaia (“el Pasaje”) se ocultaba entre las montañas al final de una calzada que enlazaba Gipuzkoa con Pompaelo (Pamplona-Iruña), utilizaba sobre todo para el acarreo del mineral de hierro hasta la costa. La especial configuración topográfica y geográfica ha condicionado y explicado el complejo asentamiento del fenómeno urbano litoral junto a las labores del puerto.

“Pasaia kokaleku abaintailatu batean dago, hango badiak ditxo natural bat eratzen du itsasontziei erabateko babesa ematen diena, eta horregatik da Pasaia Gipuzkoako portu nagusia. Baina hala ere, gutxiegi erabili izan da askotan eragozpen handi bat izan duelako: sakonera galduz joan zen, eta, beraz, ez zen erraza garbitzen. 1805ean Pasaia hiribildua sortu zuten arte, itsasadar hau Hondarribiko (Pasai Donibane eta Lezo), Erreterriko (hego-ekialdeko zatia) eta Donostiako (Pasai San Pedro, Pasai Antxo, Trintxerpe eta Herrera) udalerrien eskumenean egon zen, eta hala gertatu zen askotan ez zirela dragatze lanak egiten”<sup>5</sup>.

Los primitivos núcleos de población tuvieron que instalarse entre las vegas marismáticas de la bahía y las faldas de los montes circundantes, salvando así los obstáculos físicos del entorno a medida que evolucionaban las técnicas de desecación medievales. Mediante la evolución de esta técnica consistente en arrebatar y convertir en tierra firme este tipo de terrenos pseudo-pantanosos se asentaron los edificios de viviendas, los muelles del puerto, los ejes de comunicación y las zonas industriales entre otros equipamientos destinados a las labores, la residencia y las festividades de la colectividad. No obstante, aparte de la mirada histórica, geográfica y técnica de numerosos/as estudiosos/as también hubo otro tipo de miradas que sumaban valores simbólicos al paraje de la bahía. Siendo así que el patrón de un buque que tuvo que atracar en los muelles de Pasaia, por ejemplo, realizó desde nuestra perspectiva una descripción que, aunque funcional es a la vez una de las expresiones más

<sup>3</sup> En el sur de Euskal Herria tendría dos puertos autónomos (el de Bilbao y el de Pasaia) cuya gestión directa recae en los representantes administrativos del Estado español. Los demás estarían a manos del Gobierno Vasco.

<sup>4</sup> HERRERAS MORATINOS, Beatriz. “Pasaia bere ondareaz”, en: VV. AA. *Pasaia. Iraganaren oroigarri, etorkizunari begira*, Navarra: Untzi Museoa, Diputación Foral de Gipuzkoa, 1999; p. 242.

<sup>5</sup> ODRIOZOLA OYARBIDE, Lourdes; ARRIZABALAGA MARÍN, Sagrario. *Ur eta lur. Batzen gaituen ura/ El agua que nos une*, Donostia-San Sebastián: fundación Kutxa, Nerea, 2003; p. 24.

sensibles y significativas del pensamiento que considera el encanto de ese singular paisaje del frente fluvio-marítimo:

“De noche, en el interior, hay que seguir los guíños de otro faro, el de Senokozulua, en la punta de su mismo nombre. Su linterna es una bonita cúpula con luz direccional, de enfilación y no de arribada. Sus colores, inolvidables para un vasco: blanco, rojo y verde, en grupos de dos ocultaciones cada quince segundos. Nos deslizamos por lo más estrecho del paso, entre Punta del Mirador y Punta Calparra, un desfiladero hermoso como el Cañón del Colorado, pero en verde, un paisaje en donde monte bajo y helechal tapizan los riscos de greda y pizarra. A estribor, Punta de la Torre, la estela metálica, la ermita, <<ya estamos en casa>>, estamos en el puerto pesquero, en Pasajes de San Pedro, mi pueblo, enfrente Pasajes de San Juan y al fondo, en los serpenteantes brazos de la T [Pasaia] portuari esaten diote], Pasajes Ancho, con sus muelles comerciales de la Herrera, el reloj, Avanzado, Molinao, Capuchinos y Petroleros”<sup>6</sup>.

Este autor muy ligada al mar (Antxon Elizalde) nos ofrece detalles importantes para realizar de noche la maniobra de atraque, proporcionando así un vital testimonio etnográfico de su oficio. Pero además de ello, nos damos cuenta de los diferentes planos del territorio y del paisaje que se van superponiendo (incluso estéticamente) a medida que se prolonga el acercamiento a la costa y al puerto, hasta recabar en los espacios urbanos interiores: los muelles de pesca y comerciales; por lo que ya nos encontramos prácticamente en el punto de arribada. Mientras, no olvida otras referencias de otras latitudes y otros paisajes, comparándolos con los signos que toman especial sentido en los colores lumínicos del faro, guía y mojón para la maniobra de aproximación nocturna<sup>7</sup>.

### II.7.1.1. Gentes de mar, viajeros esporádicos y visitantes recorren la bahía de Pasaia

En ciertos textos del propio Víctor Hugo que visitó estos pasajes, se constata una especie de sorpresa por la escenografía urbana del frente de agua que se divisaba hacia la mitad del siglo XIX; con la fachada del poblado orientada hacia la bahía a modo de línea fluvial construida, y por el contrario las ‘traseras’ de la ciudad que miran hacia la montaña. A. Elizalde es natural de la zona, buen conocedor del entorno de Pasaia y hombre de mar que nos cuenta lo observado desde la costa hacia el interior. V. Hugo no es, obviamente, originario de Pasaia por lo que proporciona unos testimonios literarios plagados de exotismo; prendado por las construcciones del puerto, por los colores de las casas y los elementos marítimos; por una poesía propia que puede o no coincidir con la mirada de otros visitantes sin trascender de ello valores culturales, económicos y productivos intrínsecos en las relaciones topológicas y espaciales descubiertas:

“Una cortina de altas montañas verdes, recortando sus cimas, contra un brillante cielo; al pie de estas montañas, una fila de casas estrechamente yuxtapuestas; las casas pintadas de blanco, azafrán, verde, con dos o tres alturas y grandes balcones protegidos por la prolongación de los anchos tejados rojos de tejas entrecruzadas. En todos los balcones mil cosas flotantes: cuerdas de tender, redes, andrajos, rojos, amarillos, azules; al pie de estas casas, la mar; a mi derecha, una iglesia blanca; a mi izquierda, en el primer plano, al pie de otra montaña, otro grupo de casas de balcones, que viene a parar en una vieja torre desmantelada”<sup>8</sup>.

Las referencias literarias de esta índole nos proporcionan una serie de ‘materiales etnográficos’ que difícilmente podríamos entresacar de los documentos históricos, definiendo de alguna manera el perfil del paisaje establecido a lo largo de muchos siglos de relaciones humanas con el medio, en el encuentro entre la topografía y la colectividad. Así, retrotrayéndonos momentáneamente en el tiempo, los geógrafos Esteban Garibay y Diego Culbis, viajaron por la bahía de Pasaia en la segunda mitad del siglo XVI, dejando un legado de referencias poéticas y detalles sobre ciertas actividades más o menos específicas como las alusiones a las famosas bateleras de Pasaia, generando una imagen parcialmente idealizada de ese oficio de pasaje realizado por mujeres que se sería bien conocido y reconocido para el

<sup>6</sup> REIZABAL ARRUABARENA, G.; GONZÁLEZ-AMEZÚA CARRIÓN, P.; GONZÁLEZ GONZÁLEZ, A. *Pasajes, un puerto, una historia*, Navarra: Junta del Puerto de Pasajes, Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, 1987; p. 10.

<sup>7</sup> El más antiguo de estos elementos simbólicos del frente de agua de Pasaia fue sin duda el “Faro de la Plata”. Iluminó por vez primera en 1885, colocado en un edificio almenado sobre las rocas que contenía tres pisos y torres cilíndricas en los ángulos (con el típico estilo medievalista de los revivalismos de corte pseudo-romántico). De allí a unos años edificarían el nuevo faro de Senekozulua según proyecto del ingeniero Joaquín Arguedas, inaugurado en 1909. Sufrió transformaciones en 1914 y 1925 sobre todo en lo referente a la iluminación, con pulsiones de color verde y rojo cada segundo y cada dos segundos, según los códigos al uso de navegación marítima.

<sup>8</sup> REIZABAL ARRUABARENA, G.; GONZÁLEZ-AMEZÚA CARRIÓN, P.; GONZÁLEZ GONZÁLEZ, A. *Pasajes, un puerto, una historia... op. cit.*, p. 181.

siglo XVII (entre otros, en las comedias de Lope de Vega, en los documentos de Villalobos de 1617<sup>9</sup>, el *Compendio historial de Guipúzcoa*<sup>10</sup> de Lope Martínez Isasi –1625–, la imagen mítica de la condesa de D'Aulnoy<sup>11</sup>: *Relation du voyage d'Espagne* –1679–). Del mismo modo, y en lo que más directamente nos concierne, la estrecha y complicada entrada del puerto<sup>12</sup> es descrita con brillantez por Karl Wilhem von Humbolt:

"El mar forma entre altas escarpadas peñas una larga y estrecha canal tierra adentro. [...] En la entrada más extensa está el fuerte de Santa Isabel, en la linterna está edificado el fuerte San Sebastián. Al final de esta calle de peñas el estrecho brazo de mar, amenazado por ambos lados por terribles paredes de peña, se ensancha en tranquila, apacible ensenada. La dársena propiamente está en el poblado mismo, de allí vuelve la marea a la izquierda y se extiende hacia San Sebastián en un lago al que rodean viñedos y huertas. Otra parte del agua alcanza hasta Lezo, y brazos menores todavía hoy hasta Rentería"<sup>13</sup>.

Además de ello, algunas de las descripciones más pintorescas de las blanquecinas y relucientes casas entre las rocas y el mar se las debemos igualmente a este autor. Por otro lado, el propio Dr. Camino se erigió en toda una institución en cuanto a las investigaciones llevadas a cabo sobre la historia de Donostia-San Sebastián y su ámbito circundante, quien tampoco se olvidaría de reseñar los aspectos estéticos del paisaje: las líneas de fachada exterior de las casas en hilera que se asentaban sobre los muelles, observando las construcciones de Pasaia surgidas en las orillas del canal pero al mismo tiempo divididas entre sí por la bahía o 'plaza pública fluvial' que decíamos antes. Desde otras vertientes también se produjeron similares visiones de la fricción entre una imagen marítima y otra concepción más reposada de lago abrigado por las montañas, cuando por ejemplo V. Hugo creía ver un lago al mirar hacia el horizonte que cierra la bahía, y una lengua de mar penetrante, sin embargo, al subir la marea. Este mismo literato comparaba el viejo Pasaia con las callejuelas de las ciudades marítimas árabes en 1843, con las blancas casitas compactas, asimétricas y casi sin ventanales. La calle también sinuosa, adaptada al relieve de la bahía, estaba compuesta de amplias estacas y en lo que respecta a la edificación de las faldas montañosas, dirá que nada más terminar de subir una escalera nos topábamos con otra y así sucesivamente, tal como si fueran las misteriosas y deslumbrantes estructuras que grabara el maestro Piranesi (aunque, si en las 'vedutas' las escaleras presagiaban un horizonte infinito las de Pasaia siempre se dirigían hasta algún lugar angosto o recoveco urbano elevado).

"Hemen, ezusteko berria. Ez dago itsas aldetik ikusitako Pasaia bezain fresko eta alairik ezer, ez dago mendialdetik ikusitako Pasaia bezain hits eta ilunik ezer. Horren etxe kriket hauek, horren alai, horren zuri, horren argi itsasoaren gainean, ez dute deus ikustekorik eskaintzen erromatarren garaiko estrata lauzeztatu, oker eta estuan, ez badira pikor-harri belzkarako horma altu batzuk, leiho karratu bakanekin, harkaitzaren isuri hezeek bustiak, eraikuntza bereziko lerro iluna, gainean soslai egiten dutela, gainerliebean landurik, txano erraldoiez jantziak dauden leihoek edo herkulerek eutsitako armari gaitzek. Aitzinetik txaletak dira; gibeletik gazteluak dira. [...] Herriko (Donibaneko) kaleek bat egiten dute kale estu, zikin eta gaizki luzatutako batean; etxeak, eta udaletxea bera ere bai, itsusiak dira; eta pilotan jokatzeko eta herri honetako beste denborapasako batzuetarako erabiltzen den plaza koadratu bakarrak ere ez du aparteko gauzarik eskaintzen. Gaur egun herria gehien goratzen duena eta arielak areagotzen dizkiona ontziola da, merkantzia ontzi asko ekidatzen baitute bertan, eta honekin batera soka fabrika, gero eta izen handiagoa hartzen ari diren mota askotako kableak egiten dituzte eta..."<sup>14</sup>.

Nos ubicamos así ante la contraposición de visiones míticas y más reales, dando importancia al espacio público de la anteiglesia que en el País Vasco veíamos configurarse entre la iglesia, la casa consistorial, el frontón y la taberna (útil para las actividades lúdico-festivas, el encuentro del a ciudadanía, las relaciones administrativas y los oficios religiosos), pero que en Pasaia puede añadirse la presencia central de la bahía reconvertida casi en espacio público 'urbano' en medio del entorno construido. Hemos visto también con otras opiniones que ese espacio público característico es de algún modo sustituido en Pasaia por la bahía que conforma una gran 'plaza fluvial'.

<sup>9</sup> En los pueblos del frente litoral, tal y como hemos comentado, las mujeres ejercían muchos otros oficios no tan idealizados (la carga y descarga de las mercancías, trabajos de transporte de gabarras, la compra-venta y transacciones de productos o las sirgueras muy conocidas en la Ría de Bilbao que antes hemos mencionado).

<sup>10</sup> Con un punto de vista muy fantástico, para el presbítero Dr. Camino estaría inmerso nada menos que en el seno de la mitología referente a Tubal. Jean Aüger Provensal realizó unos dibujos verdaderamente tenebrosos sobre la bahía de Pasaia en 1652, con una interpretación totalmente libre y monstruosa del paso entre los montes Ulia y Jaizkibel hacia la bocana del puerto (existen dos ejemplares custodiados en la Biblioteca de París).

<sup>11</sup> Marie Catherine Le Jumel de Barneville (Madame D'Aulnoy) atravesó Pasaia hacia el último tercio del siglo XVII.

<sup>12</sup> Convertido casi en cementerio de barcos.

<sup>13</sup> VON HUMBOLT, Karl Wilhem. "Pasajes, 1801", en: VV. AA. *Pasaia. Iraganaren oroigarri, etorkizunari begira*, Navarra: Untzi Museoa, Diputación Foral de Gipuzkoa, 1999; p. 414.

<sup>14</sup> UNSAIN AZPIROZ, José M. "Literatura, irudia eta oroimena", en: VV. AA. *Pasaia... op. cit.*, p. 262.

De una manera u otra, sería en el meridiano de ese siglo XIX cuando descubrimos los primeros empeños de industrialización<sup>15</sup>. Los/as escritores/as que combinan el 'verdor' del paisaje montañoso con los singulares matices azulados de la superficie acuosa van abriendo la puerta paulatinamente a otras concepciones acaso más contemporáneas. Las descripciones aún románticas de Charles Hennebutte (con las pomposas escenografías y sombras chinescas formadas al oscurecer por la negra sombra de las montañas y los reflejos amarillentos-dorados del viejo castillo de la bahía), se encontrarán frente a frente con las sentencias más críticas de Madrazo: la penumbra, los húmedos patios, las callejuelas y soportales largos y estrechos y el patrimonio arquitectónico francamente descuidado, proporcionaban una imagen desagradable a los paisajes del litoral en Pasaia. Alabando, en cambio, la belleza insuperable de la peculiar topografía plena de irregularidades. Por el contrario, en el último tercio del siglo XIX había otras perspectivas más optimistas, dedicando textos y frases al pintoresquismo de carácter más ornamental. El viajero L. Caspitou afirmaba que los escudos heráldicos y blasones de sus muros otorgaban una especie de aura testimonial de tradición nobiliaria que se respiraba y se mostraba en el lugar en 1877 (*Guide du voyageur dans la province basque de Guipuzcoa*).

Ese mismo aroma pacífico y fino sabor es el que ofrecía Palacio Valdés (las casas ajardinadas del frente de agua, la alegría de las gentes...). Cuando el número de bateleras se redujo sensiblemente a causa del servicio de botes decaerá paralelamente esa 'carga' exótica romántica y decimonónica, reforzando ya a partir de entonces la visión industrializada y metropolitana de Pasaia (los transportes, las prolongaciones urbanas...). Aún así, hemos de recordar que seguiría siendo enclave privilegiado para la visita de los veraneantes afincados en Donostia-San Sebastián al inicio del siglo XX:

"Udaldia Donostian igarotzen ari denak egin behar duen txangoetako bat Pasaiaiko portu bizi eta pintoreskoa da, sei bat kilometrora baitago; bidaia hau kotxez egin daiteke errepidetik, hotel politak ikusiz bidearen alde banatan, edo tranbia elektrikoaz edo Norteko trenaz. Aipatutako lehenbiziko bietako bat erabiliz gero, Ategorrietako auzo jendetsua zeharkatzen da; hemengo txaletetan bizi da udaldiko kolonia dotore eta maila handikoa. Aurreratu ahala ikusten dira Santo Domingoko komentu bikaina, udal mintegi ederra eta Donostia hornitzen duen edateko uraren depositu apartekoa, Mirakruz gainera heldurik, eta hemen, berri, ingeles komentua, Pasaiaiko arrada bere zabalera osoan begi-bistan dugula, ikuspegi ezin bikainagoaz. Pasaiaiko herria hiru departamentutan banatuta dago, baitira San Pedro, Donibane eta Antxo, eta azkeneko honexetan dago Norteko trenaren geltokia"<sup>16</sup>.

Por detrás del historiador Serapio Mujika (*Geografía general del País Vasco*, 1918) José María Salaberría (1925) nos mostraría las típicas callejas de Pasaia a las cuales les advertía un aire veneciano cuando se dirigían hacia el frente de la bahía; todo ello en un municipio guarecido bajo el cielo del mar Cantábrico y defendido por las laderas más escarpadas<sup>17</sup>. La visión de la modernidad siempre se presentará, sin embargo, como ejemplo de la decrepitud y de la desgracia: "en esa misma bahía de pasajes, junto a donde amarran los buques de altura, se levantan barriadas y almacenes de nueva construcción, hábiles para albergar obreros, oficinas, tabernuchos y mercaderías. Su aspecto ofende a la vista y al alma". Así y todo, aunque lo calificase como "pueblo ilustre y ruinoso" resulta de especial interés su mirada iconográfica, que de algún modo se aproxima, salvando las distancias, a la nuestra: "en la simple construcción de un depósito o almacén de mercaderías presidía entonces un sentido de utilidad estética, y no solo exclusivamente de utilidad económica". No faltan, también aquí, concepciones verdaderamente 'anti-modernas' o proclives a ser catalogadas como tal: "la furia industrialista no ha titubeado en situar una fábrica junto a un torreón antiguo, y el afán de la modernidad y de la urbanización geométrica están cometiendo constantemente, en villas y aldeas, verdaderos atentados"<sup>18</sup>. Tres años después (1928), Félix Urabayen disertará sobre el

<sup>15</sup> Entre las publicaciones del País Vasco, *Revista Pintoresca de las Provincias Vascongadas* es la que subraya J. M. Unsain, recopilación de fascículos editados en Bilbao en 1846. Se destacan numerosos acontecimientos históricos, arquitecturas y monumentos de Bizkaia, Gipuzkoa y Araba, valiéndose de textos cortos y de grabados.

<sup>16</sup> *Guía ilustrada para el viajero en San Sebastián* (1909). UNSAIN AZPIROZ, J. M. *Idem*, p. 314.

<sup>17</sup> Más cerca de nuestro tiempo (en 1961) Ignacio Aldecoa (*El País Vasco*) mencionará los 'lúgubres canales venecianos' al escribir sobre Pasaia, con casas 'colgadas' en el frente de agua, pintadas de colores diversos y con tejados de palafito sobre la lámina acuosa. Pilar de la Cuadra, por último, compone un universo industrial en su poemario sobre Pasaia: "El puerto de Pasajes/ a ambos lados vierte/ su belleza/ y ancla el universo marinero/ entre arcos de grúas/ y faroles borrachos que se apoyan/ curvados en el agua" (*Perfil y pulso de Guipúzcoa*, Donostia-San Sebastián, Auñamendi, 1973).

<sup>18</sup> SALAVERRÍA, José María. "Visión de pueblo antiguo", en: VV. AA. *Pasaia... op. cit.*, pp. 427-428. En contraste con esa dualidad producida a principios del siglo XX entre las ciudades industriales y los núcleos veraniegos, alababa otros parajes de la propia provincia de Gipuzkoa: "junto al ruido y humo de las villas industriales, cerca de los alegres y

paisaje industrial de la zona de manera ciertamente contrapuesta y poética, al traer a colación, al unísono con los ruidos y sonidos, ambos polos muy diferentes de la frontera simbólica:

“La pintoresca fauna se mueve sin cesar de un lado a otro. Pitan las máquinas de maniobras, bordonean los motores, el silbato agudo de las fábricas ahoga el quejido lejano y sordo de las sirenas. Todo gime, vibra y se mueve al fondo de nuestro faro [...]. Todo escucha con religioso silencio el alarido industrial que se eleva desde el muelle con múltiples matices. [...] Dos Pasajes en pugna, clásicos de Vasconia, [...] el de arriba, quieto, tardo, dormido; sabor de romance antiguo, con su mascarilla rural y sus besos llenos de azul; y el de abajo febril, áspero, estruendoso; empuje fenicio de los muelles que le impiden ver y escuchar el cuadro idílico, milagrosamente conservado por encima de la carretera...”<sup>19</sup>.

La ‘frontera’ de la funcionalidad del paisaje marítimo y/o esas dualidades que hemos mencionado han ido configurándose y consolidándose históricamente a raíz de una partición administrativa igualmente ‘triangular’, observando que este hecho introduce un matiz cualitativamente revelador en cuanto a la identidad cultural característica de los espacios fluviales que comentaremos desde ahora en adelante<sup>20</sup>.

### II.7.1.2. Orígenes y consolidación del puerto marítimo y el fenómeno urbano

Con todo, antes incluso de la fundación de la villa de Pasaia se encontrarían ya consolidadas las labores portuarias, lo que también destacábamos en el caso de Bilbao, ligando de manera consistente las actividades productivas con las religiosas cuando se implantaron los primeros muelles al lado de la iglesia de San Juan Bautista durante el siglo XVI (en Bilbao el templo de San Antón y el puente simbolizaban la razón de ser de la villa junto a la Ría), constituyendo en ambos casos (Bilbao y Pasaia) los lugares en los que se desarrollaban la mayoría de las actividades económicas unidas a los recursos fluviales y marinos. Hasta los siglos XIV y XV no habría en Pasaia, de hecho, edificaciones relevantes salvo los molinos y algunos humildes astilleros desperdigados por el territorio ribereño: “los muelles más antiguos construidos en San Juan parecen datar del año 1533, en que se decidió la construcción de un muelle delante de la iglesia de San Juan de la Ribera (actual Bonanza). Más tarde, en 1654, se construyó un muelle junto al Humilladero de la Piedad”<sup>21</sup>.

Más hacia el sur, en las faldas de los macizos próximos al mar se encontraban las defensas del puerto, lugar donde accedían los hombres armados cuando divisaban en el horizonte la llegada de la flota enemiga o los temidos buques corsarios. En ese territorio del sur más protegido, la actividad industrial era más evidente, de modo que se constata la existencia temprana de diques, almacenes, depósitos, astilleros y ferrerías. Durante el siglo XV los Reyes Católicos promovieron planes para incrementar los sistemas defensivos de la plaza fuerte de Donostia-San Sebastián (como hemos señalado antes) y del puerto de Pasaia, y sabemos que en la bocana del puerto ya existía un castillo seguramente en el mismo emplazamiento en el que se edificaría el de Santa Isabel<sup>22</sup>. Se cree que en la plaza de la Piedad también había un bastión antes de que Carlos V ordenase la fortificación de las dos márgenes de la bocana, para controlar la entrada al puerto a los pies de Jaizkibel y una torre circular más hacia el interior,

---

mundanos pueblecillos de la costa, apartados de la vanidad turista y veraniega, los viejos pueblos vascos duermen su sueño de lejanos siglos, al amparo de su grande iglesia y rodeados de solemnes montañas” *Ibidem*.

<sup>19</sup> URABAYEN, Félix. “Pasajes, moderno Pireo”, en: VV. AA. *Pasaia... op. cit.*, pp. 429-430.

<sup>20</sup> “Pasaia bat da muinean eta hirukoa pertsonetan, hiru herri bereziekiko udal bakarra, Pasai Donibane, Pasai Antxo eta Pasai San Pedro, hiru hirigune izaki, hiru mosketariak bezala, lau direnak, Trintxerpe erantsi behar baitzaie... Pasaia herri bitxia da oso, bere erdiko plaza ez baita edozein herriko plazaren modukoa, lur edo zementuzkoa, ataripe edo lorategiekikoa, baizik eta urezkoa, gasolinoan zeharkatu behar den ‘T’ lerromakurraren eiteko Badia sakona da bere plaza, topagune beharrean bereizgune den plaza”. SÁEZ GARCÍA, Juan A. “Infraestructuras y equipamientos”, en: GOMEZ PIÑEIRO, Javier; SÁEZ GARCÍA, Juan A. (ed.). *Geografía e Historia de Donostia-San Sebastián*, Donostia-San Sebastián: Instituto Geográfico Andrés Urdaneta, 1999.

<sup>21</sup> SÁEZ GARCÍA, Juan A. “Infraestructuras y equipamientos”, en: GOMEZ PIÑEIRO, Javier; SÁEZ GARCÍA, Juan A. (ed.). *Geografía e Historia de Donostia-San Sebastián*, Donostia-San Sebastián: Instituto Geográfico Andrés Urdaneta, 1999.

<sup>22</sup> Según el trazado del ingeniero Spanochi, quien remodelaría la red de murallas del monte Urgull en el frente de agua de Donostia-San Sebastián. También en Jaizkibel se encontraba el fuerte Lord John Hay, con las ruinas que aún son visibles en el parque Arrokaundi (claro testimonio de la ayuda otorgada por los ingleses a los liberales de la I guerra carlista al comienzo del siglo XIX). Además de los fuertes militares, en la bocana del puerto existía la ‘cadena’ para la defensa y protección del canal; mecanismo que mediante maderas unidas por cables obstaculizaba el paso de la flota enemiga en las intenciones de invasión.

levantada en piedra sillar junto a la capilla de San Pedro. El castillo de Santa Isabel se encontraba igualmente al lado de la iglesia del mismo nombre, asentada sobre los muelles<sup>23</sup>.

Por otro lado, conscientes del riesgo que suponía la proximidad de Francia para las embarcaciones amarradas en Pasaia, y viendo desvanecerse los intereses de Donostia-San Sebastián, surgió una gran preocupación por la eficiencia defensiva del puerto<sup>24</sup>. Desde entonces, los buques tuvieron que amarrar en las inmediaciones de la torre fortificada, donde debían de someterse al pago de impuestos. Para acoger la armada real se construyeron unos nuevos muelles en los almacenes que cumplían precisamente una función de aprovisionamiento para la monarquía. Del mismo modo, en las inmediaciones de la Piedad se establecieron otros puntos de desembarco, con la prolongación de los muelles preexistentes y otro dique desde la zona de Capuchinos hasta la localidad de Lezo<sup>25</sup>. Puede observarse claramente que tanto el fenómeno urbano como la organización portuaria fue determinada de forma considerable por los hitos tanto defensivos como religiosos, lo que a la postre no dejaría de desvelar una importancia simbólica<sup>26</sup>. Mientras, las condiciones geográficas e hidrográficas del puerto de Pasaia eran las más óptimas entre los puertos de la costa cantábrica:

“El puerto natural de Pasajes era el único en un amplio desarrollo de costa capaz de admitir buques de gran porte, a lo que sumaba las ventajas de su eficaz abrigo y el hecho de no tener barra en su entrada que hiciera depender el tránsito de la altura de las mareas, lo que le permitía destacar en el Cantábrico<sup>27</sup>. Estas condiciones y su posición estratégica respecto a amplios territorios del interior, así como las posibilidades de su dilatada ribera, apoyaron su progresiva relevancia en la edad moderna como uno de los mejores puertos de la corona<sup>28</sup>”.

Esas condiciones favorables serían las que impulsaron las obras del puerto de Pasaia en el siglo XVI sobre las instalaciones que existían anteriormente<sup>29</sup>. Por el contrario, desde el siglo XVIII no serían utilizables más que el canal de entrada de la bocana y la propia bahía, a causa de los sedimentos que en bajamar imposibilitaban la circulación marítima<sup>30</sup>. En 1866<sup>31</sup>, cuando

<sup>23</sup> Abandonado en 1867, al comienzo del siglo XX aún mantenía algunos de sus elementos ruinosos, los cuales sirvieron para la anexión de una vivienda privada.

<sup>24</sup> Un documento histórico de 1803 nos da noticias del lamentable estado de las defensas que Pasaia tenía hacia el puerto y el mar: “Lo que con alguna impropiedad se llama el Castillo de Sta. Isabel de Pasages, se reduce a unas paredes apoyadas en la ladera de la montaña, las que sin Artillería ni donde poderla colocar, solo sirven de paso para poner una Centinela en la garita que se halla á uno de sus extremos y a la cual puede darse el nombre de Atalaya por descubrirse de ella mayor extensión en el mar. Al pie de estas paredes se halla la casa que sirve para el Governador, Ayudante y Tropa destinada a su defensa: Poco mas vajo de este edificio y a poca altura del mar, se halla una Bateria de Barbeta en la que pueden colocarse cinco piezas de Artillería: un poco mas elevado y a la derecha de esta, otra con quatro cañones; y debajo de ella en tres Bovedas separadas otras tres casi al nivel del mar”. LEMAUX, Carlos. “Castillo de Sta. Isabel de Pasages”, en: MEXIA CARRILLO, Fernando. *El castillo de Santa Cruz de la Mota y las murallas de la Plaza de San Sebastián*, Donostia: Caja de Ahorros Municipal de San Sebastián, Grupo Dr. Camino de Historia Donostiarra, 1979; p. 117.

<sup>25</sup> Para que la bocana del puerto no se cegase con el apilamiento de los bancos de arena sumergían árboles en la bahía con sus raíces y ramas, arrastrados por las chalupas.

<sup>26</sup> Una vez encarado el puerto uno de los edificios que primeramente se divisa es la basílica del Santo Cristo de la Bonanza, primera iglesia de Donibane desde el siglo XIV. También la ermita de Santa Ana, de 1573, es una de las construcciones más antiguas. Otras casas y edificios poseen valores reseñables, por ejemplo las casas-puente, importantes elementos del paisaje urbano, aparecidas en la construcción de un tejido urbano conformado con una o dos únicas calles longitudinales, en los angostos y largos espacios entre la montaña y los bordes de la bahía. La presencia más significativa de la arquitectura militar de la bahía sería el castillo de Santa Isabel, alzado en el lugar que en 1825 se encontraban los molinos de Txurrieta hasta que se inutilizaron en 1867. En San Pedro se encontraba la torre del Almirante, seguramente en las ruinas del castillo cilíndrico construido en sillería durante los siglos XIV y XV, sobre los muros de otro más antiguo. Provisto de piezas de artillería, tras el incendio de 1835 quedó inutilizado. Conocido con los nombres de “Torreatze”, “Torre del regidor” o “Torre de Donostia-San Sebastián” no nos han quedado más testimonios salvo el de la toponimia de San Pedro: calle de “Torreatze”. De un modo u otro, era un elemento arquitectónico altamente significativo para la comunidad en esos frentes de agua de Pasaia. Con el empeño de recuperar esa memoria del pasado y de cara a la posible revalorización del paisaje fluvial el director general de cultura de la Diputación Foral de Gipuzkoa dio comienzo a una búsqueda iconográfica el año 2005. Aparte de eso, en 2009 Alfredo Feliú publicó un libro que reúne la mayor parte de la iconografía y de los textos en referencia a dicha torre marítima junto con algunos detalles históricos. La torre de base circular y cuerpo cilíndrico que podemos observar en dibujos y grabados poseía un tejado cónico, con el prisma posterior de piedra que sujetaba las paredes. Levantada al borde del embarcadero para el paso desde San Pedro hacia Donibane, el enclave fue siempre muy estratégico para los intereses defensivos del puerto, para el control de sus actividades y la cobranza de los servicios de carga y descarga.

<sup>27</sup> En la bocana del puerto de Pasaia, en vez de la barra que veíamos en Bilbao y Donostia-San Sebastián se producía el fenómeno llamado ‘revelage’, con la mezcla de los vientos que provenían al unísono del mar y del interior.

<sup>28</sup> MARTÍN RAMOS, Ángel. *Los orígenes del ensanche Cortázar de San Sebastián*, Barcelona: Fundación Caja de Arquitectos, 2004; p. 208.

<sup>29</sup> Durante ese siglo se consideraba que Pasaia era uno de los mejores puertos para preparar y llevar a cabo las campañas de la captura de la ballena que se organizaban en toda la costa cantábrica desde Santander hasta Baiona.

<sup>30</sup> Podemos complementar estos datos con la siguiente aportación: “me parece no debo dejar de hacer alguna reflexión sobre el puerto de Pasages, uno de los mas capaces y seguros de esta costa, el que, no obstante de ser algo



la ciudad de Donostia-San Sebastián estaba totalmente inmersa en la planificación urbana del ensanche propuesto por Cortázar, el consejo provincial reunido en Azkoitia acogió con alborozo la apertura de un nuevo canal para la bahía de Pasaia que aproximaría tanto las embarcaciones como la carga hacia la estación del ferrocarril, facilitando así el transporte de mercancías. En esas décadas de 1860 y 1870 sería cuando se puso en marcha la "Sociedad de Fomento del Puerto de Pasajes" para promover nuevos almacenes y obras portuarias en conexión con la vía férrea<sup>32</sup>. Los barrios obreros que quedaron así a merced de los espacios industriales y productivos produjeron una red urbana desarrollada en base a los trazados perfilados por Osinalde en 1883:

"Pasai Antxoko hirigunea Pasaiaiko badiako Hegoaldeko alderdiaren erdian dago. Urbanizatu baino lehen itsasgorak urpean hartzen zuen padura zen. XIX. mendearen erdi aldera proiektaturiko Irundik Donostiako errepeidea eta Norteko Trenbidea eraiki zirenean, Pasaiaiko badiako Hegoaldeko ertzetik igaro ziren. Haien maila zela eta, padurak lehortu egin ahal izan ziren, eta, ondorioz, Pasai Antxoko Zabalgunea proiektatu eta urbanizatu egin ahal izan zen"<sup>33</sup>.

En paralelo, el peñón del Jaizkibel tendría una considerable importancia en la evolución del tráfico marítimo de la bahía de Pasaia y en la transformación del paisaje litoral. De hecho, la geografía de la costa dejaría de ser un paraje completamente sinuoso gracias a las canalizaciones, las rectificaciones y las líneas geométricas impuestas por el trazado de las obras públicas de ingeniería portuaria, hasta convertirse en la característica gran 'T' muy alejada de la orografía que nos presentan los antiguos mapas. La explotación comercial de los suelos de la costa provocó una profunda alteración en la forma del paisaje, en su estética y en la especialización funcional. La institución para el fomento de las obras del puerto tenía pensado interconectar los intereses (económicos, mercantiles...) de Donostia-San Sebastián y de Pasaia. Desde el punto de vista administrativo se hicieron los posibles para que Pasaia San Pedro permaneciese unido a Donostia-San Sebastián como ciudad matriz, transformando los límites que tenía con el barrio de Altza. El año 1932 se vio que uno de los activos más importantes que podría generar el puerto de Pasaia era precisamente la pesca industrial, de forma que pronto comenzaron las obras en Pasaia San Pedro que perduraron hasta el ecuador del siglo XX. En la segunda fase que va desde 1954 hasta 1960 se eliminaron algunas industrias para aumentar las zonas de atraque (en 1970 le tocaría el turno a Lezo). Los restos patrimoniales portuarios son de gran interés a día de hoy, los cuales nos dejan entrever las transformaciones producidas a lo largo del tiempo que nos desvelan conjuntamente el 'cronotopos' cultural unido a la vida marítima con su iconografía y estética significativa. Desde los faros<sup>34</sup> hasta las sedes administrativas, fábricas, oficinas de empresa, etc., vemos un rico y variado abanico que toma cuerpo en esos espacios fronterizos entre la ciudad y el agua con sus equipamientos e infraestructuras específicas (aduana, talleres de reparación, centros de salud, almacenes y astilleros, muelles de carga y descarga, grúas, silos y aljibes, etc.).

---

difícil su entrada, podría esta mexorarse: así, respecto a inutilizar los escollos de su embocadura donde la mayor anchura, como a facilitar a los Buques el reconocimiento de ella a cierta distancia en el mar. El puerto es susceptible de Limpiarse del todo fango que contiene y de executarse en el varias darsenas para construccion de Buques de la Real Armada, los que me persuado se harian con mas economia en razon a la proximidad de la Madera, de los Erraxes, y de la xarcia que aquí se fabrica con Cañamo de Aragon y extranjero; pero en este caso, y echa que fuese la fortificacion que probablemente habra de executarse para poner a cubierto esta Provincia y de cuya situación tratare en la relacion que devo remitir de esta Plaza, seria necesario fortificar algunos puntos en los altos de Leso y Renteria a fin de evitar todo perjuicio de parte de los enemigos de los Arsenales, Almacenes y Embarcaciones que podrian hallarse en el Puerto". LEMAUX, C. "Castillo de Sta. Isabel...", en: MEXIA CARRILLO, F. *El castillo de Santa Cruz de la Mota...* op. cit., p. 118.

<sup>31</sup> En ese año, mientras el ingeniero Lafarga se encomendó a las labores de un nuevo embarcadero en Donostia-San Sebastián, se planteó el plan para intervenir en el puerto de Pasaia. Algunos años antes, hacia 1835 se habían ganado algunas extensiones importantes de terreno en las marismas de Lezo y Errenteria. Uno de los adelantos más notables que se presentó sería la llegada del ferrocarril a todos los muelles del puerto, por medio de una vía férrea con múltiples ramificaciones. Puede obtenerse una mayor información sobre este particular en: MARTÍN RAMOS, Ángel. "Ciudad y puerto, o ciudad con puerto. El proyecto del ingeniero Lafarga para el puerto de Pasajes de 1866", en: *Zainak 23* (número monográfico), Donostia-San Sebastián: Eusko Ikaskuntza/Sociedad de Estudios Vascos, 2003; pp. 309-326.

<sup>32</sup> El ferrocarril dinamizó considerablemente la actividad portuaria a mediados del siglo XIX. Junto con ello, hay que citar la aparición de la fábrica de plomo o el refuerzo de las defensas portuarias con el fuerte de San Marcos.

<sup>33</sup> GALARRAGA, I.; UNZURRUNZAGA, X.; LÓPEZ DE ABERASTURI, A.; AZPIRI, A.; ALKORTA, J. M. *Hiri zabalgunek...* op. cit., p. 329.

<sup>34</sup> Hemos subrayado dos faros sobresalientes que contribuían a la iluminación portuaria. El Faro de la Plata lo edificó Carlos Campuzano en 1855. Después de mediados de siglo, se levantó el faro de Senekozulua con forma de torre prismática. Poseía una linterna cilíndrica y torre de fundición. Manteniendo su funcionalidad y simpleza, se halla en la corriente neoclásica que se produjo en la construcción de faros ubicados en la costa del territorio francés.

## II.7.2. EL DESARROLLO MODERNO Y CONTEMPORÁNEO DEL PUERTO

Por otra parte, en lo tocante al urbanismo se vio la necesidad de que arrancase el plan que prolongaba la zona urbana de Donostia-San Sebastián hasta la bahía de Pasaia; dibujándose así el continuo crecimiento urbano metropolitano de Donostialdea sobre todo en la franja litoral. No obstante, en las décadas finales del siglo XIX los proyectos para expandir y restaurar el puerto se demoraron enormemente en Pasaia, hasta que hacia 1870 se fundó un organismo para el desarrollo portuario con el impulso de varias obras en los frentes de agua de la bahía: los muelles de Antxo, los del norte de La Herrera<sup>35</sup>, la ampliación del ferrocarril, nuevas dársenas y depósitos para el uso interno del puerto. En esa época la Compañía Española de los Ferrocarriles del Norte diseñó plataformas y planos inclinados para la llegada del tren hasta el puerto. Aparecen así un cúmulo de arquitecturas verticales y horizontales, microarquitecturas y mobiliario industrial o portuario de connotaciones estéticas e iconográficas innegables (como sucede en la Ría de Bilbao y en la incipiente área metropolitana de Baiona), convertidos en elementos de cultura material marítima y testimonios patrimoniales, entre los que, en la bahía de Pasaia se reproducen algunos muy significativos que también veíamos en Bilbao, como los cargaderos de mineral de las vías férreas que provenía de los criaderos altos.

En la arquitectura más recordada de la industrialización guipuzcoana se encontrarían diversas fábricas y construcciones significativas como mencionábamos en los anteriores capítulos, en peligro de extinción por la expansión de la 'mancha urbana'. Muchos de esos rastros también se encuentran en el entorno de la bahía de Pasaia, como la chimenea conservada a modo de hito simbólico y conmemorativo de la casa de Porcelanas Baignol en el barrio de Bizkaia de Donibane (desaparecida en la segunda década del siglo XX), conservando aún los ecos más primitivos de la industrialización de esa zona de Pasaia con estos elementos simbólicos e icónicos como viene sucediendo en muchos otros lugares post-industriales. Para el inicio del siglo XXI ya planeaban los sistemas integrados para las renovadas y emancipadas actividades económicas, con las nuevas trazas urbanas reacondicionadas a medida que las añejas fábricas de antaño despejan los espacios urbanos en esos tejidos en ocasiones intensamente abigarrados. En La Herrera las actividades renovadoras abrirán la puerta al establecimiento de polígonos destinados a la industria tecnológica, teniendo también presente que en otros enclaves de remodelación el Plan Sectorial de Suelo Industrial y Actividades Económicas de la Comunidad Autónoma del País Vasco preveía la recuperación de los valores naturales y culturales del territorio asociado a los empeños de reconstrucción paisajística.

### II.7.2.1. Permanencias etnográficas y estético iconográficas de cultura y patrimonio

De un modo u otro, muchos de los hitos de esa industria ubicada junto al borde del mar en la bahía de Pasaia podemos considerarlos monumentos referenciales que trascienden al mero semblante estético: en el muelle de La Herrera, por ejemplo, en 1932 se instaló la grúa eléctrica (única superviviente de las diez que construiría la empresa Babcock & Wilcox para el puerto de Pasaia)<sup>36</sup>. En Bilbao hemos constatado un hecho bien similar con la simbólica grúa Carola conservada a modo de reliquia fosilizada en los muelles del antiguo Astillero de Euskalduna). Junto a la grúa de Pasaia permanecía atracada la draga Jaizkibel (lo mismo que la draga Titán en Bilbao), nombrada '*in extremis*' Bien Cultural por el Gobierno Vasco en el comienzo de la década de 1990<sup>37</sup> (la de Bilbao fue finalmente desmontada). Aparte de estos

<sup>35</sup> Desde tiempos inmemoriales existieron intenciones de construir muelles primitivos en estos parajes, conscientes de los buenos emplazamientos. En 1871 el ingeniero Manuel Pironcely diseñaría en La Herrera la dársena que uniría después con la ribera de Antxo.

<sup>36</sup> Grúa porticada expresamente diseñada para las labores de carga y descarga en los puertos (perteneciente al modelo de 'pluma' con balancín articulado, su cometido consistía en desplazar la carga horizontalmente y de forma radial. Deja a la vista los materiales, sistemas constructivos y remaches de la época).

<sup>37</sup> La draga Jaizkibel se construyó con chapa remachada; esa fue precisamente su característica más reseñable. En la década de 1980 se detuvo su utilización, dado que su funcionamiento y rendimiento ya no resultaba práctico ni rentable (como carecía de sistema de auto-propulsión, se ataba con cuerdas a los muelles, con una movilidad muy reducida y tremendamente dificultosa). Colocada en San Pedro, como había problemas de espacio decidieron desmontarla y convertirla en chatarra. Afortunadamente, en ese momento fue declarada Monumento Artístico por el Gobierno Vasco, ofreciendo un marco de protección legal. Aún así, en 1995 se encontraba en un estado muy lamentable y tuvieron que hacerle ciertas reparaciones para evitar su 'naufragio' aunque fuese en puerto. Hoy día se precisaría una cantidad de dinero ingente para su completa restauración y conversión en museo, añadiendo a ese

elementos, Astilleros de Pasaia encargó la construcción de diques flotantes a la empresa alemana Lubecker en 1925. Antes de su llegada definitiva a Pasaia en 1933 fueron utilizados en Cádiz para la construcción de los cajones de cemento destinados a la implantación de los diques secos (en Astilleros Euskalduna de Bilbao se ha conservado alguno que otro, en el actual enclave revalorizado de Abandoibarra)<sup>38</sup>. Dichos elementos industriales han organizado y determinado la vida y la cultura de las zonas portuarias, aparte de erigirse ahora en permanencias estéticas, patrimoniales y etnográficas preeminentes que configuran un carácter colectivo de los lugares que en nuestro caso se ha impregnado alrededor de la 'plaza fluvial' de la bahía de Pasaia abarcando ese '*cronotopos*' espacio-temporal sedimentado a lo largo de intensas relaciones humanas de las colectividades con el medio marino. Todos esos valores culturales y antropológicos, además de estéticos y patrimoniales, derivados de los propios núcleos poblacionales con sus casas blasonadas, sus trazados viarios y ferroviarios, sus sedes empresariales e infraestructuras pesqueras, sus factorías y toda una serie de elementos de escala más mínima que componen la raigambre cultural, monumental y estética del lugar han de ser reconsiderados en todas las tomas de decisiones que impliquen su conservación, alteración, restauración o desaparición<sup>39</sup>.

Volviendo a las líneas anteriores, con el transcurso del siglo XIX hacia el XX el eclecticismo se encaminará ya hacia el racionalismo sobre todo en los estilos constructivos asociados a la industria, apareciendo por doquier las arquitecturas funcionalistas. El incremento poblacional trajo también consigo el crecimiento exponencial del parque inmobiliario y los equipamientos públicos (el proyecto de la Escuela Unitaria de 1922 y el Instituto Social de la Marina). Mucho más nuevos serán los polígonos edificados mediante tipologías que no concuerdan con los modelos históricos y tipologías en vigor; hecho que de algún modo se ha pretendido en ocasiones amortiguar gracias a una cierta dignidad otorgada por algunos edificios aparecidos con el impulso de algunas instituciones públicas (el Instituto Politécnico del Mar y de la Pesca de Pasaia –Lahorga y López Zanón, 1966–, la Casa de Cultura de 1984 –Miguel Garay–, etc.).

Concretamente durante las décadas de 1940 y 1950 el puerto se remodeló y reacondicionó en profundidad, construyendo nuevas instalaciones además de las labores de dragado, lonjas y muelles de pesca, el mejoramiento del canal de entrada, los muelles orientales y frontales, los arreglos en Capuchinos y Molinao, el depósito franco (el de Bilbao, sito en los muelles de Uribitarte hemos visto que se derribó a comienzos del siglo XXI para levantar en sus frentes de agua las torres emblemáticas del arquitecto Isozaki), así como fábricas para la reparación de buques. En lo que respecta precisamente a la construcción naval esta actividad se había concentrado históricamente junto a la parroquia de San Pedro (lugar de los astilleros Reales<sup>40</sup>), ocupado por las infraestructuras pesqueras hacia la mitad del siglo XX. A partir de los años de la guerra civil hemos visto que muchos de los edificios levantados en Pasaia seguían un espíritu y discurso racionalista (tanto las oficinas, como depósitos y almacenes o centros de salud). Estas obras configuraron la imagen portuaria del futuro, a medida que fue ganando en capacidad y seguridad. Conjuntamente con ello, la presencia del mobiliario industrial se incrementará en las inmediaciones de los establecimientos portuarios, las fábricas y los

---

presupuesto los gastos anuales de mantenimiento. El Gobierno Vasco, la Diputación Foral de Gipuzkoa y la Autoridad Portuaria de Pasaia lograron un acuerdo en 2009-2010 para su restauración (tras los dieciocho años de abandono en los muelles de Ondartxo en San Pedro). De manera similar a otros elementos patrimoniales de la industria en la Ría de Bilbao, la restauración iba a ser de algún modo simulácrica sin no epidérmica, ya que faltaban piezas clave supuestamente irre recuperables para su funcionamiento (la grúa y los motores fueron suprimidos). Nunca volverá al agua y algunos elementos no se restaurarán sino para ser observados desde el exterior. El centro para la conservación del patrimonio marítimo apela a su mantenimiento como curiosidad estética en los antiguos astilleros de Azkorreta (en esa prolongación de San Pedro hacia la bocana del puerto donde se ubica también la institución homónima '*Ontziola*', centro para el estudio y la reconstrucción de la flota tradicional de Donibane, creada por la agencia Albaola para el desarrollo de la comarca de Oarsoaldea). Veinte años atrás, el artista Ricardo Ugarte que, como hemos visto en este capítulo colocó un ancla-escultura en Trintxerpe inicialmente, se fijó en la draga Jaizkibel en el preciso instante de ser transformada en chatarra. Fue entonces cuando José María Unsain y Soco Romano, que se dedicaban al inventariado y catalogación del patrimonio marítimo para el Untzi Museoa de Donostia-San Sebastián, una vez conocida dicha noticia, requirieron el asesoramiento de la Asociación Vasca de Patrimonio Industrial y Obra Pública al objeto de impulsar un expediente de protección. Por otro lado, igual que en muchos puertos, en Ondarroa trabajó la draga Euskal Herria (otro ingenio mecánico de la época) sobre todo durante la primera mitad del siglo XX.

<sup>38</sup> Colocado al principio el dique en San Pedro, lo transportaron después a Donibane. Con su singular perfil transversal en 'U' se sumerge hasta una profundidad determinada para la introducción de la embarcación. Una vez concluidas las operaciones se vacía y adquiere otra vez su máxima flotabilidad.

<sup>39</sup> HERRERAS MORATINOS, B. "Pasaia bere ondareaz", en: VV. AA. *Pasaia... op. cit.*, p. 254.

<sup>40</sup> Los astilleros más famosos de Pasaia eran los de Torreatzia, Kondemasti, Ondartxo de San Pedro (en proceso de restauración), Bortalaborda y Donibane.

astilleros: las torres-baliza de la bocana y canales portuarios, las grúas eléctricas de los muelles (que antaño era un espectáculo diario también en la Ría de Bilbao, como alineación de mástiles en varios planos diferentes hasta confundirse con el horizonte), la iluminación y nueva pavimentación. Uno de los cambios más significativos producidos en la escala urbana no podemos olvidar que sería la propia variación de los frentes de agua. En las inmediaciones de Bordaborda se colocarían multitud de industrias, siendo algunas de las más emblemáticas los Astilleros Luzuriaga y la central térmica cuya potencia icónica preside toda la bahía. Este espacio del frente litoral al cual nos referimos será un núcleo de fuertes transformaciones en un plazo no excesivamente lejano, dado que Pasaia tienen que 'regresar' de algún modo a recuperar este frente de agua que no puede seguir marginado más allá de la pura pragmática<sup>41</sup>.

Sobre los tejados de esas casas se asomarían las chineas de la refinería ubicada hacia 1960 en las mejores tierras que ofrecía la bahía, perfiladas en la blanquecina neblina del amanecer más que en el color del hierro que impregnaba los atardeceres bilbaínos, corporizándose las estructuras metálicas de sabor marino en el brumoso espacio bajo el vuelo de las gaviotas. El puerto de Pasaia, un eslabón relevante en la cadena siderúrgica guipuzcoana en su histórica salida hacia el mar, será también el único gran puerto comercial de la provincia relevando de ese primer puesto al puerto de Zumaia, tan importante en otras épocas más remotas para el comercio marítimo de Gipuzkoa como analizaremos próximamente. Mientras, el plano de 1805 coloca en el entorno lo que pudieron ser los molinos de mareas de Molinao<sup>42</sup>, donde surgiría el núcleo urbano de Pasaia Antxo en los bordes de la bahía prácticamente en el siglo XIX, cuando se aprovechó el estrecho brazo de la bahía que penetraba hasta el distrito de Altza y la ensenada de Molinao. En bajamar, este paraje estaba repleto de marismas hasta volver a inundarse cíclicamente con la pleamar. Cuando construyeron la carretera general y el ferrocarril quedaría casi desconectado del resto del territorio, formando una especie de contorno triangular con la carretera en uno de los lados, el barrio de Altza y Molinao en el otro extremo y las defensas de Txoritokieta en el tercero, además de la carretera provincial que se dirigía a la fábrica de petróleo<sup>43</sup>.

El tren cruzaría tempranamente toda la bahía con el riesgo de provocar hendiduras urbanas. Hecho que se muestra claramente en Bilbao, en Donostia-San Sebastián aparece con mayor cuidado o disimulo y de otra manera distinta en Baiona tal y como veremos. En Pasaia Antxo se construyó el famoso acueducto de ocho metros de altura posibilitando el paso entre las arcadas inferiores; por lo que, en la red urbana de Antxo queda bien patente la fuerza iconográfica de esta estructura levantada en hormigón armado. Por otro lado, a medida que para contentar a las nuevas clases adineradas se iba completando el ensanche de Osinalde comenzaría a hacerse presentes otra sucesión de infraestructuras (las escuelas de 1904, el frontón de 1912...), compartiendo, eso sí, el espacio industrial con el espacio residencial a medida que se consolidaban las bases de la actual configuración urbana. Así, tendríamos un cúmulo importante de fábricas alineadas en la ría de Molinao y limitadas por la vía del tren.

Con la mirada ubicada en el futuro, el polémico proyecto del superpuerto que se pretende colocar fuera de los límites de la bahía de Pasaia supone la mayor inversión en infraestructuras marítimas que haya conocido la provincia de Gipuzkoa hasta el momento, y al mismo tiempo, va a suponer si se realiza en los términos que se van conociendo con cuentagotas, la mayor alteración del paisaje marítimo en el frente marítimo de las laderas del macizo de Jaizkibel<sup>44</sup>.

<sup>41</sup> "Donibaneke paisajeen ikusten dugun industri garapen garrantzitsu honek beharturik, enpresek etxebizitzaren arazoari heldu behar izan zioten. Eta halaz sortu ziren, Instituto Nacional de la Vivienda haren eta enpresa desberdinen eskutik, Donibane modu ikusgarrian aldarazi zuten etxebizitza sailak". HERRERAS MORATINOS, B. "Pasaia bere ondareaz", en: VV. AA. *Pasaia... op. cit.*, p. 228.

<sup>42</sup> En el territorio de Trintxerpe se cree que existió igualmente un molino antes de implantarse la nueva textura urbana, al comenzar a aproximarse a ese entorno las empresas navieras y pesqueras hacia 1915. Constituta un lugar rico y cómodo para el establecimiento de las empresas, dado que las maniobras de los grandes buques se hacían dificultosas. Desde entonces se establecerían servicios para los vapores dedicados a la pesca y modernos depósitos. Más tarde, los suelos apropiados comenzaron a ser escasos también aquí, cuando los edificios en altura invadieron las lomas de las montañas costeras. La industria y la residencia tienen, en todo caso, una simbiosis complementada con las arquitecturas tradicionales y todas las variaciones del racionalismo funcionalista. La zona de mayor relevancia es el paraje de La Herrera, cosida de edificios densamente abigarrados.

<sup>43</sup> HERRERAS MORATINOS, B. "Pasaia bere ondareaz", en: VV. AA. *Pasaia... op. cit.*, p. 228.

<sup>44</sup> La siguiente cita nos proporciona los pormenores de la construcción del nuevo dique: "Pasaia fisikoki mugatuta dagoela eta muga horiek bere hazkundera ito dezaketela aintzat harturik, agintariet ditxo berri bat eraikitzeo proiektua jarri dute abian; oraingo sarbidearen eta Jaizkibel mendiaren bizkarraren artean egitekoak dira portu berri hori, eta, ustez, azpiegitura berri horrek salgaien joan-etorria halako moduan handituko du, non Pasaia Atlantiko aldeko bost

### II.7.2.2. Las proyecciones de futuro: emancipación y revalorización de la 'plaza fluvial'

Para el anteproyecto del superpuerto exterior en Pasaia tomaron parte numerosos arquitectos y urbanistas de toda Europa, organizando así mismo una exposición con todo el material recopilado hasta 2010, con la supuesta intención de incentivar la participación ciudadana. En el Concurso Internacional para la Remodelación de la Bahía de Pasaia tres propuestas fueron las finalistas y una de ellas la seleccionada definitivamente. El equipo de los Países Bajos que bajo el lema "WEST 8. Pasaia urre da", prefirió que la bahía fuese declarada Patrimonio Cultural por parte de la UNESCO fue verdaderamente revolucionaria, dado que además permitía la relectura del modelo urbano vigente. Entre las cuestiones urgentes, estaría la remodelación del enclave industrial ubicado entre los términos municipales de Lezo y Errenteria, a la vez que la reestructuración de La Herrera tendría similitudes con el ejemplo de Borneo-Sporenburge en Amsterdam, sin olvidar de mencionar un paseo ribereño que definiría un lugar destinado al baño como sucede en Mutriku. Cada localidad que limita con la bahía de Pasaia dispondría de un 'icono' tal como ocurre con las 'modas' arquitectónico-urbanísticas rehabilitadoras de la post-modernidad; representación, a priori, del 'carácter' de cada lugar.

Otro grupo de los Países Bajos pretendía imitar el sistema de pequeñas islas y canales de su propio territorio en el ámbito geográfico de la bahía de Pasaia con el anteproyecto titulado "S333 Arquitectura+Urbanism. Erribera ezagutarazten eta bere 5 printzipioak". Se consideraba la posibilidad de solventar la notable diferencia de cotas existente entre la zona más industrializada y la carretera nacional N-1 con edificios escalonados, además de unir los municipios circundantes de la 'plaza fluvial' por medio de puentes. El equipo madrileño "Ezquiaga Arquitectura, Sociedad y Territorio S. L." bautizó su anteproyecto con la estrofa de una canción popular: "Pasaia herritik dator notizia...". Proponían un núcleo residencial en La Herrera destinando el espacio restante para los peatones y para actividades lúdicas con el camino de sirga 'verde' y continuo, el cual rodearía literalmente los frentes de agua de la bahía. Muchos de los espacios industriales serían igualmente reutilizados y un tranvía de última generación serviría de enlace. Junto con el puerto deportivo, se planteaban también actividades deportivas y juegos relacionados con el agua. En el contexto de un extenso parque y unido estratégicamente al ferrocarril, surgía la necesidad, al parecer, de un equipamiento cultural colosal, en la línea faraónica que toda rehabilitación urbana que se precie ha seguido en las últimas décadas hasta el advenimiento de la crisis económica. Finalmente, en el citado concurso resultó ganador el anteproyecto "KCAP-LKS. Nolako badia, halako haizea. Zeru azpiko badia". La propuesta en común de un grupo holandés y otro del País Vasco fue el que presentaba la mayor carga urbanística y edilicia así como las mayores transformaciones constructivas, repitiendo hasta cierto punto los modelos de las ciudades desarrollistas. Aquí también se planifican los centros empresariales de industrias renovadoras rodeados de parques y jardines, reclamando para cada municipio un tema formal desde el punto de mira del diseño urbano (la triangulación, la cuadrícula o el rectángulo, ordenaciones aparentemente más caóticas, etc.). De una manera u otra, según infinidad de opiniones se perciben unas relaciones muy escasas con el agua en general, siendo precisamente el elemento común unificador de los frentes ribereños de la bahía.

Actualmente sabemos que en los distritos de Antxo y Trintxerpe es donde se ha ido concentrando la mayor aglomeración industrial, asomando hoy por hoy la necesidad de iconos identificativos para la remodelación de estos lugares. Los distritos históricos de San Pedro y Donibane, por el contrario, han mantenido un apego más pronunciado a la pesca tradicional (a pesar de que la pesca industrial fue enmarcándose durante el siglo XX en Trintxerpe<sup>45</sup> con la llegada de jóvenes procedentes fundamentalmente de Galicia), lo cual ha procurado, sin embargo, una percepción del paisaje de tintes más típicos y románticos que por ejemplo en la Ría de Bilbao (salvo algunas excepciones territorialmente muy concretas como el puerto viejo

portu garrantzitsuenen artean jarriko baitu". HERRERAS MORATINOS, Beatriz. "Pasaia bere ondareaz", en: VV. AA. *Pasaia. Iraganaren oroigarri, etorkizunari begira*, Navarra: Untzi Museoa, Diputación Foral de Gipuzkoa, 1999; p. 208.

<sup>45</sup> El afianzamiento de ese tipo de pesca se produjo a consecuencia de la construcción de la carretera nacional y la llegada del tren hasta Trintxerpe (a comienzos del siglo XX todavía era terreno de marisma). El crecimiento de la flota entre 1916 y 1936 procuraría el rápido desarrollo urbano, con la multiplicación de la población en unos pocos lustros. Casi todas las actividades del lugar se ligaban a este complejo tipo de capturas. A pesar de ello, ya han transcurrido tres o cuatro décadas desde que Trintxerpe dejó de ser el primer puerto pesquero del País Vasco a favor de Ondarroa.

de Algorta, destinado ahora básicamente al entretenimiento y la gastronomía de un modo muy pintoresco)<sup>46</sup>. Durante los últimos treinta años en los territorios afectados por el desmantelamiento industrial (a partir de 1970) encontramos signos urbanos de esa decadencia por doquier, como islotes de memoria histórica que influyen en la identidad de la colectividad: "no obstante, los protagonistas que han vivido de esta actividad [arrantza eta industria, alegia] y los edificios y espacios que son testigos mudos de una época ofrecen una memoria material e inmaterial que es de gran valor para rehabilitar la zona con un icono turístico propio"<sup>47</sup>. Junto con esto, los distritos de Pasaia se ofrecen al visitante como museo-viviente de un carácter vinculado con la pesca y la navegación marítima, poniendo énfasis en monumentos, elementos urbanos y presencias escultóricas o repertorios de mobiliario de índole marítimo y portuario. Pasaia cuenta así con un patrimonio industrial a nivel urbanístico dotado de unas características peculiares que hacen de La Herrera una plataforma en la que se apoyó el despegue económico portuario de entre los siglos XIX y XX, en sus vertientes comercial y pesquera inicialmente y en la construcción naval después. "Actualmente, en el muelle de la Herrera en Trintxerpe podemos observar un conjunto de primer orden dentro del patrimonio marítimo-industrial que se extiende a los muelles portuarios"<sup>48</sup>.

Tal y como se atisba tanto en la metrópoli bilbaína como en otras conurbaciones industriales de la Comunidad Autónoma del País Vasco, el Programa de Demolición de Ruinas Industriales puesto en marcha por el Gobierno Vasco en 1995 y que perduró hasta 2006 hizo desaparecer infinidad de edificios en Pasaia. Los paisajes posteriores a la remodelación post-industrial se hacen notar por numerosos flancos, siendo además la aglomeración litoral más importante de Gipuzkoa, en un instante en el que la demora en la aprobación de los proyectos de futuro pone a muchos de estos en la cuerda floja (el superpuerto, la intermodal para la unificación de las vías de comunicación, la remodelación del ecosistema natural que sería una de las alternativas más dignas a todo ello, etc.), apareciendo, eso sí, múltiples intenciones carentes casi siempre de acuerdos políticos y de cualquier indicio de participación ciudadana. Las medidas macro de la intermodal, por ejemplo, que incluye la red viaria y el mar, abren vías relevantes para el flujo de mercancías, imprescindibles en el planeta globalizado, pero también para la movilidad de personas a través de su puerto. Si a ello se unen las medidas micro de remodelación urbana y recuperación de la memoria industrial, "nos encontraremos caminando hacia un auténtico desarrollo sostenible para Pasaia, puesto que, si perdemos aspectos de nuestra herencia cultural intangible, no sólo se verá disminuida nuestra identidad propia, sino que perderemos también los recursos necesarios para ayudar a sostener social y económicamente a nuestras comunidades"<sup>49</sup>.

Los puertos constituyen centros neurálgicos importantes para el desarrollo territorial, tanto en las vertientes económicas como sociales. En Pasaia, la Comisión interinstitucional para reforzar la bahía fue organizada por la Diputación Foral de Gipuzkoa, el Gobierno Vasco y el Gobierno Español con el acuerdo de los municipios del entorno (Pasaia y Errenteria sobre todo). La Comisión, preocupada por la decadencia imparable del enclave, pretende impulsar ayudas extraordinarias y combinadas dirigidas al sector pesquero y el transporte de mercancías, integrando también la construcción y reparación naval. En estas iniciativas se ha previsto igualmente una nueva ordenación y planeamiento urbano de los espacios fluvio-marítimos y la apertura hacia el tercer sector, convirtiéndose en centro intermodal de primer rango. Conformando así el distrito más oriental de la metrópoli donostiarra, esta claro que la bahía de la Concha aún mantiene su primacía en el interés turístico y los roles que ha de cumplir en este sentido, en comparación con la industria y el puerto mercantil de Pasaia. Aún así, la superioridad del puerto ofrece un emplazamiento privilegiado y juega un rol decisivo como agente partícipe en los procesos de remodelación y revitalización. Hoy día resultaría

<sup>46</sup> Cuando hablamos de la personalidad de Pasaia hemos de contemplar el fenómeno de la migración como activo de primer orden. Fenómeno prolongado durante largo tiempo, de forma semejante a los gascones de antaño, provenientes del norte, llegaron desde Portugal, Galicia, Castilla o Extremadura. Esa heterogeneidad cultural ha dibujado las trazas de una sociedad también heterogénea, muy apegada al medio marino, con los resultados que tiene la necesidad de tener que organizar en un espacio-territorio concreto y delimitado la idiosincrasia de diversos referentes culturales, poniendo en entredicho los propios criterios de pertenencia a unas comunidades supuestamente inmutables.

<sup>47</sup> GARCÍA-ORELLÁN, Rosa. "Nuevos retos de la bahía de Pasaia: la globalidad y sus estrategias", en: URTEAGA, Eguzki (coord.). *L'aménagement du territoire en Pays Basque*, Zarautz: Dakit, Eusko Ikaskuntza/Sociedad de Estudios Vascos, 2007; p. 284.

<sup>48</sup> *Idem*, p. 293.

<sup>49</sup> *Idem*, pp. 296-297.

además extremadamente dificultoso restaurar profundamente el contexto urbano de la bahía sin contar con el papel que juegan los espacios históricos como San Pedro o Donibane. La planificación estratégica para la recuperación de la bahía de Pasaia preparó dos frentes de actuación en dos niveles distintos, con el objetivo también de atraer los fondos comunitarios URBAN que aludíamos en la metrópoli bilbaína al referirnos a Barakaldo. En este caso de Pasaia se diferencian, por un lado, las 'obras estructurantes' que abarcan la relación puerto-ciudad tal como alude el Plan Estratégico, y por el lado contrapuesto, las restantes iniciativas no directamente vinculadas a la actividad y carácter portuario<sup>50</sup>.

A la sombra de esos proyectos URBAN en la década de 1990 se precipitaron las políticas de expansión con la inclusión de numerosos promotores, firmando convenios tanto con el Ayuntamiento matriz de Donostia-San Sebastián como con las instituciones para el desarrollo de la comarca de Oarsoaldea. Conscientes de los nichos económicos derivados del turismo y en el punto de unión privilegiada Donostia-Bidasoa-Côte Basque, para solventar los acuciantes y graves problemas de congestión y calidad urbana, y detener el paulatino pero imparable decrecimiento portuario se notaba la necesidad de zonas 'verdes' y emplazamientos lúdicos o de esparcimiento, siendo uno de los efectos adversos la alta concentración de transportes que actualmente puede tender a obstaculizar más que a dinamizar, según sean sus estructuras y su asentamiento territorial-urbano. Hubo ideas para crear en Pasaia un parque temático que aprovecharía al máximo las actividades en relación con el mar (incluyendo las poblaciones históricas y cascos antiguos), de cara a intentar 'recuperar' o 'recrear' ('reinventar') los valores culturales asociados al mar por una parte (testimonio de su evolución a lo largo de los siglos), y por otro lado para explicar la bahía de Pasaia como paradigma de la revitalización económica. Se veía llcita la reconversión de algunos muelles portuarios para las embarcaciones deportivas y de recreo (paisaje post-moderno casi generalizado en todos los puertos vascos salvo raras excepciones), y también porque para las demás iniciativas se preveía un desembolso del erario público mucho más acusado y quizás difícil de justificar socialmente.

En Trintxerpe parecía existir la posibilidad de reutilizar como centro urbano una gran parte de los suelos de La Herrera, los que menores utilidades portuarias presentaban debido a su escasa profundidad, lo mismo que el atracadero y bastantes espacios de Donibane. Todas estas reflexiones estarían acuñadas con etiquetas renovadoras, de modo que dichas remodelaciones afectan directamente al diseño urbano y a la estética del paisaje. El plan estratégico nacido a tales efectos utilizaba gruesos términos como 'escasez de arquitecturas' o 'decrepitud del entorno' de modo que la apuesta rehabilitadora moldearía esos 'parajes duros' históricos y culturales en una suerte de 'paisajes blandos' supuestamente más atractivos para el consumo (con el soterramiento del ferrocarril y la carretera, la red viaria para peatones y carril ciclo-turista, puerto deportivo y equipamientos lúdicos), sustituyendo en todo caso los usos que provocan 'influencias altamente negativas' y contaminantes. A día de hoy las parcelas ocupadas por la industrias se destinan a la búsqueda de una nueva centralidad, aminorando en la medida de lo posible el impacto negativo del cúmulo de pabellones con otras utilidades más 'amables'. Para el cumplimiento de este objetivo serían de inestimable ayuda las áreas verdes, equipamientos sociales y colectivos e instalaciones deportivas o culturales. Así mismo se buscaría el lugar para otras muchas actividades relacionadas con el agua, un posible acuario, centros sociales y de formación, etc. Si se pretenden mantener e incluso fomentar los usos económicos actuales se han de ofrecer nuevas alternativas de ubicación a las empresas existentes. De hecho, uno de los puntos negros de la comarca es la instalación a todas luces des-adeuada e incorrecta de buena parte de la industria, lo cual provoca infinidad de problemas urbanísticos en el interior de los propios tejidos urbanos, reduciendo la calidad de vida de los ciudadanos a la vez que la funcionalidad de dichas infraestructuras se ve muy cuartada cuando no mermada por tales circunstancias. Por ello, su paulatina 'territorialización' a los suelos externos a la ciudad se realiza al amparo de los programas de movilidad<sup>51</sup>.

En el marco de ese proyecto de saneamiento de la bahía de Pasaia, la ciudadanía de San Pedro reclamaba la recuperación de la vieja playa de Ondartxo, lo cual podía tener más que ver con el restablecimiento real y simbólico de la utilidad de algunos espacios de frente de agua y su perdurabilidad en la memoria colectiva que con las propias reflexiones estratégicas. Lugar

<sup>50</sup> NEBREDÁ DÍAZ DE ESPADA, Fernando. "Pasaiaiko portuaren etorkizuna: eztabaidara zuzendutako hainbat ohar eta hausnarketa", en: VV. AA. *Pasaia. Iraganaren oroigarri...*, op. cit., p. 366.

<sup>51</sup> *Idem*, pp. 394, 396.

de baños que la bahía disponía desde muy antiguo, rescatado quizás en el emplazamiento de la empresa Astilleros Askorreta<sup>52</sup>. Hecho que se recogía en las Normas Subsidiarias del puerto de Pasaia (instrumento de planeamiento más humilde pero también más operativo que los documentos estratégicos); de modo que con este empeño el mar y la montaña volverían a encontrar sus puntos de confluencia liminal y fronteriza. En la línea que mencionábamos antes, en los puertos cuya gestión recae sobre el gobierno autónomo se consideran de protección especial muchos de esos espacios, debiendo ser minuciosamente analizados antes de cualquier intervención, al menos teóricamente, bajo los criterios de la planificación territorial sectorial para el ordenamiento de puertos. En los puertos gestionados por la autoridad competente del Estado español (Bilbao y Pasaia) será indispensable la 'justificación social' de las actividades propuestas. El Gobierno Vasco realizaría además una valoración vinculante, teniendo en mano los informes de la Comisión de ordenación territorial del País Vasco.

Mientras que los paisajes industriales con sus máquinas de vapor, sus fábricas y sus grandes barcos marcaron la 'estética del progreso' durante la modernidad, tanto en Pasaia como en los paisajes de la decadencia industrial nos topamos con el panorama del 'feísmo' (que bien podíamos considerarlo como una categoría estética) y de la 'desolación'. Bajo nuestra mirada que se antoja cultural y estética, las problemáticas que derivan de la cruda realidad son habitualmente soterradas y ocultadas cuando no directamente marginadas:

"La estética del deterioro sufre de las contradicciones propias de un sentimiento que interpreta una realidad objetivable en el ámbito de las emociones, de una manera muy similar a como lo hace la admiración por el progreso pero en sentido inverso. Las emociones confunden la verdadera realidad del daño al entorno, de la crisis ambiental o del desequilibrio del sistema pues estos procesos no siempre se manifiestan formalmente y cuando lo hacen no tienen porqué provocar necesariamente una reacción estética acorde"<sup>53</sup>.

En esta misma senda, podemos recordar también unas frases que se recogían en la publicación periódica de índole popular cuya tirada se destina a los/as moradores/as de Pasaia pero que atesoran su cercanía a una de las máximas conocidas de la investigación antropológica: "a mi me parecía la normalidad esos pabellones abandonados, pero luego cuando la gente dice; qué es esto, tan gris tan ruinoso, estos pabellones, y dices, igual es verdad que es zona decrepita, es el otro que nos hace vernos"<sup>54</sup>.

A pesar de todo, parece que muchos de los proyectos que paulatinamente han ido surgiendo desde hace una década han ido cayendo en saco roto. El restablecimiento del tejido urbano que se está planteando últimamente en La Herrera diferencia en sendas parcelas la superficie del área, con la línea de agua y el canal que permanecen como elementos significativos (en similar vertiente a lo que se pensó para la península de Zorrozaurre en Bilbao, aunque al final se haya transformado notablemente). En a parcela más cercana a Trintxerpe, se crearía un nuevo tejido urbano fruto de la ordenación urbanística del área donde se ubicaban los pabellones demolidos (mientras que los nuevos se concentrarían más hacia el sur). En sustitución, se preveían parques residenciales, comercios y actividades económicas 'limpias'. Integrando así la protección del territorio, el urbanismo y los transportes, el organismo público Jaizkibia apuesta por la remodelación del corredor del Jaizkibel comprometiéndose con las administraciones que tienen competencias en el espacio fluvial de Pasaia, y reflexionando en todo caso acerca de la ordenación de La Herrera y Molinao en particular, así como el futuro de la bahía en general. Aún así, en los lugares donde la participación ciudadana ha sido históricamente significativa, se echan en falta propuestas de mayor globalidad: "esta bahía ha sido próspera en el viejo paradigma, y tiene ventajas competitivas para dar el salto al nuevo. Existen saberes empresariales, profesionales, y de organización del pasado, infraestructuras que se están reubicando. [...] Por lo que no se puede enfocar el futuro anclados en el pasado, sino utilizar la Memoria del Pasado para abrirnos al Presente"<sup>55</sup>. Todo ello afincado en la metrópoli de una ciudad fundamentalmente turística como Donostia-San Sebastián.

<sup>52</sup> Esa operación requirió la demolición de algunas instalaciones del viejo astillero, ante las obras portuarias acometidas por la Dirección General de Costas y por la Autoridad Portuaria de Pasaia.

<sup>53</sup> ESPAÑOL ECHÁNIZ, Ignacio. "La estética de la obra pública en el entorno como actitud cultural frente a la naturaleza", *FABRIKART (Arte, Tecnología, Industria, Sociedad)*, Bilbao: Universidad del País Vasco/Euskal Herriko Unibertsitatea, 2007; p. 68.

<sup>54</sup> GARCÍA-ORELLÁN, Rosa. "Retos en la bahía de Pasaia", "Aspectos a considerar en la regeneración de la bahía de Pasajes" (informes de campo de la primera y segunda fase), proyecto *Mare Vasorum*, fases 1 y 2, noviembre de 2009 y enero de 2010.

<sup>55</sup> *Ibidem*.



Aún está por ver la materialización que pueden llegar a tener todas esas declaraciones de intenciones, no únicamente en la supuesta depauperación de un entorno 'natural' estimable sino en el propio espacio urbano y en la configuración metropolitana de Donostia-San Sebastián. La ciudad que se aproxima al mar ha modelado con gran sutileza y entusiasmo los parajes urbanos de los frentes de agua y las líneas construidas del borde litoral. El trazado del superpuerto contempla una vez más no solo el arrebatación de los terrenos costeros al mar sino una alteración paisajística paralela considerablemente profunda. La cuestión consiste en la posibilidad de poder conservar y cuidar el legado patrimonial en esas nuevas escenografías urbanas previstas; de forma que ese patrimonio abarca desde los monumentos, la arquitectura y los elementos urbanos-portuarios e industriales hasta la imagen estéticamente peculiar de la ciudad del frente marítimo y ribereño, entendida en su holismo y totalidad cultural. La revalorización del patrimonio arquitectónico, histórico, cultural, industrial, simbólico artístico-estético e iconográfico de ese paisaje etnográfico disperso pero a la vez unitario puede abrir las puertas en el futuro a una riqueza y desarrollo entendidos desde parámetros divergentes.

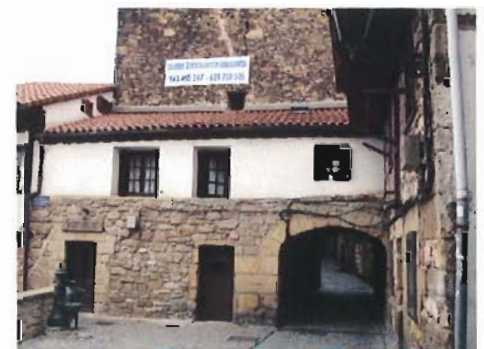
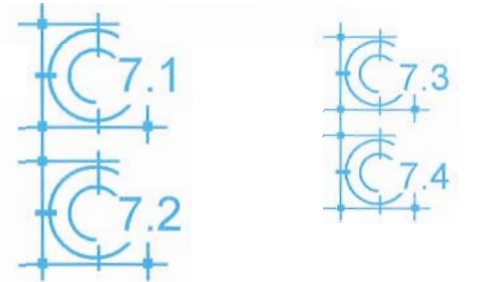
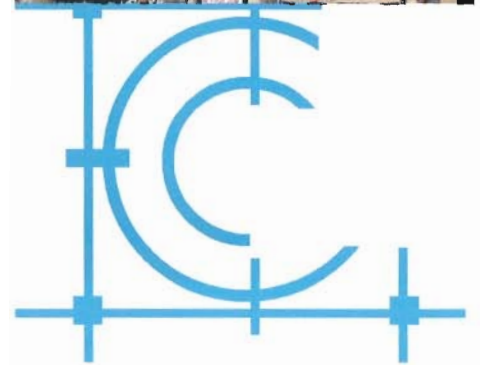
Si los tres 'bastiones' territoriales de Pasaia son al final cuatro (Trintxerpe como el cuarto 'bastión' junto a San Pedro, Donibane y Antxo, además de constituir casi la 'quinta provincia' de Galicia por el efecto y la asimilación cultural de la inmigración), al frente del torreón sumergido de uno de esos 'bastiones' nació del agua el monumento del escultor vasco Nestor Basterretxea colocado en 1971 ("Homenaje a los pescadores y navegantes muertos en la mar"). El otro 'bastión' de Antxo, como contrapunto, tomó como signo icónico la escultura de Ricardo Ugarte veinte años después: denominada en esukera "Portu baterako aingura", este 'ancla para un puerto' instalada en uno de los muelles más prominentes consiste en la reinterpretación de una de estas piezas clave para la navegación y orientación marítima<sup>56</sup>. Tanto las balizas como las demás estructuras y elementos mobiliarios del puerto tienen su marcado reflejo en estas esculturas y monumentos de los frentes de agua; reconvertidos en hitos simbólicos de una cultura marítima digna re-memoria y de conmemoración<sup>57</sup>.

La vida modelada por el agua y la cultura tallada por el trasiego de las gentes han influido sobremanera en la evolución de la ciudad como relación de esas colectividades con el medio marino, tomando partido tanto el espacio como el tiempo en la estructuración física, fenomenológica e imaginaria-simbólica del fenómeno urbano del borde litoral. Los modos de vida de la costa se han fundamentado y sustentado siempre en el aprovechamiento de los recursos marinos, siendo fruto de esas fricciones, de esos encuentros y desencuentros tanto la cultura como el paisaje de los límites entre la ciudad y el mar. En los parajes de nuestro pueblo e igualmente entre nuestros vecinos no solo han influido las ancianas estructuras agrupadas en la categoría del '*auzolan*' o instituciones 'colaborativas' surgidas espontáneamente y fruto de la necesidad desde el interior de las colectividades, sino que también ha tenido lugar la pugna y la competencia, la lucha voraz y sin cuartel; lo cual se refleja y se reproduce simbólicamente, por ejemplo en actividades lúdicas como las traineras. En esto también han mostrado siempre su enemistad Pasaia San Pedro y Donibane<sup>58</sup>, estando en el mismo espacio de la bahía tan cerca y a la vez tan lejos; pero librando quizás el camino y marcando el paso a otros hilos de unión más simbólicos que comentaremos de ahora en adelante.

<sup>56</sup> El gran ancla que representa imaginariamente el poder de la industria y la navegación marítima se colocó en la entrada de Trintxerpe en 2008 (en la rotonda de la encrucijada de Gomistegi).

<sup>57</sup> Otra presencia cultural interesante que también hemos constatado cómo aparece en Bilbao es la presencia del Camino de Santiago. Comienza en Pasaia y se eleva el Faro de la Plata, encontrando sus reseñas a lo largo de todo el camino. En el monte Ullia, una vez pasada la 'fuente de los ingleses' (desde el puente de piedra para el transporte de agua hasta el túnel de Errotazar y desde allí llega a las calles de San Sebastián el agua potable, recorriendo una senda desde las afueras de la ciudad primitiva como veíamos en Bilbao, al borde de la Ría); conecta así con las marcas del antiguo tranvía, llegando hasta la zona de Monpas en las tierras del frente de agua de Donostia-San Sebastián.

<sup>58</sup> El primer dato escrito de un desafío de esta índole se dice que fue entre Pasaia y la villa de Hondarribia.

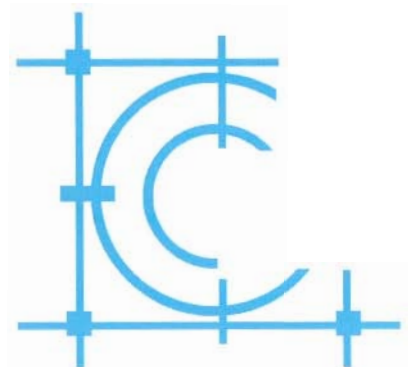
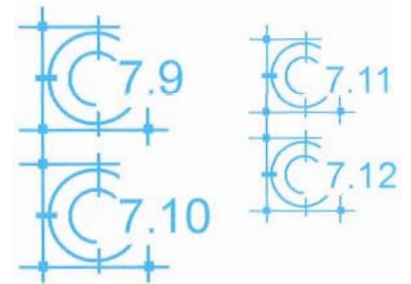
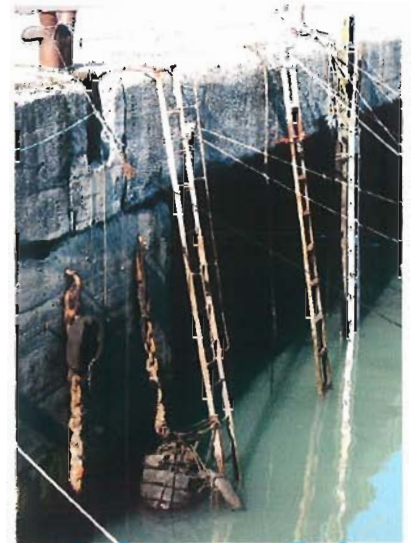


7.1.-7.2. Paisajes de la bahía de Pasaia al comienzo del siglo XX y equipamientos portuarios (imágenes de Eusko Ikaskuntza/SEV, y de los fondos de los ayuntamientos).

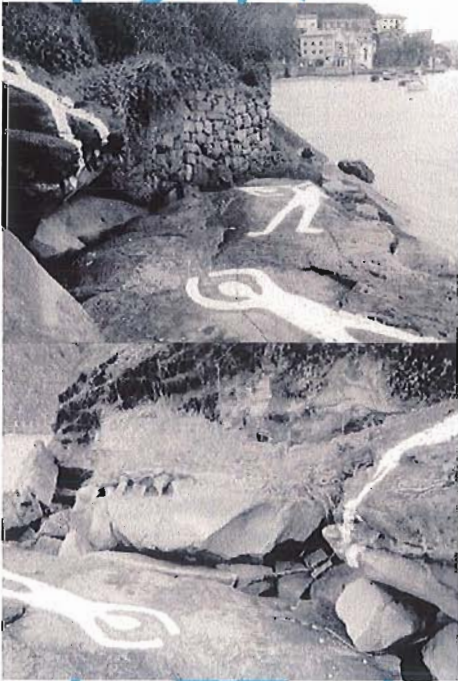
7.3.-7.4. Casas de los frentes de mar de Pasaia y pasajes longitudinales típicos bajo las construcciones (2010).



7.5.-7.8. Puerto comercial, pesquero e industrial de Pasaia .

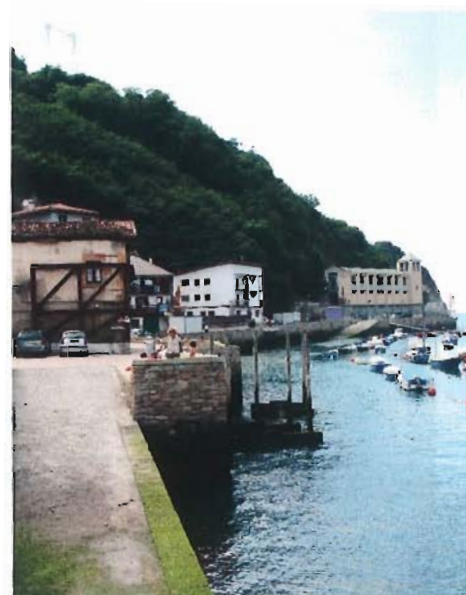


7.9.-7.12. Paisajes culturales y funcionales (etnográficos) de los frentes de agua en Pasaia con referencias estéticas significativas (2008-2009).



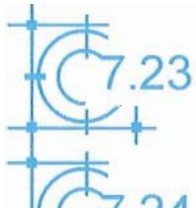
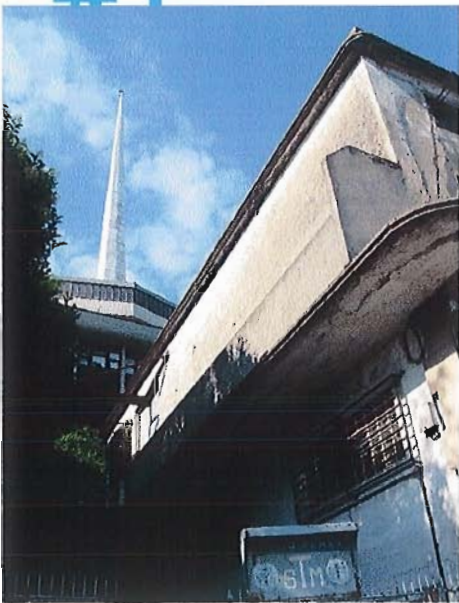
7.13.-7.14. Elementos urbanos del puerto y rastros de un asesinato, en las piedras bañadas por el agua salada del mar que guardan en su pátina las memorias colectivas del pasado. Fuente: *Emboscada en Pasaia. Un crimen de Estado*, Barcelona: La Memoria Colectiva de la Lucha Autónoma, 2008; pp. 173-174.

7.15. Entorno de la bahía de Pasaia y mobiliario portuario (2009).  
7.16. Paraje de Donibane con fábricas y chimeneas del entorno.

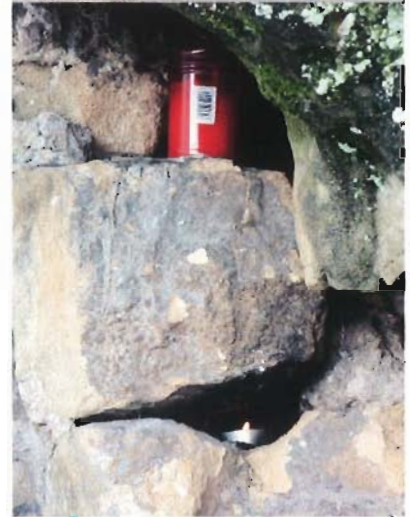


7.17.-7.18. Señales de navegación marítima y embarcaderos hacia la bocana del puerto de Pasaia (2008).

7.19.-7.20. Muelles e infraestructuras portuarias construidas sobre pilotis.

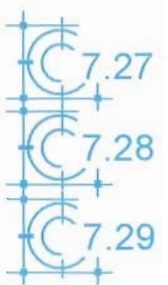
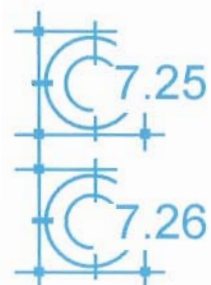


7.23. Equipamientos de Pasaia y entrada al Puerto Autónomo.  
7.21.-7.22., 7.24. Vice-alcaldía de Trintxerpe y la institución  
Itsasmendikoi (IMK) Pasaia. Organismo gubernamental de la  
administración vasca para el desarrollo del litoral (2009-2010).



7.25.-7.26. Escultura-monumento de Nestor Basterretxea en los muelles de Pasaia San Pedro: "Homenaje a los pescadores y navegantes muertos en la mar" (1971, fotografías de 2009).

7.27.-7.29. Manifestaciones de la religiosidad popular y placas en homenaje a los asesinados con una emboscada de la Guardia Civil en Pasaia (*Emboscada en Pasaia... op. cit., p. 182*).







7.30. Esculturas que contemplamos a modo de iconos simbólicos de la cultura marítima.

7.31.-7.32. Gran ancla del escultor Ricardo Ugarte, lista para ser colocada en la encrucijada de Trintxerpeko (fotos de 2009).

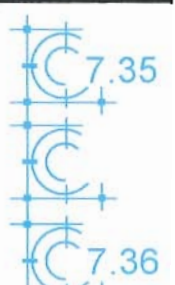


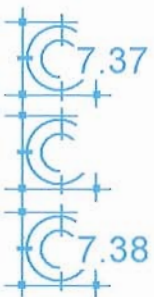
7.33. Perspectiva parcial de algunos espacios fluviales, industriales y urbanos de Pasaia Donibane, San Pedro, Trintxerpe y Pasaia Antxo (fotografías de 2010).

7.34. Elementos de los espacios urbanos del frente marítimo en Pasaia Donibane (estructuras utilitarias y mobiliario portuario).

7.35. Rastros de la cultura marítima en parques y plazas públicas.

7.36. Elementos fluvio-marítimos en los frentes de agua históricos (escultura de N. Basterretxea en Pasaia San Pedro y ruinas en Pasaia Donibane con señales de navegación marítima, 2010).

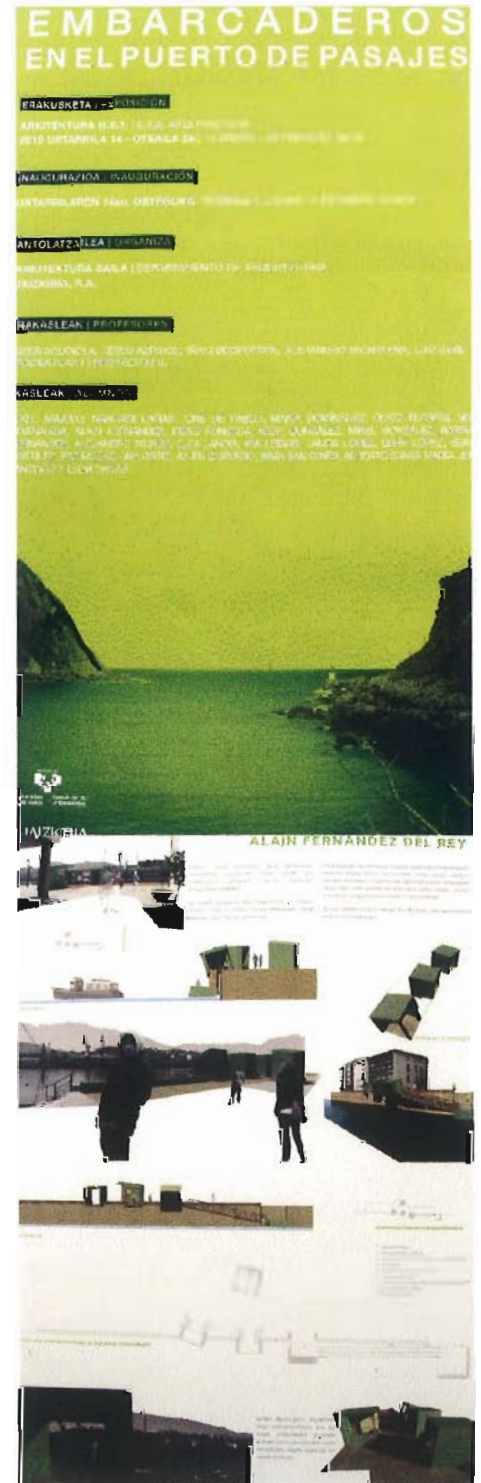
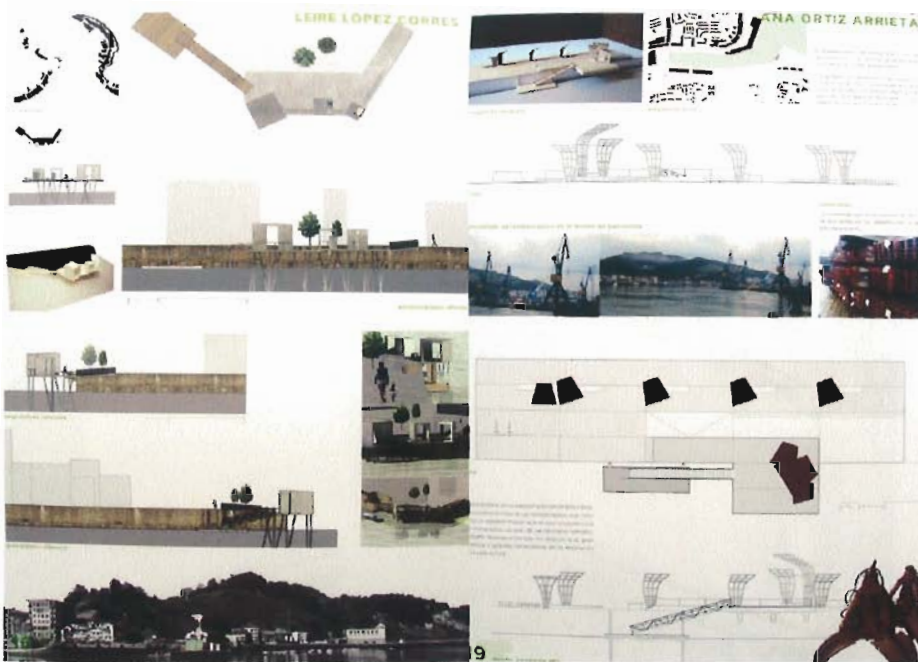




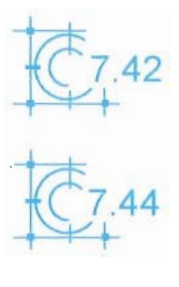
7.37.-7.38. Arquitecturas industriales del presente y del pasado en Pasaia Donibane. Draga Jaizkibel en el viejo astillero de Ondartxo (2011).

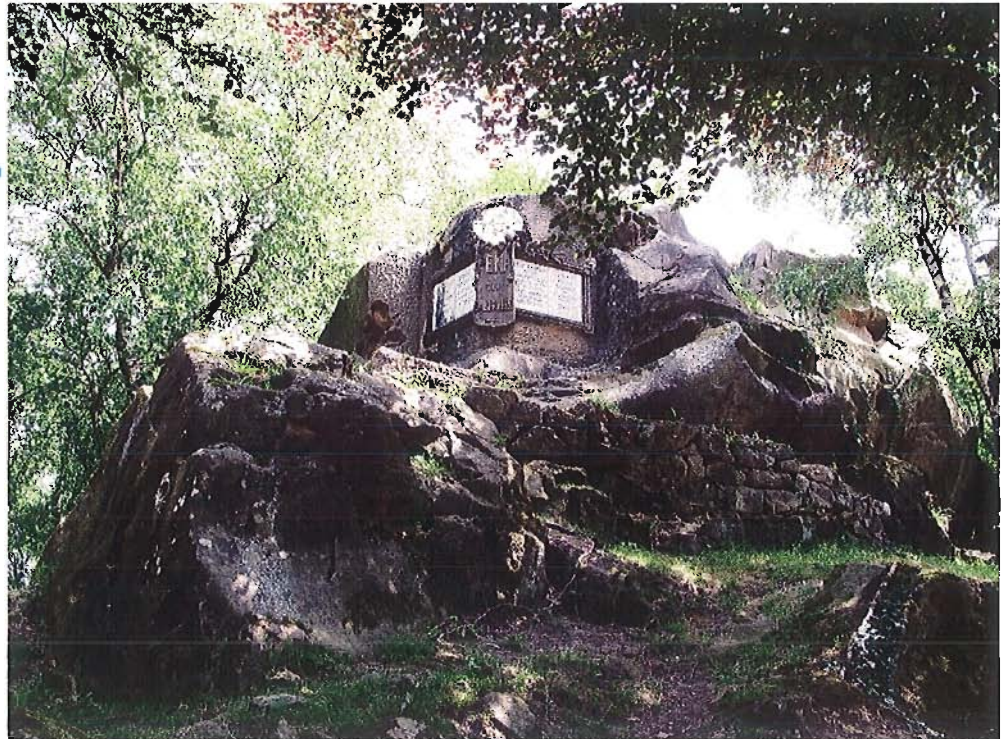
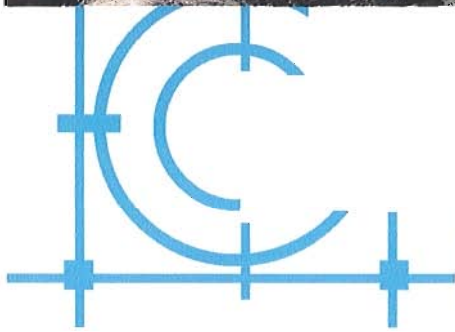
7.39. Dique flotante en la zona industrial del puerto de Pasaia Donibane (fotos 2011).

7.40. Perspectiva del espacio industrial del puerto de Pasaia Antxo con construcciones históricas para el transporte ferroviario.

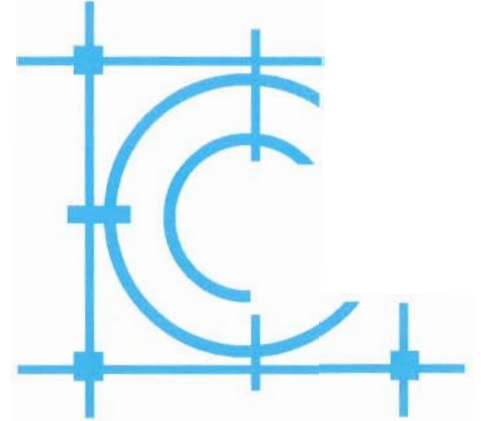


7.41.-7.44. Exposición de paneles de propuestas proyectuales para la construcción de embarcaderos en el puerto de Pasaia, realizada en la Escuela Superior de Arquitectura de Donostia-San Sebastián durante los meses de enero y febrero de 2010.

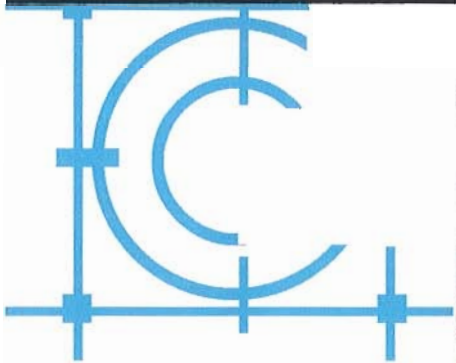
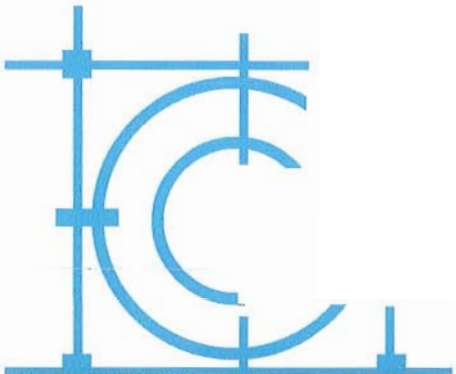




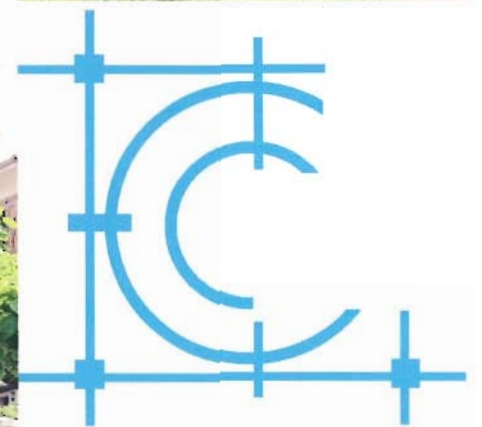
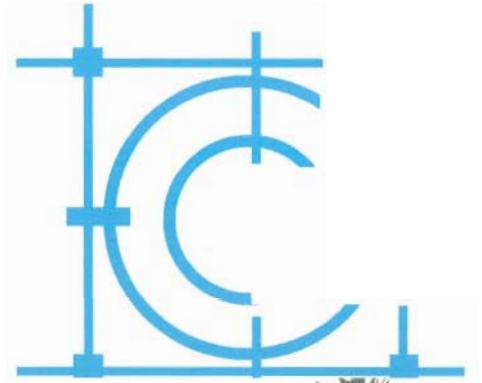
7.45.-7.47. Atalayas de observación marítima en el cresterío del monte Uliá como vestigios de una actividad ancestral unida a la vida y a la cultura condicionada por el mar y sus recursos.



7.48.-7.49. Atalayas y torretas como vestigios del pasado en Ulia (2012).



7.50.-7.52. Elementos de mobiliario urbano personalizado en el monte Ulia (fotografías de 2012).



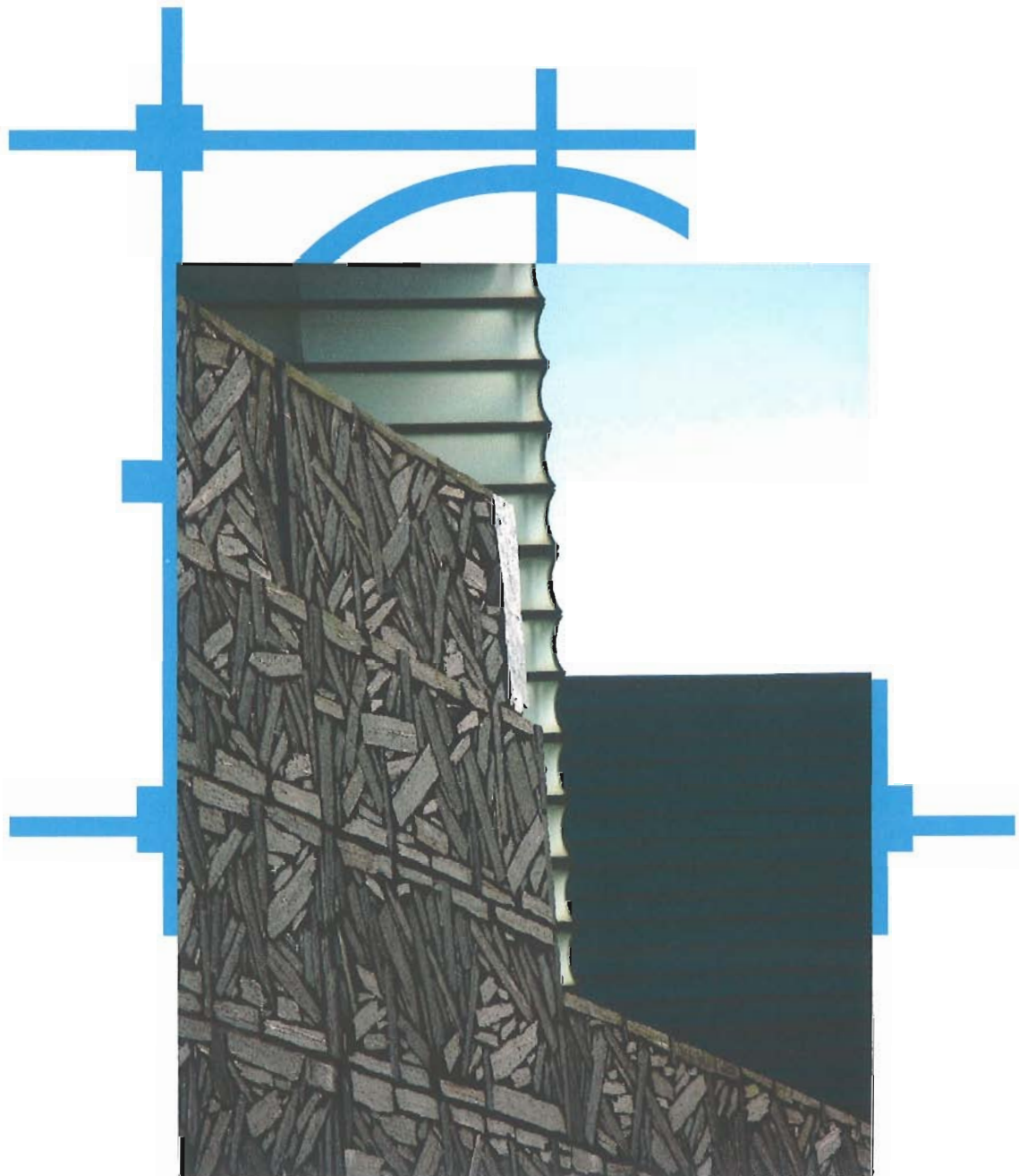
7.53.-7.55. Puerta de Ategorieta y elementos horarios que marcan uno de los puntos de entrada a la ciudad desde Pasaia (2012).





# 8

## LA CIUDAD Y EL AGUA





<i>Índice</i>	<i>p.</i>
II.8. LA CIUDAD Y EL AGUA: NUEVOS PARADIGMAS Y REFORMULACIONES.....	623
II.8.1. EL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA (I): LOS ESPACIOS URBANOS HISTÓRICOS DEL FRENTE MARÍTIMO.....	626
II.8.2. EL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA (II): LAS VALIOSAS OPORTUNIDADES DE LAS ORILLAS RIBEREÑAS.....	628
II.8.3. CONSTRUYENDO LOS FRENTES DE AGUA: CONFIGURACIÓN SIGNIFICATIVA Y SIMBÓLICA DEL PAISAJE MARÍTIMO Y FLUVIAL.....	631

## II.8. LA CIUDAD Y EL AGUA: NUEVOS PARADIGMAS Y REFORMULACIONES

Al igual que durante el primer y segundo tercio del siglo XX, actualmente también se asegura que Donostia-San Sebastián ha colmatado todo el terreno posible para su extensión; al menos si ya no va a crecer por las laderas montañosas. Aún así, Martutene, Loiola y otros muchos frentes de agua del Urumea ofrecen oportunidades de amoldar y seguir modelando el entorno metropolitano. Estos empeños se unen, no obstante, con las intenciones renovadoras del frente marítimo. Unos y otros los encontraremos de algún modo reflejados en los criterios y directrices del Plan General de Ordenación Urbana de Donostia-San Sebastián aprobado en 2008. En dicho planeamiento se codificaban los problemas y necesidades que han presentado los barrios y en general los espacios urbanos de la ciudad, con la intención de estructurar un entorno de calidad. Tomando en cuenta que el marco de actuación supera de algún modo la propia delimitación de la ciudad, se insiste en la influencia decisiva que provoca en todo el litoral guipuzcoano la basta extensión urbana que se plasma en una realidad palpable en el seno de las plataformas comarcales como Donostialdea, Oarsoaldea y Bidasoaldea (incluyendo el Área Funcional de Donostia-San Sebastián). Encajada entre las bahías de Txingudi, Pasaia y la Concha, protegida por los montes Igeldo, Urgull, Ulia y Jaizkibel (de occidente a oriente), en las desembocaduras de los ríos Bidasoa, Oiartzun, Urumea y Oria:

“Está enmarcado por un perímetro más amplio que dibuja el horizonte de la comarca que cabe divisar de un lugar central de la misma como es el fuerte de San Marcos. Desde allí, el horizonte del mar, destacando sobre las cumbres de Igeldo y Ulia, constituye un límite norte que nos sitúa ante un medio singular, abierto al mar, cuya relación con tierra no se produce en consecuencia en todas las direcciones, y cuyas posibilidades de desarrollo terrestre se limitan por lo tanto a las otras tres orientaciones”<sup>1</sup>.

En esta descripción un tanto semejante a las bizarras visiones estéticas traídas a colación por viajeros y visitantes que hemos destacado en el capítulo anterior, vuelve a observarse un esbozo del espacio liminal entre la ciudad y el mar, frontera entendida como paisaje en el cual se impregnan los rastros culturales de los modos de vida acuñados mediante la intensa relación entre las colectividades y el medio: se trata de ‘paisajes etnográficos’ con su connotación antropológica, repletos de testimonios materiales que atesoran un rico legado patrimonial que emerge del desarrollo de la propia cultura y formas de vida relacionadas con el mar. El urbanismo sostenible reclamado hoy día desde las filosofías, técnicas, herramientas y cuerpo normativo del planeamiento viene a constituir nuevos sedimentos de esa raigambre cultural acumulativa que tiene también como objetivo flexibilizar las cargas ‘hipotecarias’ de las futuras generaciones, además de buscar una síntesis con la ordenación del territorio a unas escalas mayores que la ciudad tradicional. Dichos documentos incorporan, de facto, los cambios que se vienen produciendo desde hace dos o tres lustros en planes territoriales parciales, además de otros instrumentos más modestos como el Plan de Ordenanzas Municipales de la Diputación Foral de Gipuzkoa (1995), a cuya complementación y sustitución estaba enfocado el Plan General de 2006-2008 (que tuvo su primera redacción y presentación pública ya en 2004)<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> AYUNTAMIENTO DE DONOSTIA-SAN SEBASTIÁN. *Plan General de Ordenación Urbana de Donostia-San Sebastián*, Donostia-San Sebastián: Oficina del Plan General, Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián (Documento 1: memoria), 2008, p. 25.

<sup>2</sup> En este contexto se toma muy en cuenta la legislación que atañe al territorio: la Ley de Ordenación del Suelo de 1990 y la Ley del Suelo de 2007. Aparte de dicho marco legal autonómico, se contemplan la Ley de Costas de 1988, la de Patrimonio Cultural de 1990 y la Ley de Conservación de la Naturaleza de la Comunidad Autónoma del País Vasco, de 1994, regulada por decreto de 2003 para la evaluación de las influencias medioambientales. Por otro lado, aparte del Plan General de Carreteras de 1989 influyen también la mayoría de los planes sectoriales que se conocen entre 1997 y 2007 (entre otros el Plan Parcial para la Ordenación de Ríos y Arroyos de 1998, el Plan Sectorial de Zonas Húmedas de la Comunidad Autónoma del País Vasco, de 2004, y los planes de ordenación de costas vigentes desde

Dichos objetivos y criterios han sido retomados y completados en la propuesta de 2008, siendo Donostia-San Sebastián una ciudad integrada y estructurada en su *'hinterland'* (Eurociudad de influencia más globalizada que los municipios concretos que abarca), haciendo alusión en todo instante a la armonía entre el medio natural y urbano. Fundamentalmente, se pone mucha atención en los elementos naturales y urbanos del litoral marítimo así como en el cuidado, conservación, recuperación y revalorización de las riberas de rías y frentes fluviales, considerando que constituyen zonas de alto valor ecológico y paisajístico. Siendo esto así, vemos que los paisajes del eje de la costa y de las orillas del Urumea son continuamente mimados y traídos a primer término, dando en principio importancia a operaciones como la restauración de la fábrica de tabaco en Donostia-San Sebastián (Centro Internacional de Cultura Contemporánea) o los barrios de Loiola y Martutene que siguen destacando en un plano preferente en lo que se refiere al área metropolitana (traslado de la cárcel de Martutene, instalaciones para la depuración de las aguas y tratamiento de residuos sólidos, estaciones de tren soterradas y nuevos equipamientos, el proyecto de la autovía del Urumea, los paseos ribereños y el parque de los bordes del río). Esto es, tal y como venimos diciendo la ciudad expande hacia la metrópoli infinidad de servicios. El citado plan general da cuenta de ese proceso de 'territorialización' de la ciudad y del espacio urbano que venimos constatando en este trabajo, en el seno de la idea de 'territorio urbanizado' (en este caso concreto, básicamente en lo concerniente a las vegas interiores del río y esa 'periferia indefinida' sobre todo en el corredor Loiola-Martutene: con la ciudad-jardín que antes citábamos, el futuro de los cuarteles militares, los centros deportivos y los bordes del Urumea). Resultado de ello es que el Plan General diferencia tres vertientes: el frente marítimo-litoral, el corredor intermedio Irun/Donostia-San Sebastián que toca tangencialmente algunos bordes ribereños en forma perpendicular y los sectores del interior.

Se opta por el tratamiento singular de ciertas realidades en los espacios litorales y los corredores ecológicos de las orillas fluviales del Urumea y del Oria como elementos geográficos primordiales. En el entorno metropolitano, se mira de soslayo al proyecto de puerto exterior perfilado en la recuperación de la bahía de Pasaia, lo cual es un importante foco de transformación urbana, política y social que afecta y seguirá afectando no solo en la ciudad de Donostia-San Sebastián y sus aledaños sino a toda la provincia de Gipuzkoa. Se ha puesto también especial empeño en el corredor costero para la unificación de Hondarribia con Orio, que integraría la ciudad de Donostia-San Sebastián pasando por Jaizkibel y Uliia. Tal y como establecían las Directrices de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma del País Vasco, es indispensable llegar a acuerdos con las localidades circundantes para tratar de encauzar la densificación de los paisajes y terrenos en los bordes del Urumea y sobre todo en lugares como La Herrera que antes velamos (Pasaia), impulsando igualmente funciones unificadoras en el entramado urbano. Detrás de todo ello atisbamos una perspectiva transfronteriza que privilegia los límites territoriales, geográficos y racionales de un ámbito cultural sobre los supuestos 'nacionales' (lo cual contrasta con la obligatoriedad e imposición de tener que encuadrar todos los documentos de planificación territorial y urbana en el marco legislativo y administrativo de la Comunidad Autónoma del País Vasco).

El Plan General asocia del mismo modo la idea de sostenibilidad con el ofrecimiento de los servicios básicos necesarios a la ciudadanía, como premisa fundamental para incidir en el diseño de los espacios públicos urbanos. Aparte de la importancia de la centralidad urbana la conservación patrimonial no vacilará en fijarse en múltiples elementos arquitectónicos, urbanísticos, culturales y estético-artísticos. El papel que Donostia-San Sebastián puede jugar como centro metropolitano de primer rango puede atesorar un motor dinamizador en la atracción de sectores innovadores además de la protección y consolidación de los valores del entorno (condimentado con industrias 'limpias' y servicios terciarios, economías de alta tecnología teledirigidas a la investigación y actividades 'culturales', lo que serviría en todo caso como justificación social), junto a polígonos residenciales donde se produce la habitual movilidad poblacional, de cara a incrementar en este sentido la centralidad de los barrios

---

2007). A todo ello hay que añadir los ejes estratégicos perfilados por el Gobierno Vasco mediante la institución Udalarantz (asociación de municipios costeros vascos) hacia 2010, instaurados en el plan de desarrollo litoral del País Vasco. Lo que a nosotros más nos concierne son las intenciones de revalorizar el patrimonio cultural marítimo, en la medida que verifican la existencia y la relevancia de esa cultura asociada a la relación e interacciones de las colectividades humanas con el medio marino.

periféricos de los bordes del Urumea. En el frente marítimo, se planteaba por ejemplo la recuperación del parque de Igeldo como una de las apuestas más fuertes de futuro. Las actividades económicas diversas que puede acoger la ciudad de Donostia-San Sebastián, por lo tanto, tendrían su continuidad en los sectores terciarios y en la nueva industria, tal y como está sucediendo y ha sucedido en infinidad de ciudades medias y capitales de provincia.

El ordenamiento de los espacios libres tendrá un papel protagonista en el desarrollo de los frentes de agua para la atracción de nuevas actividades económicas y socioculturales. Se aceptaba además el carácter simbólico que mantienen los parques urbanos y fluviales en la idiosincrasia de la ciudad, complementándose con otros parques suburbanos de la comarca (aquí también se premiaban las ventajas de las orillas del Urumea con los referentes susodichos de Loiola y Martutene). En la parte de la costa, convendría revalidar la potencia de Ulia y Jaizkibel integrados en una red más amplia de espacios libres<sup>3</sup>. Unido a ello, tanto en la costa como en el valle del Urumea se proponía la creación de redes peatonales y de ciclistas con pequeños puentes y pasarelas transversales de unión sobre los cauces de agua. Los parques lineales del Urumea limitarían con Astigarraga y Hernani, encadenándose igualmente las riberas de Loiola con el parque de Cristina Enea y el barrio donostiarra de Egia.

En la actualidad, la autovía que cruza el valle del Urumea tiene una influencia preponderante en el paisaje circundante, como arteria que se introduce en Donostia-San Sebastián por el barrio de Loiola en paralelo a la línea de ferrocarril. No obstante, se supone que se ofrecerá una solución a las conexiones con Amara que habían quedado pendientes desde la mitad del siglo XX (según las intervenciones perfiladas en el Plan Sostenible de Movilidad Urbana cuyo techo de desarrollo se preveía entre los años 2008-2024). El respeto que se le debe a la morfología de los frentes de agua, a medida que se le ofrece el rigor debido y nunca bien ponderado a los valores del paisaje, parece haber vuelto en cierto modo al discurso ideológico (más utópico que real y efectivo) a la vez que dichos espacios se van considerando como tesoros a conservar y no únicamente lugares para habitar y trabajar: "preservando y justificando su destino a, en cada caso, usos y fines adecuados; sus afecciones en el medio natural [...] y, dentro de él, en particular, los ámbitos y elementos de singular valor e interés; su determinación en condiciones que no hipotequen los derechos y las necesidades de las generaciones futuras"<sup>4</sup>.

El Plan General de 2008 publicó a modo de Apéndice adyacente o Anexo un catálogo para la protección de la cultura-material, el patrimonio histórico-artístico, monumental y arquitectónico de los frentes de agua, retomando los criterios del Plan Especial del Patrimonio Urbanístico de 1995 (para la sistematización de los elementos sujetos a protección legal). Los grados de protección establecidos se fundamentan en una gradación que va desde los edificios con expediente de protección hasta los que poseen elementos catalogables dada su ubicación, entorno circundante o aspecto exterior, pasando por los edificios que tienen reconocidos valores susceptibles de salvaguarda y los que pueden ser objeto de conservación gracias a sus fachadas. Además de ello, el catálogo acoge en su seno varios entornos urbanos en su generalidad; en lo que a nosotros nos concierne estarían el paseo ribereño de Francia, la plaza de Okendo en la desembocadura del Urumea y sobre todo los elementos simbólicos y significativos de carácter mobiliario que componen la imagen histórica e identitaria del fenómeno urbano en el frente marítimo, lo que se enuncia precisamente en la subsiguiente cita:

"La relación de bienes inmuebles expuesta en los apartados anteriores se complementa con otra conformada por elementos del mobiliario urbano cuyo valor justifica su protección. En esta relación se incluye elementos ubicados en el espacio urbano que tienen en común su carácter mueble y, por lo tanto, por su trasladabilidad (aunque una vez ubicados queden firmemente asentados y de forma inamovible). Está conformada por:

- Repertorio de barandillas (La Concha, Paseo de Francia, República Argentina y Fueros...), de hormigón en el Parque de Atracciones de Igeldo, de los aseos de la Plaza Easo...
- Repertorio de luminarias de báculo y apliques, farolas del Paseo de la Concha, faroles de la Plaza de Guipúzcoa, farola de los aseos de la Plaza Easo, ménsulas de la Parte Vieja y del Ensanche...
- Elementos de señalización (postes de Plaza España, República Argentina, Paseo de Francia, Satrústegi, placas de pared)
- Repertorio de bancos (pies de fundición y listones redondeados, o tablas...)
- Carpas, toldos y mobiliario de madera de las playas (sillas, hamacas)

<sup>3</sup> Tienen gran relevancia los espacios reunidos en la Red Natura 2000; para nosotros el monte Ulia en el frente marítimo así como los ríos Urumea y Oria con sus cuencas fluviales.

<sup>4</sup> *Plan General de Ordenación Urbana...*, op. cit., p. 200.

-Fuentes: Plaza Lasala, Kañoieta, San Vicente, La Salud, Banco Guipuzcoano, fuentes de fundición distribuidas en diversos paseos, etc.

-Templete de la plaza de Guipúzcoa, diversos elementos del parterre de Alderdi-Eder, jarrones y balaustradas de diversos jardines

-Elementos de amarre del puerto

En todo caso, la definitiva identificación de ese tipo de elementos, así como la también definitiva adopción de las correspondientes decisiones de protección o no de los mismos, se remiten al Plan Especial a promover a los efectos de la determinación de las medidas de tratamiento y preservación de los bienes catalogados<sup>5</sup>.

Hemos acordado traer a estos párrafos ciertos detalles mencionados que se recogen en el Plan General, dado que por un lado se encuadran de lleno en nuestro ámbito de estudio y por otra parte algunas de esas referencias atesoran el lugar estratégico que práctica y conceptualmente ocupan los referentes ciudadanos y socioculturales que han ido construyendo los testimonios de un '*cronotopos*' específico, y a medida que estos referentes pueden ser estéticos, artísticos y monumentales, culturales y patrimoniales (con los significados simbólicos antes codificados) se erigen en herencias incluso imaginarias de una sociedad concreta. Tal y como se aprecia, aparte de los elementos ornamentales (que nos recordarían la personalidad de la ciudad burguesa), tenemos infinidad de piezas funcionales y portuarias, casi todas asociadas a una estructuración concreta de los frentes de agua, que nos clarifican incluso los lugares específicos de la ciudad por los cuales caminamos como si constituyesen hitos o 'mojones' identitarios; con sus 'bordes', 'límites' y 'encrucijadas' apelando tanto a la terminología de consideración más urbanística si recordamos al arquitecto Kevin Lynch o de singularidad antropológica en la línea marcada por Teresa del Valle. Todo ello en la senda que nos conduce desde los espacios urbanos históricos del frente marítimo hasta las oportunidades a veces marginadas o escasamente aprovechadas que se pretenden volver a 'encauzar'.

### II.8.1. EL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA (I): LOS ESPACIOS URBANOS HISTÓRICOS DEL FRENTE MARÍTIMO

Al comienzo del siglo XXI y con el impulso ensanchista generado con ilusión hace una centuria ya un tanto aplacado<sup>6</sup>, las propuestas más habituales serán aquellas que pretenden ocupar enclaves infrautilizados o que han quedado libres tras haber cumplido diversas funciones ya desaparecidas o en franco retroceso. Primeramente, hemos visto que Donostia-San Sebastián ya tuvo un plan general para su desarrollo urbano que en la práctica apenas obtuvo resultados reseñables, aparte del Plan Provincial de Gipuzkoa que a pesar de haber comenzado su redacción en 1950 una década después seguía sin completarse formalmente. Aún así, este plan hizo posible proveer a algunos municipios guipuzcoanos de ciertas herramientas e instrumentos para la planificación, por ejemplo las Ordenanzas de Edificación y las Normas Urbanísticas del Plan de Ordenación Urbana de Gipuzkoa. En una próxima etapa, en 1966 apareció el Plan Provincial para la Ordenación Urbana de Gipuzkoa o Plan Doxiadis, que dejaba clara su vinculación territorial pero sin unos objetivos claramente definidos. A pesar de que se puede considerar como uno de los primeros ensayos dirigidos a la planificación territorial entendida de forma más global y holística, especificando temas y directrices referentes al territorio (con un estudio bastante profundo sobre la territorialidad de la provincia) se percibía una acusada falta de concreción, ambigüedad y carencia de estructura respecto al planeamiento urbano de escala inferior que saltaba a la vista.

Por otro lado, el Plan General de Ordenación Urbana de Donostia-San Sebastián pone el acento en las conexiones de la estructura urbana que se genera en el frente litoral desde Ondarreta hasta Hendaia (paseos peatonales, carriles de bicicletas; proporcionando una nueva personalidad renovada y más compacta a los bordes de agua históricos), y otorgando también en este caso la mayor parte de la atención a la zona de La Herrera en Pasaia. El Plan General subraya como hecho positivo la gran calidad urbana de los enclaves del Antiguo y Ondarreta desde las vegas de Ibaieta hasta el frente marítimo y desde las faldas de Lugaritz hasta la parte occidental de Igeldo (semillero principal de las industrias y otra clase de servicios otrora

<sup>5</sup> *Plan General de Ordenación Urbana...*, *op. cit.*, (Documento 3: catálogo), pp. 36-37.

<sup>6</sup> De un modo u otro, en todas las zonas que nos conciernen a nosotros y que recoge el Plan General no encontraremos firmes intenciones de aumentar la densidad. Una de las únicas excepciones estaría en la ciudad-jardín de Ondarreta, proponiendo la construcción de unas pocas viviendas complementarias. Además de ello, un plan parcial para la expansión de dicha ciudad-jardín de Ondarreta proponía la modificación de su trazado y morfología en 1989; lo cual sería asumido con algunos pequeños cambios por la planificación de 1995.

presentes en ese área de Donostia-San Sebastián: la prisión, el campo de maniobras militar...), ensalzando sobre todo la presencia de los elementos significativos cultural y estéticamente definitorios del lugar, la playa, el palacio de Miramar<sup>7</sup> o el propio parque de Igeldo (todo lo que hemos comentado anteriormente en estas mismas páginas). Este sería, como también así lo estima el Plan General, el frente de agua más vistoso y a la vez simbólico que la ciudad ofrece al mar. La conservación y el refuerzo de los valores del paisaje, por lo tanto, tratándose de aquellos que se encuentran en primera línea de la bahía de la Concha, se complementaría con una mirada indispensable hacia el pasado para reinventar la ciudad; mirada que abarcaría la memoria y la identidad, el patrimonio y el fenómeno urbano escenificado en el espacio litoral que proviene tanto de las estéticas al uso en cada época como de la evolución social, económica y antropológica-cultural que sustenta una determinada cultura íntimamente asociada al mar en sus formas de vida y la esfera iconográfica-monumental que de todo ello deriva. En Igeldo, además del poblado que citábamos anteriormente tendríamos las residencias de calidad, chalet y casas unifamiliares surgidas en las lomas sentido norte-oeste, edificadas desde hace cien años en adelante, configurando un frente de mar significativo en la carretera sinuosa que baja de la cumbre de la montaña (paisaje cultural y estético digno de consideración). En el poblado histórico de Igeldo, el esbozo del Plan General de 1995 realizaba algunas recomendaciones con el atisbo de un plan parcial referente a un 'ensanche de Igeldo'.

En el otro extremo de la bahía, entre los empeños de ordenación urbana a realizar en la zona de Sagües y Ategorrieta se privilegia el parque de Ulia, en uno de los frentes de mar de mayor aprovechamiento que podemos encontrar en la actualidad (proporcionando una prolongación física e imaginaria al barrio de Gros a medida que desaparecen o se aplacan las barreras urbanísticas). En los terrenos ganados al mar edificaron hace tiempo el frente de agua, un ancho espacio urbano en el extremo de Sagües. La hilera de casas del paseo de José Miguel de Barandiaran y la segunda línea construida serían los ejes que estructuran el espacio público provisto de múltiples equipamientos (la mayoría de los cuales destinados a las actividades deportivas y lúdicas vinculadas al mar). Entre dichas iniciativas se ha resucitado la idea del pasadizo entre Sagües y Monpas, a medida que sea posible o lícito combinar su eficacia con la protección de los acantilados y la playa de Gros. El mismo barrio (a los pies de los montes Ulia, Egia y Txofre), sería un lugar de amplia centralidad al borde del mar, pero a la vez delimitado por sus frentes históricas: el río Urumea, el ferrocarril, el monte Ulia y la Zurriola. El ensanche de Gros supuso el incremento notable del tejido urbano para la ciudad y su imagen, convirtiendo la pieza de Sagües en un lugar clave para la estructuración de los suelos del frente marítimo tal y como advierte el Plan General (con instalaciones unidas al mar y al paisaje de la costa, como las propuestas que en una escala más modesta veremos para Mutriku en el siguiente capítulo). Con todo ello se pretende impulsar áreas peatonales y carriles cicloturistas como hemos mencionado ya en numerosas ocasiones, que se completarían con los transportes colectivos y usos terciarios en unas parcelas que denotan una composición urbana de ordenación jerarquizada.

En la parte de la Zurriola existen intervenciones urbanísticas de gran empaque para la recuperación de los frentes de agua históricos, sobre todo el nuevo edificio emblemático del Kursaal encargado a Rafael Moneo. Se ha convertido en una de las zonas más significativas del frente marítimo de la ciudad tanto por su calidad arquitectónica como por las cualidades de la textura y la morfología urbana que se han ido creando a través del tiempo, de modo que ahí se concentran numerosos elementos que engrosan el Catálogo de Patrimonio establecido en el Plan General. En estos suelos en los que predomina la residencia se propone igualmente el estímulo al sector terciario con otras actividades económicas e incluso industriales que puedan resultar complementarias, tal y como siempre se ha percibido en Gros. Se trata de respetar la densificación del territorio, con una traza de calidad urbana semejante al propio ensanche. La playa de Gros también se constituye en piedra angular después de la prolongación del dique en la desembocadura del Urumea, lo cual se ha venido reclamando históricamente para el mejoramiento de ese borde litoral en la confluencia con la ría. Las intervenciones urbanísticas de esta índole están sujetas, en principio pero en previsión de cambios legislativos, a la Ley de Costas de 1988 y su cuerpo normativo, aparte de los planes parciales y especiales 'ad hoc' o de carácter más específico. A ello tendrá que adecuarse, por ejemplo, la supuesta ampliación

<sup>7</sup> Tanto el Palacio Miramar como sus aledaños ajardinados y el Peine del Viento se integran en el catálogo del patrimonio recuperado del Plan General.



del centro Kursaal, con programas constructivos y condiciones arquitectónicas que favorezcan un equilibrio funcional del espacio liminal entre la ciudad y el mar.

En el sistema de los espacios naturales de gran escala se incluiría el monte Urgull en Donostia-San Sebastián, Ulia entre Donostia-San Sebastián y Pasaia y Jaizkibel en Pasaia, en lo que concierne a este trabajo. Además de ello, tendríamos la bahía del Txingudi que comentaremos en el capítulo posterior. Estos intersticios funcionan muy a menudo como espacios fronterizos que cosen y encadenan los diversos entornos urbanos junto con otros parques urbanos y periurbanos que han generado interacciones prolongadas en el tiempo con el trazado de la ciudad en cuyo seno se integran (sea en la ciudad central o en las áreas metropolitanas). En Donostia-San Sebastián recordaríamos por lo tanto los casos de Cristina Enea o Aite entre otros. Algunas de estas zonas aunque en un principio fueran periféricas, a medida que se expande la traza urbana se inmiscuyen en su textura y se convierten en parques urbanos. En Donostia-San Sebastián hemos referenciado algunos barrios que en una época pertenecieron a la periferia (como el Antiguo y Gros en el frente de mar) pero que se han consolidado como espacios de la ciudad central, atendiendo a su densificación e incremento de la población. En el corredor del Urumea, como veremos en el siguiente apartado, el entramado urbano carente de un claro modelo que se ha ido desarrollando en las últimas décadas no tiene a día de hoy una solución urbanística extensamente reparadora, reservando en estos espacios dispersos y semi-urbanos suelos para futuros ensanches urbanos de probabilidad mediana y reconociendo, eso sí, su potencialidad para un desarrollo integral.

### *II.8.2. EL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA (II): LAS VALIOSAS OPORTUNIDADES DE LAS ORILLAS RIBEREÑAS*

En el entorno de Amara<sup>8</sup> el Plan General de Ordenación Urbana de Donostia-San Sebastián trata de forma especial las orillas del Urumea, apareciendo tanto Anoeta como Morlans y el meandro que abraza la península de Mundaritz en las propuestas de futuro abocetadas en su seno. Las trazas de los que sería el último ensanche de Amara se fueron completando con edificaciones, de modo que hacia 2009 ya dejaba entrever un aspecto notablemente compacto, con el acondicionamiento de los frentes de ribera hasta Loiola. Las labores de soterramiento de una parte de la autovía se han prolongado con las pasarelas al parque de Cristina Enea y la creación del parque de Amaiur, conjuntamente con las mejoras dispuestas en el trazado ferroviario. Esos nuevos suelos urbanos quedarán así definitivamente unidos con las expansiones urbanas llevadas a cabo en el barrio de Loiola, con nuevas edificaciones y desarrollos residenciales en esa zona ribereña y en Morlans. Lo cual es un indicador de que Amara sigue jugando un rol preponderante en las conexiones y la movilidad del espacio metropolitano ribereño, con una red de carreteras que siguen teniendo en dicho espacio sus puntos de salida y de llegada.

Estas vías de entrada a la ciudad desde el exterior, sin embargo, han funcionado como barreras urbanísticas con un enorme impacto paisajístico. La aminoración de estos problemas sería otro de los objetivos, con la ordenación del tráfico y el fomento de los paseos fluviales en las márgenes ribereñas, que se dirigirían por el puente de hierro hacia Loiola y a su vez por el parque de Cristina Enea hacia Egia<sup>9</sup>, Atotxa y el centro, en cumplimiento de un mandato y reclamo histórico adormecido durante muchas décadas. Los espacios significativos de frente de agua surgidos en el Urumea, por lo tanto, encuentran su continuidad en la ribera de Loiola y los parajes de Morlans. El empeño de acercar el parque de Cristina Enea a una parte concreta del barrio con la construcción del cuarto puente sobre el Urumea y la pasarela peatonal

<sup>8</sup> Parte urbana relevante desarrollada mediante trazado de ensanche entre las décadas de 1940 y 1970, Amara muestra una morfología con amplias avenidas y grandes manzanas. Teniendo en cuenta los frentes fluviales de la ría, el Plan General propone mantener la imagen histórica del paseo de Bizkaia, conservando los elementos urbanos y los jardines que poseían las casas de ese tramo longitudinal junto al Urumea.

<sup>9</sup> Ubicado entre los barrios de Gros, Amara, Loiola e Itxaurrondo, lo delimita el Urumea con el centro. Contiene igualmente tierras llanas y otras en diferentes cotas, ocupadas por la vivienda y otro tipo de servicios urbanos: la fábrica de tabacos y el palacio de justicia. Aquí encontramos el paseo del Urumea paralelo a la vía de ferrocarril de RENFE. La acción emblemática de los últimos años ha consistido en reconvertir en equipamiento cultural para la ciudad la vieja fábrica de tabacos. Aparte de la propia restauración edilicia, se insertaría dentro de la mirada renovadora que se ofrece a todo el territorio fluvial circundante, en el entorno ribereño que acogerla en su seno el parque de Cristina Enea (según los criterios del Plan General).

contigua al ferrocarril ha ser complementado en otras similares vertientes: por un lado las "Riberas de Loiola", mediante la pasarela ya proyectada en el planeamiento vigente. Por otro, mediante la conexión del barrio con el parque de Arbaizenea a través del área 'Morlans-Behera', desde la que también se conecta con los parques de Puyo y Ayete"<sup>10</sup>.

La importancia de la estructura sería determinante en la ordenación de los centros urbanos secundarios presentes en la cuenca del Urumea, en lo que se refiere a la morfología estructural de la ciudad y su periferia. Por lo tanto, para el tratamiento urbano de los bordes del río en el Urumea, el Departamento de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente del Gobierno Vasco redactó un estudio hidráulico para el cauce fluvial de la ría que afectaría al tratamiento de los bordes urbanos. De ahí en adelante, dicho estudio será asumido por el Plan General de Ordenación Urbana de Donostia-San Sebastián en todas las intervenciones a plantear en los frentes fluviales del Urumea, aparte de la susodicha Ley de Costas. Consecuencia de ello, el Ayuntamiento pondría en marcha la redacción de planes especiales para esos suelos intervenidos una vez aprobado definitivamente el documento marco del Plan General. El encauzamiento del río Urumea ha constituido, en toda la operación, una obra de singular relevancia para el futuro urbanístico del entorno, y su ejecución repetidamente considerara e incluso proyectada en las últimas décadas, supone una de las acciones más importantes a tener en cuenta en el nuevo Plan General, en lo que se refiere al conjunto de la vega de ese mismo nombre. "Los desarrollos residenciales e industriales existentes y previstos aconsejan una actuación en este sentido, con objeto de evitar y mitigar en la medida de lo posible, los graves problemas originados por los periódicos desbordamientos del río y las consiguientes inundaciones producidas"<sup>11</sup>.

Si bien todos los problemas generados en los frentes de agua no son partícipes de la misma gravedad, y en el ámbito de las miradas no tan numerosas a la memoria de la comunidad y al patrimonio cultural, el edificio del lavadero de Loiola que nosotros mismos habíamos referenciado en un capítulo anterior el Plan General ha decidido introducirlo en la catalogación de elementos patrimoniales. De hecho, la legislación marca unos límites mínimos de protección en las riberas fluviales, siendo su aprovechamiento urbanístico muy inferior. Sin embargo, las canalizaciones del río, abarcan algunas partes de las instalaciones que poseían los militares, que deben de permanecer, al parecer, fuera de ordenación hasta que el Ministerio de Defensa encuentre un emplazamiento más óptimo. Las nuevas instalaciones ferroviarias tendrán igualmente que ser incluidas junto al paseo ribereño que ha de disfrutar de unas condiciones adecuadas. No puede olvidarse, tal como indicábamos antes las herencias industriales y otros condicionantes de este barrio: la cárcel, los conventos y el campo de fútbol; alguno de ellos reconvertido en equipamiento cultural y/o para el arte contemporáneo (por ejemplo los talleres, biblioteca y espacios de ARTELEKU en la zona de Kristobaldegi). En esa nueva perspectiva de barrio se integraría, no obstante, el parque lineal del borde del Urumea<sup>12</sup>.

Hemos visto que en la prolongación de este valle y las vegas fluviales más allá de Loiola también tendríamos el barrio de Martutene, insertado en el área metropolitana de Donostia-San Sebastián y terriblemente condicionado por la evolución industrial del siglo XX (a día de hoy seguiría en gran parte ocupado por una legión de actividades económicas). Los parajes de este entorno han sido transformados por el urbanismo disperso, el caos y la falta de previsión y de equilibrio, continuando en estado hipotecario en la actualidad a causa de la construcción de la autovía del Urumea y de la llegada del Tren de Alta Velocidad, en los escenarios repletos de servicios que las ciudades 'expanden' hacia sus ámbitos periféricos. Algunos de los espacios previstos corresponderían a los frentes de agua, en la prolongación urbana que enlazaría el paseo de ribera con Loiola primeramente y después con Amara continuando hasta el centro de la ciudad, de forma similar a lo que hace poco veíamos que se ha realizado en la margen izquierda de la metrópoli bilbaína (el paseo de Zorroza a Bilbao tendría su continuidad en Barakaldo y Portugalete, en los paisajes estéticos y espacios histórico-culturales del trabajo). Previamente, las viviendas y otro tipo de usos económicos e industriales tendrían que buscar su acomodo, salvo ciertas infraestructuras existentes desde antiguo en los entornos donde se encuentra prohibida la edificación. Los proyectos y programas de urbanización han de ser coordinados con las de vías de comunicación y el transporte ferroviario (la llegada del nuevo

<sup>10</sup> *Plan General de Ordenación Urbana...*, op. cit., p. 215.

<sup>11</sup> *Idem*, p. 255.

<sup>12</sup> La planificación especial para la ordenación urbana de esta zona se aprobó en 2007.

trazado engullirá algunos espacios urbanos, entre otros el paseo de Martutene que conflúa con el puente sobre la vía férrea); así como la canalización del río. La continuidad de ese paseo de Martutene precisaría algunas transformaciones entre el parque inmobiliario y los equipamientos terciarios, de forma que la planificación se vería obligada a optar por unas soluciones que se complementen y logren el equilibrio con los trazados liberados por las demoliciones.

Con todo, en lo tocante directamente a los frentes de agua el Plan General pone el empeño en varios puntos candentes: el respeto de los límites entre la tierra y el mar, los bordes y márgenes fluviales susceptibles de protección, las corrientes subterráneas y áreas inundables (en lo que nos concierne los dos primeros serían los fundamentales)<sup>13</sup>. Además, el documento Anexo del Plan General propone canalizaciones para el restablecimiento de los cauces de las regatas y arroyos Txingurri, Molinao y Añorga en la superficie, conjuntamente con la construcción de varios pasadizos y pasarelas sobre el Urumea (Loiola, Txomin Enea...).

Por otro lado, pero intrínsecamente unido a lo anterior, todas las intervenciones urbanísticas a efectuar en la actualidad en los frentes de agua de ríos y regatas deben de adaptarse al marco legislativo emanado del Plan Sectorial para la Ordenación de los Ríos y Arroyos de la Comunidad Autónoma del País Vasco<sup>14</sup>, en este caso en lo concerniente a la cuenca cantábrica. El apartado octavo de las Directrices de Ordenación del Territorio (ordenación del medio físico) recoge la protección de las aguas superficiales entre las categorías de ordenación, con los ríos, arroyos, regatas y zonas de protección<sup>15</sup>. En lo que corresponde en concreto al urbanismo, se diferencian cuatro vertientes: los bordes de agua de los territorios no-urbanos o rurales, los bordes donde influyen las infraestructuras de comunicación inter-urbana, los de las áreas desarrolladas (aquellos bordes que disponen de un alto desarrollo urbano) y los frentes de agua que pueden contener potencialidades urbanísticas para el futuro<sup>16</sup> (con nuevos procesos de ocupación y explotación urbanística). Por lo tanto, se han de imponer unas mínimas líneas de retiro y retranqueo tanto para la urbanización como para la construcción en los cauces fluviales, aunque se podrán llevar a cabo actividades para la adecuación del tejido urbano más próximo a dichas márgenes; por ejemplo parques, paseos peatonales de ribera o accesos al agua. Para facilitar la vida ecológica de los ríos en el desarrollo del nuevo urbanismo se toman en consideración cuestiones que atañen a la protección de la vegetación y en especial la prevención de inundaciones (con obras como los dobles encauzamientos y recursos como las hileras verdes con especies de fácil plantación y crecimiento o regeneración, además de promover los condicionantes hidrográficos que se amolden a las dinámicas fluviales de los ríos con caudal relativo). Teniendo en cuenta esas fórmulas, se plantean normas específicas que retraigan la edificación en los frentes de agua y ayuden en la contención de crecidas y avenidas con obras de canalización y re-vegetación<sup>17</sup>.

Al objeto de dividir en zonas los cauces fluviales, los frentes de agua con necesidades específicas de recuperación integrarán toda una serie de áreas en estado de degradación manifiesta. En esta categoría se han introducido, igualmente, los basureros, las zonas de acumulación de residuos y aquellos entornos que por las razones que fuesen tienen mermada su calidad ecológica y se han de resucitar de forma activa; esto es, los enclaves más tarde o más temprano susceptibles de regeneración y profunda remodelación. En estos espacios se promocionarán actividades para la mejora del medio-ambiente, respetando la morfología natural de los cauces siempre que sea posible así como los terrenos de marisma y la vegetación de ribera. Teniendo en cuenta las cuencas hidrográficas de los ríos el Plan deduce diversas categorías, estando entre ellas varios tramos de las márgenes del Urumea, el Urola y el Oria en lo que se refiere al punto de vista y a la acotación espacial de este estudio. Estos

<sup>13</sup> El Plan General ofrece atención a la masa vegetal de esos nuevos paisajes urbanos, a la vez que se prevé la protección de estos enclaves en futuros planes de ordenación.

<sup>14</sup> Plan adaptado al decreto 415/1998 de 1999.

<sup>15</sup> Del mismo modo, la planificación municipal establecería la categoría de suelo no urbanizable para la protección de las aguas de la superficie en las orillas de los cauces fluviales.

<sup>16</sup> Los biotopos protegidos y las reservas de la biosfera quedan bajo las regulaciones de los planes especiales (Urdaibai en Bizkaia y la bahía de Txingudi en Gipuzkoa).

<sup>17</sup> "Hirigintza-garapen berriak egiteko potentziala duten eremuetako ertz gisa kategorizatutako ertzak batez ere gutxieneko azalera-entitatea duten lurzoru urbanizagarriko edo urbanizatzeko egoki den lurzoruko sektoreei dagozkie. Horietan ubidearekiko mugakide den lurzoru hutsa erabilgarri izateak ertzen antolamendu espazial zabalagoa ahalbidetzen du, hidraulikaren, hirigintzaren zein ingurugiroaren ikuspegitik". *Euskal Autonomia Elkarteko Ibaien eta Erreken Ertzak Antolatzeako Lurraldearen Arloko Plana. Isurialde Kantauriarra: Gipuzkoa, Vitoria-Gasteiz: Gobierno Vasco, 1999; p. 75.*

cuerpos normativos influirán en mayor o menor grado en la configuración urbana de los paisajes de los bordes fluviales, de modo que la estética del paisaje de una época estuvo unida al excesivo aprovechamiento de los frentes de agua y al arrebatamiento continuo de tierras a los ríos (desde la época de los ensanches urbanos); lo cual nos ha legado imágenes concretas de los límites del fenómeno urbano y los cauces fluviales. Hoy día esos paisajes muestran una estética diferente a medida que han cambiado los usos de la explotación urbanística. Mientras tanto, seguimos notando la presencia estética y culturalmente destacada de los rastros de la intensa ocupación industrial en las cuencas de los ríos; lo que tuvo su mayor implantación en el País vasco durante el tránsito del siglo XIX hacia el s. XX y aún no han sido solventadas por los nuevos ordenamientos urbanísticos de esos frentes de agua. Los distintos momentos históricos han tenido, por lo tanto, una gran influencia estética en los paisajes de los bordes de ribera.

### *II.8.3. CONSTRUYENDO LOS FRENTES DE AGUA: CONFIGURACIÓN SIGNIFICATIVA Y SIMBÓLICA DEL PAISAJE MARÍTIMO Y FLUVIAL*

Hemos tenido muy en cuenta el desarrollo de la estructuración urbana en los paisajes de los frentes de agua de Donostia-San Sebastián, sobre todo para estudiar qué influencias ha ejercido el trazado de la ciudad en la ordenación urbanística, simbólica y estética en los suelos de las orillas ribereñas y el borde litoral. Los recursos de cada época, las ideas, los pensamientos y reflexiones colectivas han hecho posible unos proyectos que han ido estableciendo y construyendo una imagen urbana además de la actividad propiamente urbanizadora y arquitectónica, dibujada en los planos y plasmada en las calles, los muelles, el puerto, los cauces fluviales y la bahía en mayor o menor escala; el fenómeno urbano de las orillas del río y el frente marítimo, los edificios, los monumentos, las micro-arquitecturas, la escultura y el mobiliario de carácter diverso. Las iniciativas que históricamente han tenido la fuerza o la suerte de ir consolidándose no siempre han sido las mejores o más adecuadas, en comparación con otras que hemos visto cómo han sucumbido al sueño de los justos.

La apuesta por algunas de ellas hubiese proporcionado a Donostia-San Sebastián una imagen bien distinta de ciudad, tanto desde los aspectos estructurales como en lo tocante a las vertientes más estéticas e iconográficas del paisaje. De un modo u otro, comenzando fundamentalmente en la modernidad y recorriendo el camino hasta las últimas décadas del siglo XX, ha habido unos instantes y planteamientos que han constituido hitos y piedras angulares en la organización simbólica de los límites entre la ciudad y el agua. Más allá de la evolución urbanística, la combinación de la cercanía del mar con el binomio arquitectura-escultura nos ha legado ejemplos paradigmáticos que en algún caso se han quedado en mera ideación y en otros han llegado a tomar cuerpo, y que en todo caso han contribuido a definir la propia idiosincrasia de la ciudad. Así, no fue posible complementar el "Peine del Viento" de Eduardo Chillida (1977) con el cementerio "Izarrak Alde" de Jorge Oteiza en Ametzagaina, siendo este último un proyecto utópico del ecuador de la década de 1980.

El citado planeamiento general de ordenación urbana de 1962 reservaba ya algunos suelos en la zona de Ametzagaina con la intención de construir un nuevo cementerio. Finalizando la década, en 1969 el proyecto se lo ofrecerían al arquitecto municipal Luis Arizmendi. El resultado sería un camposanto que superaba toda proporción y escala, utilizando la tipología de los cementerios dispersos por el territorio en un afán de configurar paisaje. Este proyecto tendría sus días contados por razones económicas y administrativas, de modo que hasta 1985 no se organizaría un concurso de anteproyectos en el que resultó vencedor el propuesto por Carlos Montes Serrano y Antonio Vaíllo<sup>18</sup>, aunque no fuese finalmente realizado.

Las bases del concurso internacional para realizar un cementerio en el paraje de Ametzagaina serían aceptadas por el Ayuntamiento en 1984, con la intención de proporcionar un valor añadido al viejo esquema y modelo cementerial anclado de algún modo en la tradición ritual religioso-antropológico del occidente cristiano, en el seno del planeamiento de 1962 que aún retenía parte de su vigencia. Con el recuerdo presente del monumento no construido en

<sup>18</sup> En la última década del siglo XX se formó la coordinadora para la creación del parque "Lau Haizetara"; la cual se encargaría de su gestión y desarrollo integral. El empeño abarcaba también el promontorio de Ametzagaina, con el basurero y el fuerte de San Marcos así como los entornos de Txoritokieta, Larratxo y Cuatro Vientos (bastante cerca del núcleo de Altza).

honor al político y estadista José Batlle y Ordoñez, que Oteiza junto con el arquitecto Roberto Puig presentaron al concurso también internacional de Montevideo a finales de la década de 1950 (se ubicaba igualmente sobre un leve cerro junto al borde del mar y la bahía), en Donostia-San Sebastián Oteiza trabajaría con los arquitectos Juan Daniel Fullaondo, Marta Maíz y Enrique Herrada en la propuesta "26 11 41 Izarrak Alde". La superficie de la loma en este caso quedaría como pista de despegue o 'aeropuerto sobre el mar', con los promontorios costeros de Urgull, Igeldo y Ulia en primera línea del frente marítimo.

"El tratamiento urbanístico del terreno y la disposición y estilo de sus instalaciones y cerramientos conferirán al Nuevo Cementerio el aspecto de parque visitable. Oponemos al concepto de cementerio como espacios ocupados, la construcción espacial vacía y sagrada que simbolizaría religiosamente una estación de salida desocupada de ferrocarril o aeropuerto"<sup>19</sup>.

El cometido del cementerio pasaba por una reinterpretación simbólica del 'paisaje cívico' distinto a la imagen de los camposantos más comunes, actualizando así mismo algunos elementos estéticos y formales que ya aparecían en el citado concurso de Montevideo en 1958. La gran losa o estela negra de caliza que en aquel monumento en homenaje a Batlle y Ordoñez aparecía elevada medio metro del suelo remarcaba un lugar de silencio y de 'meditación'; compartiendo así los planos estéticos y espirituales de la idea de monumento<sup>20</sup>. El otro campo gravitacional lo acaparaba un prisma rectangular cerrado y funcional, tumbado sobre la montaña como línea de flotación. En la parte inferior del 'edificio-escultura-monumento' sobresalía el muro 'protector' que mostraba su proa hacia el mar, remarcando su horizontalidad, prolongado hasta llegar al límite de la 'losa-estatua' surgida por 'desocupación'. También en Ametzagaina, la solución espacial adoptada recuperaba de alguna manera esa 'horizontalidad extendida' tanto por la eficacia ya contemplada en Montevideo como por su valor simbólico: "A modo de acrópolis arquitectónica, dominando la colina y abierta hacia la ladera sur, preside la cima la gran rampa: sobre ella, el gran 'vacío' frente al muro, la ausencia, el despegue, la meditación; bajo ella el gran pórtico y la capilla, el lugar de cobijo y congregación". De modo que "en esta ocasión, la gran losa horizontal, a modo de estela funeraria, se había metamorfoseado en pista de despegue desocupada. *Desde aquí han partido*, escribe el escultor relacionando la noción de muerte [...], sin olvidar lo que expresaba como *nuestro arranque cultural preindoeuropeo* [...] para el nuevo instante cultural"<sup>21</sup>

En una agria carta posterior al concurso Oteiza lamentaba que 'su' proyecto no había sido tan siquiera mencionado por el jurado, referente al 'cementerio vasco' que él tenía estéticamente pensado y resuelto en la integración en este caso no tan simbiótica entre arquitectura-escultura (estatua). Oteiza pretendió también ser coherente con el desarrollo urbanístico que la ciudad de Donostia-San Sebastián debía de tener en esa zona de Ametzagaina, con la integración cultural y simbólica de la escultura y la arquitectura en la ciudad para así poder obtener la conciencia de un compromiso social, antropológico, estético y didáctico. Por el contrario, el paisaje que a día de hoy divisamos en Ametzagaina aparece completamente disperso y desperdigado. El propio lugar seleccionado se erigía en un hito comprometido con la monumentalidad de una época; el arte por un lado y la ciudad por el otro, como una solución espacial para su articulación y conjunción. En las visitas que realizaron al paraje de Ametzagaina los arquitectos que colaboraron con Oteiza (o los arquitectos con los que Oteiza colaboró), aseguraron que lo primero que vieron hacer a Oteiza fue orientarse y observar la importancia antropológica del acto original de colocar un edificio en un punto elevado del paisaje a donde se dirigiría la mirada. Desde la cumbre del promontorio de Ametzagaina la mirada de Oteiza convirtió de facto el territorio en paisaje, de modo similar, salvando las distancias, a como la contemplación de Petrarca con las *Confesiones* de San Agustín bajo el brazo desde el Mont Ventoux convirtió aquel territorio 'otro' en paisaje; con la conciencia cultural y espiritual del dominio de un terreno en el que se comienzan a adivinar en el horizonte los primigenios reflejos de una contemplación de corte estética pero en los

<sup>19</sup> OTEIZA, Jorge. "Memoria. Lema: 26 11 41 Izarrak Alde (del lado de las estrellas)", Alzuza: Fundación Museo Jorge Oteiza (primera parte), 1985; z/g, in: ARNAIZ, Ana; ELORRIAGA, Jabier; LAKA, Xabier; MORENO, Javier. "Monumento para una ciudad: Oteiza y el Cementerio de Ametzagaña", en: *Ondare* 26, Donostia-San Sebastián: Eusko Ikaskuntza/SEV., 2008; p. 257.

<sup>20</sup> Este monumento marca un punto de inflexión en la experimentación paralela que desarrolló con las 'cajas vacías' y 'cajas metafísicas'. La relación arte-arquitectura aparece como una unidad estructural sin jerarquías, demandando tanto al arquitecto como al artista (escultor) el mismo compromiso profesional y experimental. En ese sentido, Oteiza estaba muy interesado en todos los foros y debates convocados sobre la construcción interdisciplinaria de la ciudad.

<sup>21</sup> OTEIZA, J. "Memoria. Lema: 26 11 41 Izarrak Alde...", *op.cit.*, p. 262.

parámetros de una concepción aún medieval o proto-moderna. La de Oteiza, en cambio, será partícipe ya de una modernidad un tanto decadente.

"Lehiaketaren programak bisitatzeko modukoa zen parke baten itxurapean eraikitzea proposatzen zuen Hilerrri berria, hilerrriak hiriarekin duen etengabeko harremana nabarmenduz, eta hortik ateratzen zen paisajearen sorkuntzarako eta, bide batez, bere herritarren identitate kulturalerako egiten zuen ekarpena. Leku horren berezitasunetik, eta baita artearen beraren jakituriaetik ere, eskultoreak irudikatu zuen erantzunak bazuen alderdi monumental eta simbolikoa, [...] paisaje bakar batean bi denboranedo bi une sintetizatu nahi litzukeena: mitoan errotutako denbora batetik, eta bere orainaren forma kulturalari erantzun behar liokeen denbora, bestetik"<sup>22</sup>.

La proximidad del mar proporcionaba también un valor añadido a la operación. Por otro lado, en uno de los vértices de la ciudad, encarando el mar al pie del los escarpados acantilados se encontraba el "Peine del Viento", inquietante y simbólico. En el otro extremo de la ciudad y mirando al cielo, por lo tanto, ahí se manifestaría un monumento para la vida y la muerte, acogiendo en un abrazo toda la ciudad y redefiniéndola<sup>23</sup>. Oteiza veía la urgencia de una intervención urbana radical con el cementerio-parque como ensayo de aplicación estatuaría y monumental para la ciudad del futuro, derivado de la integración entre escultura y arquitectura tal y como sucedió en Montevideo. El escultor debía de elaborar una respuesta estética y monumental para conformar un paisaje con las características culturales que se daban en Ametzagaina. De hecho, el enclave se situaba a poca distancia del cementerio de Polloe, en los montículos aplacados del borde del Urumea, con las ruinas de una fortificación carlista en uno de los extremos y un agujero en forma de cráter en el otro. Desde allí puede contemplarse el espacio de la ciudad, y una de las direcciones marca una alineación recta con el monte Urgull, dibujando una panorámica sin igual al horizonte marino entre las cumbres de Igeldo y Ulia ('horizonte' que provee de profundidad al imaginario oteiciano).

Por otro lado, la idea cementerial conecta con una filosofía y concepción similares a otros ejemplos europeos a pesar de que quedaría, como decíamos antes, descartado, negando otra vez la posibilidad de reinventar un nuevo 'paisaje cultural' para la ciudad desde la perspectiva del arte y la estética, con una síntesis activa lograda a partir de la callada pero fructífera integración escultura-arquitectura con un modo de hacer que se aleja de las expresiones al uso (dado que continuar añadiendo más expresión a la arquitectura y a la ciudad no tiene ningún sentido). Bajo ese ideario subyacía el concepto de la síntesis de las artes, proveniente de las vanguardias artísticas del siglo XX y dirigido al espacio de la ciudad donde se manifiesta la complejidad de la/s cultura/s. La 'nueva monumentalidad' oteiciana entendería de alguna manera la ciudad como obra de arte, y el arte como reflejo especular de la vida de la comunidad; en este caso la comunidad vasca; de forma que la reapropiación de esa 'unidad monumental' redondearía, acaso utópicamente, el 'cierre monumental' de la tríada arte-arquitectura-ciudad, puesto que el objetivo no es tan siquiera el arte como tal sino como procedimiento o medio catalizador de la reconstrucción social. Ante ello, la arquitectura moderna de la vanguardia también mostraba grandes dificultades a la hora de afrontar los problemas simbólicos de la colectividad, dado que para revitalizar las ilusiones colectivas tenía que hacerse cargo de las concepciones plásticas y espaciales, aquellas aspiraciones envueltas en valores estéticos que conducirían al ser humano contemporáneo a la readquisición de la armonía y la espiritualidad de en unos nuevos parámetros de convivencia. La querencia de esa síntesis volvería a otorgar al arte un rol social y cultural preponderante, siempre por encima o en un plano superior a la individualidad<sup>24</sup>. Por consiguiente, Oteiza apuesta por un 'espacio desocupado' que se hace patente en ese 'aeropuerto hacia el cielo' en el cerro de Ametzagaina, imagen de espacio 'vacío' y 'desocupado' que resultaría válida para la ciudadanía, ensayando otra vez la eficacia que se demostró con el prisma horizontal recto de Montevideo. El cuadrado negro de Montevideo se transforma en este caso en una pista o catapulta para el despegue sin regreso de las almas hacia el horizonte marino<sup>25</sup>.

<sup>22</sup> ARNAIZ, Ana; ELORRIAGA, Jabi; LAKA, Xabier; MORENO, Javier. *261141 Izarrak alde. Donostiako hilerrri-lehiaketarako egindako proiektua*, Navarra: Fundación Museo Jorge Oteiza, 2010, p. 18.

<sup>23</sup> OTEIZA, Jorge. "Ehorzleen moduko politika Ametzagainan", *El Correo y El Diario Vasco*, 11 de enero de 1986, *El País*, 13 de enero de 1986.

<sup>24</sup> *Idem*, p. 35.

<sup>25</sup> Oteiza explicaba de su propia mano que el proyecto y las maquetas que presentaron los arquitectos (al parecer sin su permiso o consentimiento expreso) pretendía conservar una de las paredes del antiguo cementerio que se encontraba rodeado de muralla perimetral, tal y como mandan los cánones, para abarcar todo el eje de las colinas donde se situaba Ametzagaina. El espacio configurado como parque tendría un carácter simbólico y conmemorativo. Oteiza rechazó esa primera versión 'de los arquitectos' y construyó él mismo una maqueta en la que cruzaba en el territorio un prisma recto horizontal, pero aún era necesario sujetarlo mediante columnas, haciendo ciertos guiños a la

Oteiza encontraba en la integración de las artes y la arquitectura la 'solución' para dar respuesta al monumento, en colaboración con las disciplinas que trabajan en y para la ciudad. Ya que las necesidades de la expresión colectiva de cada época las encontraremos en la síntesis sumatoria de la arquitectura y el urbanismo. Siendo así que Oteiza busca la solución 'integrada' de esa relación simbiótica entre escultura-arquitectura, de modo que los contenidos no pueden ser separados y la colaboración se produce de principio a fin. Artista y arquitecto unen esfuerzos en un mismo propósito y por tanto el sentido último de esta integración y sus resultados no pueden darse sin una reinención de la colaboración disciplinar. El artista y el arquitecto deben de tomar así las iniciativas al unísono (siendo el de Montevideo quizás el ejemplo más sobresaliente e incluso 'pedagógico' en su sentido amplio). Por esta senda se materializa de alguna manera lo que Walter Gropius preconizaba al presentar la arquitectura funcional; el arquitecto –y artista– han de volverse 'invisibles' ante la obra, desterrando cualquier guiño personal en defensa de la esencia misma de las cosas<sup>26</sup>. Unido al proyecto colectivo de la modernidad, tal y como aseguraban Oteiza o el propio Gropius, las experiencias de antaño serían totalmente aprovechables unidas a las actuales: "así, la uniformidad en las costumbres de los pueblos, y la simplificación de las expresiones individuales que Gropius constata en la época, no tiene por qué ser un obstáculo para que en la arquitectura reine un sentido espiritual, que es lo que marca las diferencias en cada país e individuo"<sup>27</sup>. En arquitectura no influye únicamente la necesidad material, y la utilidad no siempre implica solamente el materialismo<sup>28</sup>. La otra solución sería la que Oteiza llamaba 'aplicada': "se reservan lugares específicos para las intervenciones artísticas. El artista trabaja en función de la demanda de la arquitectura, intentando adecuarse a los requerimientos del emplazamiento"<sup>29</sup> (el monumento del "Peine del Viento" que seguidamente veremos en Donostia-San Sebastián puede ubicarse acaso en el límite entre estas dos vías metodológicas). Esos lugares espaciales coinciden con la estructura física y geográfica de la ciudad, con la 'anatomía urbana' y el sentido espacial que para nosotros se da en las fronteras entre la ciudad y el agua.

Entre las intenciones que no quedaron en pura utopía, por el contrario, el "Peine del Viento" de E. Chillida que se colocó unos años antes constituye un lugar de referencia para el caminante y para quien visita la ciudad, además de un símbolo ubicado en ese linde entre el fenómeno urbano y humano que es la ciudad y la confluencia de los acantilados en el mar:

"Duela 30 urte amaitu zuten instalatzen eta denboran horren hurbil izan arren, obra honen jatorria, bere sorkuntza artistikoa eta bere kokapen fisikoa, dirudienez pertsona askoren oroimenetik desagertu diren gertaerak dira, baita gertaera horiek bizi izan zituzten pertsona horien oroimenetik ere. Urte asko dira Haizearen Orrazia harrotasun kolektiboa eragiten hasi zenetik, bere presentzia ukaezina da, beti hor egon izan balitz bezala. Alabaina, ingeniari-tza lan luze eta konplexu batzuei esker dago hor obra hau. Lan horiek amaitu izana ez zen sekula ospatu, ez zen askorik nabarmendu"<sup>30</sup>.

El autor de la cita anterior nos habla de un 'orgullo colectivo' al referirse al "Peine del Viento". Quizás el sentimiento compartido que la comunidad podía poseer en una época, el ser donostiarra por ejemplo, no reverberase de una manera muy motivadora en el caso del "Peine del Viento", salvo en unos pocos sectores más o menos 'selectos' del arte y de la cultura<sup>31</sup>:

arquitectura histórica. En la tercera fase del anteproyecto el prisma anterior aparece 'depurado' de cualquier otra influencia y/o elemento adyacente, como edificio 'flotante' en ese lugar en el que se le ofrecía a la ciudad una prolongación digna y adecuada, al menos desde ese punto de encuentro común entre el urbanismo y la cultura.

<sup>26</sup> Para aquellos arquitectos del comienzo del siglo XX había que construir los edificios en base a su necesidad funcional teniendo en cuenta el sentido de la vida moderna y, por consiguiente, quedando en segundo plano los exteriores y las fachadas aunque partícipes de una estética concreta. El resultado más esperado sería una arquitectura mínima pero que no convierta la simplicidad en monotonía. Para un nuevo modo de entender la arquitectura entre 1928 y 1930 se celebraron numerosas charlas en Donostia-San Sebastián, teniendo como tema de investigación la arquitectura racionalista funcional en la onda de lo que tres años después de materializaría en la Carta de Atenas.

<sup>27</sup> MUÑOZ FERNÁNDEZ, Javier. "Arquitectura racionalista en San Sebastián. Las conferencias de Fernando García Mercadal y Walter Gropius", en: *Ondare* 23, Donostia-San Sebastián: Eusko Ikaskuntza/SEV., 2004, p. 211.

<sup>28</sup> Aún así, en el País Vasco y en el Estado español aquella arquitectura no pudo superar la moda del momento, ofreciendo una especial atención a los factores formales, puesto que cuando el funcionalismo se 'estetiza' se transforma en poco menos que en expresionismo.

<sup>29</sup> ARNAIZ, Ana; ELORRIAGA, Jabier; LAKA, Xabier; MORENO, Javier. *La colina vacía. Jorge Oteiza-Roberto Puig. Monumento a José Batlle y Ordóñez. 1956-1964*, Bilbao: ehu press (Universidad del País Vasco/Euskal Herriko Unibertsitatea), 2008; pp. 196-197.

<sup>30</sup> ELOSEGUI ITXASO, Marla. *El Peine del Viento de Chillida en San Sebastián. Ingeniería de su colocación por José María Elósegui (1977)*, Donostia-San Sebastián: Instituto Dr. Camino, Fundación Kutxa, 2007; p. 11.

<sup>31</sup> La idea originaria del "Peine del Viento" como homenaje ofrecido por la ciudad de Donostia-San Sebastián a Chillida o viceversa, del propio Chillida a la ciudad tomando cuerpo en una obra pública, parece que se gestó en una

"Las tendencias artísticas eclécticas del siglo XIX se encontraron ante la dificultad de llegar a una expresión arquitectónica radical que fuera representación de una sociedad nueva industrialmente avanzada y liberal. A contra corriente, los avances de la ingeniería y sus espectaculares logros unidos a la voluntad del arte de los primeros años del siglo XX tendente a renovar los repertorios de expresiones y formas anteriores, abrieron nuevas vías a la representación simbólica. Sin embargo, a pesar de que las propuestas más avanzadas culturalmente ayudaron a pensar nuevas maneras de vivir estéticamente la ciudad, los poderes e ideologías dominantes se manifestaron insatisfechos ante unas iconografías difíciles de asumir por el pueblo, que resultarían incomprendidas por la gente común. Así, salvo raras excepciones, ni tan siquiera posiciones políticas avanzadas dieron un respaldo real en el caso de la conmemoración de personas o eventos a las nuevas aportaciones plásticas, hecho que justificó en gran medida la continuidad de un enfoque historicista matizado con ciertas apariencias de lo moderno"<sup>32</sup>.

A pesar de ello, con el paso del tiempo y cuando algunos puntos 'candentes' y 'brasas' de aquella década de 1970 no solo se han enfriado sino congelado, la huella y la carga de ese sentimiento de 'orgullo colectivo' se cristaliza en esos elementos identitarios y obras de carácter simbólico. El monumento de Montevideo que anteriormente hemos comentado en conmemoración del político Batlle y Ordoñez, proyectó en el pequeño cerro junto al mar ese mismo 'orgullo colectivo' y memoria de un gran grupo humano de un país (Uruguay) y de una ciudad (Montevideo). En aquel momento el escultor Oteiza y el arquitecto Puig acertaron en hacer causa común con aquel sentimiento compartido y darle cuerpo a un anhelo que impregnase física y simbólicamente el propio territorio también liminal entre la ciudad y el agua. En el caso de Donostia-San Sebastián el arquitecto Luis Peña Ganchegui supo ofrecer una plaza como escenario urbano para un lugar residual en los confines de la ciudad, allí donde el mar y el viento peinasen junto a los acantilados los hierros retorcidos de Chillida. "Aquí naturaleza y arquitectura, o naturaleza y artificio se confunden, se complementan, se disuelven entre ambas en el límite entre la tierra firme y el océano; un límite que las solas desdibujan, pero que al final constituye el extremo, en el oeste, del bellissimo borde de la ciudad de San Sebastián"<sup>33</sup>. En esta ocasión, los trabajos de ingeniería tendrían también una importancia descomunal para intervenir en aquel lugar dificultoso, realizados con gran maestría y esmero por José María Elosegui y otros muchos colaboradores (algunas empresas y equipos prestaron su ayuda de forma gratuita y/o cobrando únicamente los materiales). El 'único' premio de todo ello es recordar el origen de un espectáculo que se repite una y otra vez cuando el oleaje del mar bravío rompe contra unas rocas específicas de la bahía de Donostia-San Sebastián.

Así, la ingeniería se nos muestra igualmente complementaria al arte conjuntamente con la arquitectura y el urbanismo para hacer posible la simbiosis entre la ciudad, el hierro y el mar:

"Es, sin duda, un claro ejemplo de cómo la confluencia entre arte y entorno puede crear un lugar hasta convertirlo en un espacio mágico. [...] Ellos imaginaron el lugar como un 'crepidoma', es decir, una plataforma escalonada construida en piedra, que estructuraron en base a plataformas de granito rosa de Porriño [...], construyendo un 'témenos' –terreno delimitado y consagrado a un dios excluido de usos seculares– para crear un lugar de encuentros atemporal, donde confluyen el pasado, presente y futuro frente al horizonte"<sup>34</sup>.

Las tres piezas que 'peinan' el viento que desde el mar penetra a Donostia-San Sebastián, por lo tanto, precisaron complejas y peligrosas operaciones de anclaje y sujeción a pesar de que se piense habitualmente que aparecieron como por arte de magia, y pese a que tampoco nos han quedado restos de los materiales y estructuras adyacentes utilizadas salvo en la documentación gráfica y fotográfica recogida y elaborada durante aquellos meses. La primera intención de Chillida fue la de colocar una única pieza en la solitaria roca que, desprendida de los acantilados en alguna era geológica, permanecía anclada en la zona más extrema de la prolongación del paseo del Tenis<sup>35</sup>, construida en acero inoxidable, como único material capaz de soportar con ahínco y resistencia las embestidas del fuerte viento y del agua salada:

---

tertulia de la librería regentada por las hermanas Ramos en 1968. La Caja de Ahorros de la época llevó a buen recaudo la iniciativa de modo que pronto comenzaría el apoyo de numerosas personalidades de la cultura, hasta organizar una comisión ciudadana no-oficial para impulsar el homenaje. Aunque al inicio se pensó en organizar una simple exposición, el propio escultor propondría 'regalar' a la ciudad algo que pudiese perdurar en el tiempo. En el caso que hemos comentado de Oteiza y Puig en Montevideo también se recaudaría el dinero entre la ciudadanía, a pesar de que el impulso institucional y político gozase de una mayor 'oficialidad' a priori que, sin embargo, no prosperó.

<sup>32</sup> ARNAIZ, A.; ELORRIAGA, J.; LAKA, X.; MORENO, J. *La colina vacía... op. cit.*, p. 191.

<sup>33</sup> CENICACELAYA, Javier. "Arquitectura y urbanismo en el País Vasco entre 1975 y 2009", en: *Ondare* 26, Donostia-San Sebastián: Eusko Ikaskuntza/SEV., 2008; p. 44.

<sup>34</sup> RODRÍGUEZ, Celia. "Creación y precisión, 'El Peine del Viento'", en: *Bilbao (Pérgola)*, 234, Bilbao: Ayuntamiento de Bilbao, 2009; p. 6.

<sup>35</sup> El alcalde de la ciudad encargó al arquitecto Peña Ganchegui la remodelación de dicha plaza.



"Chillida quiere que el hierro nos revele realidades aéreas. En la ciudad de la Costa vasca donde vive va a edificar una antena de hierro, en frente del mar, que deberá vibrar a todos los movimientos del tiempo. A este árbol de hierro que hará crecer en la roca le llamará 'El peine del viento'. La roca sola, en un pico solitario, responderá masivamente a las fantasías de la tempestad. El hierro multiplicado en sus manos por el martillo soñador, dará toda su amplitud a la cabellera del tiempo" (Gastón Bachelard)<sup>36</sup>.

Testimonio de la gran importancia que el mar siempre ha tenido en la obra de Chillida, las esculturas de la serie del "Peine del Viento" las comenzó a realizar en 1952, creando una veintena de ellas hasta 2002. Las de Donostia-San Sebastián fueron tres de la misma serie, identificadas con los números 14, 15 y 16 respectivamente<sup>37</sup>. La perforación de las rocas necesitó la instalación de numerosas estructuras y andamios provisionales incluyendo puentes y pasarelas para soportar las diez toneladas de cada escultura que circularían por los raíles superiores<sup>38</sup>. Si decíamos que inicialmente Chillida pensó en la pieza que se hincaría verticalmente en la roca, a modo de 'árbol de hierro'<sup>39</sup> para el filósofo Gastón Bachelard, después se replantearía las tres piezas que interaccionaban íntimamente y que completarían un significativo recorrido visual en el cerramiento de ese espacio del límite entre la ciudad y el singular borde marítimo. Los 'peines' que son muy similares en cuanto a forma, volumen, peso y escala poseen así mismo significados unitarios que completan el círculo en el que se inscribe un triángulo equilátero con sus tres vértices:

"Eduardo explicó muchas veces que para él el número tres tenía un significado [...]. La primera roca siempre había sido elegida por él. Además como un homenaje a la ciudad, ocupaba el final del tejido urbano de San Sebastián. Las dos piezas, una sobre esa roca y otra en la derecha las quiso colocar horizontales porque les atribuyó un significado simbolizando que se buscaban la una a la otra, como una vuelta al pasado, a unir o que estaba unido, ya que formaba parte del mismo estrato. A la pieza del fondo la atribuyó un significado de afirmación hacia el futuro"<sup>40</sup>.

El ingeniero Elosegui que trabajó codo a codo junto con Chillida tomó también parte en el diseño de la presa de Arriaran con Nestor Basterretxeak. Este técnico y profesional ha defendido siempre la búsqueda de soluciones urbanísticas y estéticas en su trabajo, y de modo muy concreto en el caso del "Peine del Viento" que se convertiría en icono estético y simbólico de Donostia-San Sebastián, al par de otros elementos como la barandilla de la Concha que antes mencionábamos, siendo dos exponentes del modelado estético de los espacios longitudinales y límites fronterizos entre la ciudad y el mar. Justamente después de haber 'amueblado' ese lugar simbólico del frente marítimo, en 1978 el colectivo neo-dadaísta Cloc<sup>41</sup> realizó una intervención artística consistente en la imprimación de unas rayas sobre los hierros del "Peine del Viento", que igualmente se encontrarían en los límites de las convenciones culturales y políticas tanto en el sentido clásico como en lo que atañe a su revisión y re-actualización de ciertas categorías novedosas en cuanto al arte público de carácter más o menos urbano. Y es que, en todo caso, la idea del 'límite' y de la 'frontera' es la protagonista principal en la obra de Chillida. A este respecto: "el espacio viene tipificado por la categoría espacial 'tarte'. Concepto que, por un lado, denota un 'entre' espacial, una marca de discontinuidad que actúa como unión y separación de elementos, espacios y acontecimientos, pero que también refiere a todo un uso lingüístico engarzado en la cultura tradicional vasca"<sup>42</sup>. Estos aspectos llevarán a Chillida a considerar el 'tarte' como 'topos'; como idea de 'lugar'.

Totalmente distinta sería la colocación de la escultura de Oteiza en el paseo Nuevo (2003), entre todo el aspecto caótico de mezcolanza de elementos presentes en ese paisaje fronterizo entre la ciudad, la montaña y el mar así como la demasia de micro-arquitecturas que se han ido implantando en los últimos años. Hallamos así un panorama estético tremendamente 'ruidoso'

<sup>36</sup> CHILLIDA, Eduardo. *Escritos... op. cit.*, p. 78. En: *Idem*, p. 31.

<sup>37</sup> Desde 1968 hasta 1977 Chillida fue elaborando la idea, pasando de una a tres piezas.

<sup>38</sup> "El objetivo de este cuidado proceso era procurar una simbiosis de las esculturas con la roca, de manera que todos esos materiales introducidos en el interior de las rocas para reforzarlas y que pudieran soportar el peso de las esculturas sin quebrarse no se percibieran posteriormente una vez colocadas las mismas". CHILLIDA, E. *Escritos... op. cit.*, p. 78. En: *Idem*, p. 64.

<sup>39</sup> El tronco de estructura piramidal se divide en cuatro brazos fornidos en una altura concreta de dicho prisma hasta conformar el 'árbol' o 'peine'. Algunas asimetrías bien calculadas le proporcionan armonía al conjunto.

<sup>40</sup> CHILLIDA, E. *Escritos... op. cit.*, p. 78. En: *Idem*, p. 52.

<sup>41</sup> Cloc. Historias de Arte y Desarte, colectivo formado e impulsado por Aranburu y Álvaro Bermejo.

<sup>42</sup> REMENTERÍA ARNAIZ, Iskandar. "Consideraciones sobre el arte y el espacio en la obra de Chillida y Heidegger", en: *Ondare*, 25. 1939-1975 *bitarteko Euskal Artearen Berrikusketak*, Donostia-San Sebastián: Eusko Ikaskuntza/SEV., 2006; p. 270.

en ese linde urbano repleto últimamente de una inagotable presencia de vehículos. Soslayando en buena medida la búsqueda de conexiones estéticas con el entorno circundante, en la instalación de la obra colaboraron los arquitectos Frabcesc Bacardit y Manuel Ruisánchez, quienes fueron también los encargados de ubicar la escultura de Oteiza que preside el arranque del paseo del Campo de Volantín en Bilbao<sup>43</sup>, junto al edificio del Ayuntamiento y el puente del mismo nombre que comentábamos anteriormente (hacia 2002). De hecho, el consistorio donostiarra quería igualmente una escultura de este artista, para no quedarse atrás en la carrera que los gestores de la obra de Oteiza comenzaron hace unas pocas décadas con el afán desmedido de multiplicar el tamaño de sus pequeñas esculturas experimentales a una escala gigantesca y, extrayéndolas del laboratorio, promocionarlas en los espacios urbanos fuera de todo contexto. Por esta vía, en muchas ocasiones se intuyen referencias, expresiones y significados cuyas propiedades nunca han pertenecido a la obra oteiziana:

“Donostiako Udalak Oteizaren eskultura bat nahi zuen hirian, aspaldiko gabezia ezagun horri amaiera emateko. Pasealeku Berriko lekuren batean instalatu behar zen. Izan ere, Pasealeku Berrira Donostiako leku esanguratsua da, zeinak, Urgull mendiaren hegala defendatu eta egonkortzeaz gain, aukera ematen baitu itsasoaren albotik egunero paseotxo egiteko (oso jardura donostiarra da hori); gainera, inguru hori autoen aparkaleku periferikoa ere bada. Lekua dinamikoa da: itsasoaren oldarra, jendearen mugimendua, autoak... Eskultura hori elkarrekintzan aritu behar zen aipatutako mugimenduekin, eta, era berean, itsasoaren, mendiaren eta hiriaren arteko bitartekaria izan behar zen. Altzuzako baserria bisitatu ostean, Oteizak Eraikuntza hutsa, lau unitate laurekin, positiboa-negatiboa lana aukeratu zuen. Ukitu, zeharkatu eta barruan sartzeko aukera ematen duen pieza bat da. Une magikoa, ibilbideko mugarria. Lekua eta kokapena bilatu zuten. Eskultoreak leku erabatekoak eta amaituak bilatzen zituan, ez baitzuen nahi eskultura hori hiri-dekorazioko elementu hutsa izaterik. Azkenik, aurkitu zuten lekua: Santa Klara uhartetik hurbileko ertzean, antzina eraikin bat egon zen lekuan, mendiaren hegalean. Espazio osoa hustu nahi zuten, baina, azkenik, aparkalekuaren zati handi bat kendu eta ibilgailuen trafikorako zoladura errespetatu zuten, orduantxe amaitu zituzten-eta zolatze lanak. Hormigoizko oinarri batek apur bat altxatzen du eskultura, ibilbide berriak sortuz; beste alde batetik, ipe-egurrezko zoladura batek kortenezko piezaren eta hormigoia arteko elkargunea leuntzen du, itsasontzi zaharretako egurrezko bizkarretan bezala<sup>44</sup>.

Los ensayos pertenecientes a la serie experimental de 1957 (presentados en la bienal de Sao Paulo), ponen en correlación activa los planos con los espacios vacíos. La obra que mencionamos se abriría supuestamente a las tres vertientes de la ciudad de Donostia-San Sebastián desde esa ubicación del paseo Nuevo: hacia el mar, hacia la tierra y el aire, tal y como al parecer aludió el propio artista. De un modo u otro, la intención de algunos promotores e impulsores creemos que no va más allá de establecer una relación un tanto confusa con el “Peine del Viento” en el otro extremo de la bahía de la Concha, provocando una especie de circulación pero sin recapacitar que el concepto y el trabajo de Oteiza quizás pertenezcan ya a otro tiempo y a otro lugar, como afirmarían en más de una ocasión Txomin Badiola, ante los aberrantes cambios de escala en pos de un semi-monumentalismo sin ningún sentido.

La escultura pública se ha concebido a menudo mediadora entre el individuo y la colectividad, en la huidiza frontera intangible entre la ‘polis’ y las personas. Al igual que muchos ritos establecidos para reseñar ciertos pasajes simbólicos que pueden ser beneficiosos tanto para la ciudad como para la comunidad, los monumentos y las esculturas se alzan como soportes receptores de esas sinergias plasmadas en el espacio público urbano, con funciones históricas y simbólicas que pasan por mantener y avivar la llama más o menos tenue de la memoria apilada sedimentariamente en los estratos y cúmulos identitarios que conforman el sustrato cultural de una comunidad, a la sombra de cuyos valores éticos y estéticos se erige:

“La escultura en la calle, en la plaza, en la ciudad, al borde del mar, o en el cerro de un monte no surge por puro placer estético o por simple afán decorativo. Surge como un hito emergente en la vida de las ciudades y de los pueblos, con un claro acento simbólico-significativo. Se trata en la mayoría de los casos de rendir homenaje y tributo a personas y personajes, a acontecimientos y contribuciones sociales, que han significado y engrandecido el propio colectivo. [...] La escultura pública además humaniza el espacio urbano y ciudadano, y le confiere una serie de valores y mensajes al viandante que le pueden resultar beneficiosos y positivos [...] acciones y hechos que tienen que ver con el mar y la naturaleza, la vida y la muerte, la alegría y la tragedia<sup>45</sup>.

<sup>43</sup> El caso de Bilbao es aún más grave puesto que rompe por completo la simetría del puente frente al edificio consistorial tal como hemos visto en el capítulo anterior, obstaculizando así mismo las perspectivas del paisaje urbano circundante y las fachadas de los edificios.

<sup>44</sup> *Oteiza eta arkitektura. Jorge Oteizaren jaiotzaren 100. urteurrenaren ospakizun gisa* (catálogo de mano), Pamplona-Iruñea: octubre-noviembre de 2008, s/p.

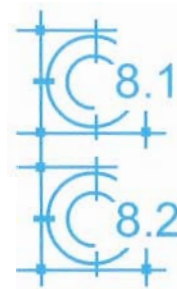
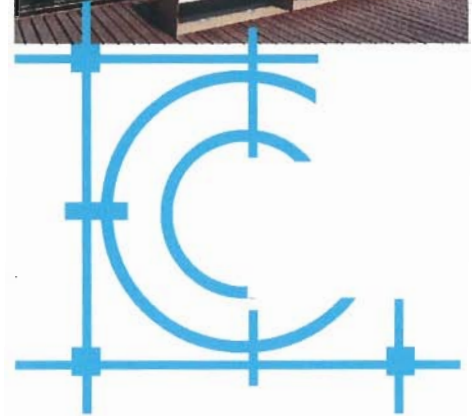
<sup>45</sup> KORTADI OLANO, Edorta. *Guía de esculturas. Donostia-San Sebastián*, Donostia-San Sebastián: Mono-gráficas Michelena, 2009; pp. 7-9.

Con el inexorable transcurso del tiempo, las permanencias de 'inmortalidad' de dichos monumentos pueden hasta cierto punto desconectarse de su propio contexto que les proporciona sentido, o alejarse hasta quedar casi en el olvido más absoluto y la incompreensión más acusada (en el peor de los sentidos). La falta de respeto por lo acontecido antaño puede así terminar por influir decisivamente también en el futuro, en nuestro caso concreto hipotecando manifiestamente la razón de ser y la personalidad intrínseca de los espacios urbanos de los frentes marítimos y ribereños. Al par de la lógica del monumento en cuanto conmemoración de unas personalidades y unas gestas importantes para la comunidad<sup>46</sup>, la aparición de la escultura objetual, auto-referencial y abstracta ha sido un hecho significativo desde el ecuador del siglo XX, reinventando de alguna manera lo que sucedía con la escultura alegórica y monumental en los espacios urbanos de la tradición ensanchista del siglo XIX.

Estas tendencias, acrecentadas en las últimas décadas hasta el punto de ser necesaria una moratoria, se observan cada vez en mayor medida cuando se trata de la urbanización de zonas periféricas, suburbanas o peri-urbanas, opulentamente 'decoradas' mediante 'cuerpos geométricos abstractos' en ocasiones incluso superpuestos en un mismo espacio con una especie de '*horror vacui*' omnipresente, dando lugar a una especie de curiosa 'ornamentación' que se ha expandido hasta las encrucijadas de autovía y rotondas de carretera (modas semejantes han evolucionado de forma creciente y preocupante en la 'ciudad territorializada' que viene siendo una constante desde la última parte del siglo XX). Algunos de esos empeños, ubicados además en los límites estéticos y conceptuales entre la escultura y el mobiliario urbano: "pueden llegar a ser potentes postes-instalaciones de luz en medio de la oscuridad de las ciudades, o cualquier otro tipo de instalación o nuevos soportes, que hablen y comuniquen al ciudadano cualquier mensaje [o no-mensaje] que se crea conveniente"<sup>47</sup>. 'Hágase la luz', por lo tanto, con la presencia del arte y la escultura pública necesitada en la actualidad de altas dosis reflexivas; para lo que entendemos que se hace indispensable un período de 'tregua'.

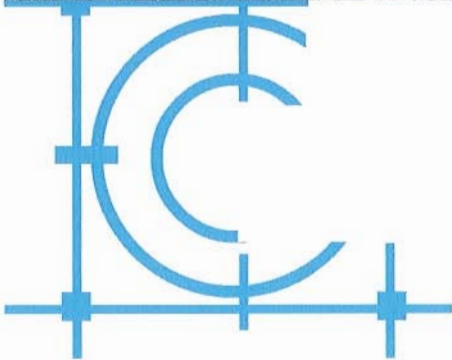
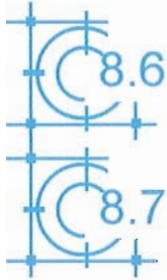
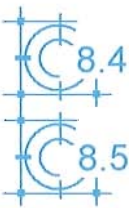
<sup>46</sup> Como es sabido, numerosos/as expertos/as han tratado temáticas similares referentes a la escultura pública y el monumento; entre otros/as podemos mencionar a Rosalind Krauss, Javier Maderuelo, José Luis Brea y Calvo Serraller.

<sup>47</sup> KORTADI OLANO, E. *Guía de esculturas...*, op. cit., p. 19.

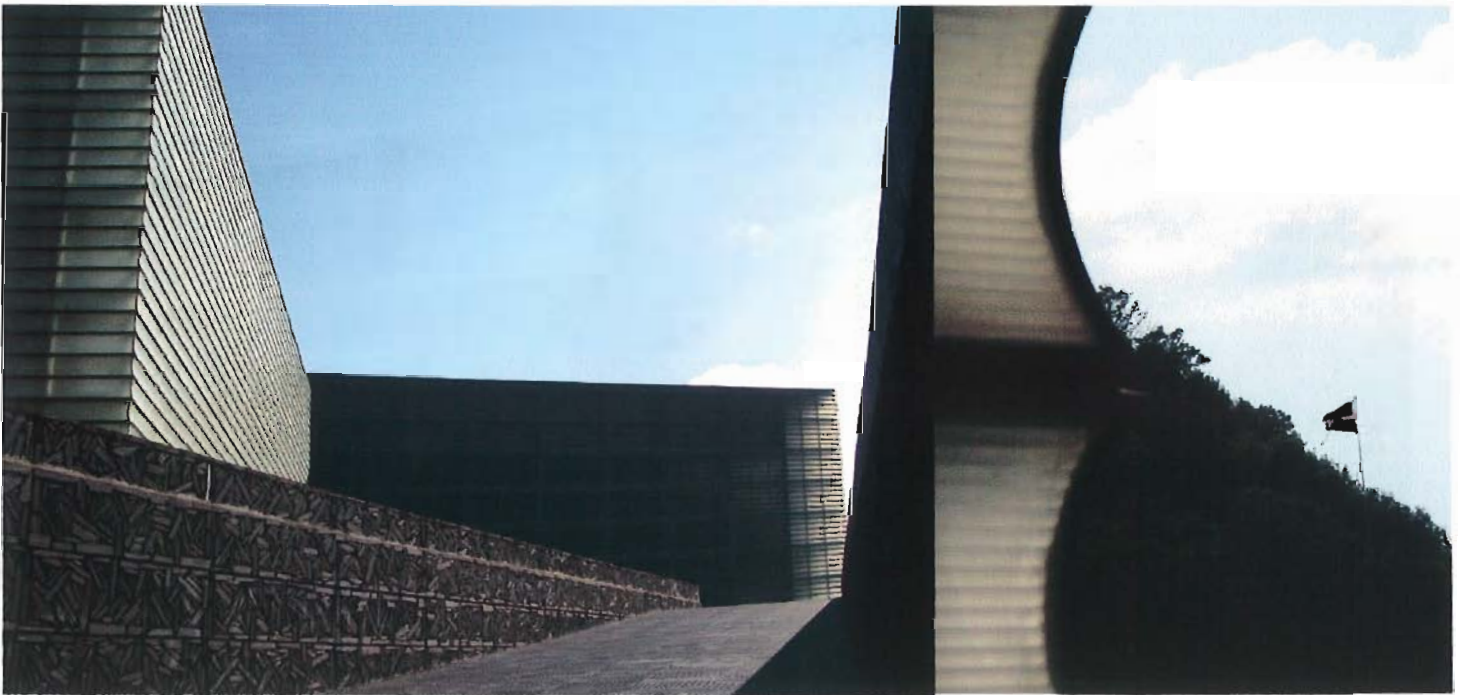
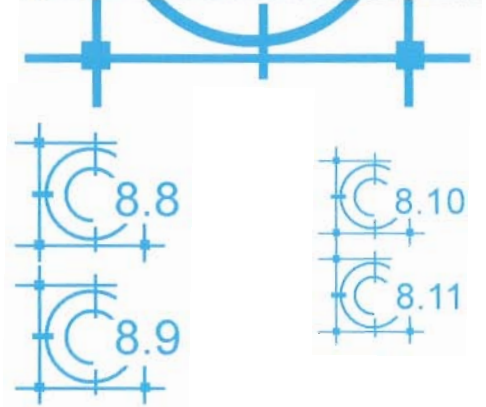


8.1.-8.2. Nuevas urbanizaciones entre Amara y el barrio de Loiolae en los meandros del Urumea (2009-2010).

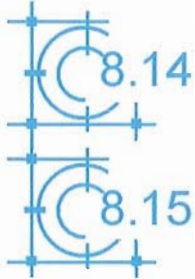
8.3. Mobiliario urbano actual en las nuevas urbanizaciones (pasarela de Cristina Enea, 2009-2010).



8.4.-8.6. Estructura actual del parque de Cristina Enea, 2009.  
8.5.-8.7. Restitución del trazado urbano en los bordes del Urumea (viviendas de protección oficial y Tabacalera), 2009-2010.



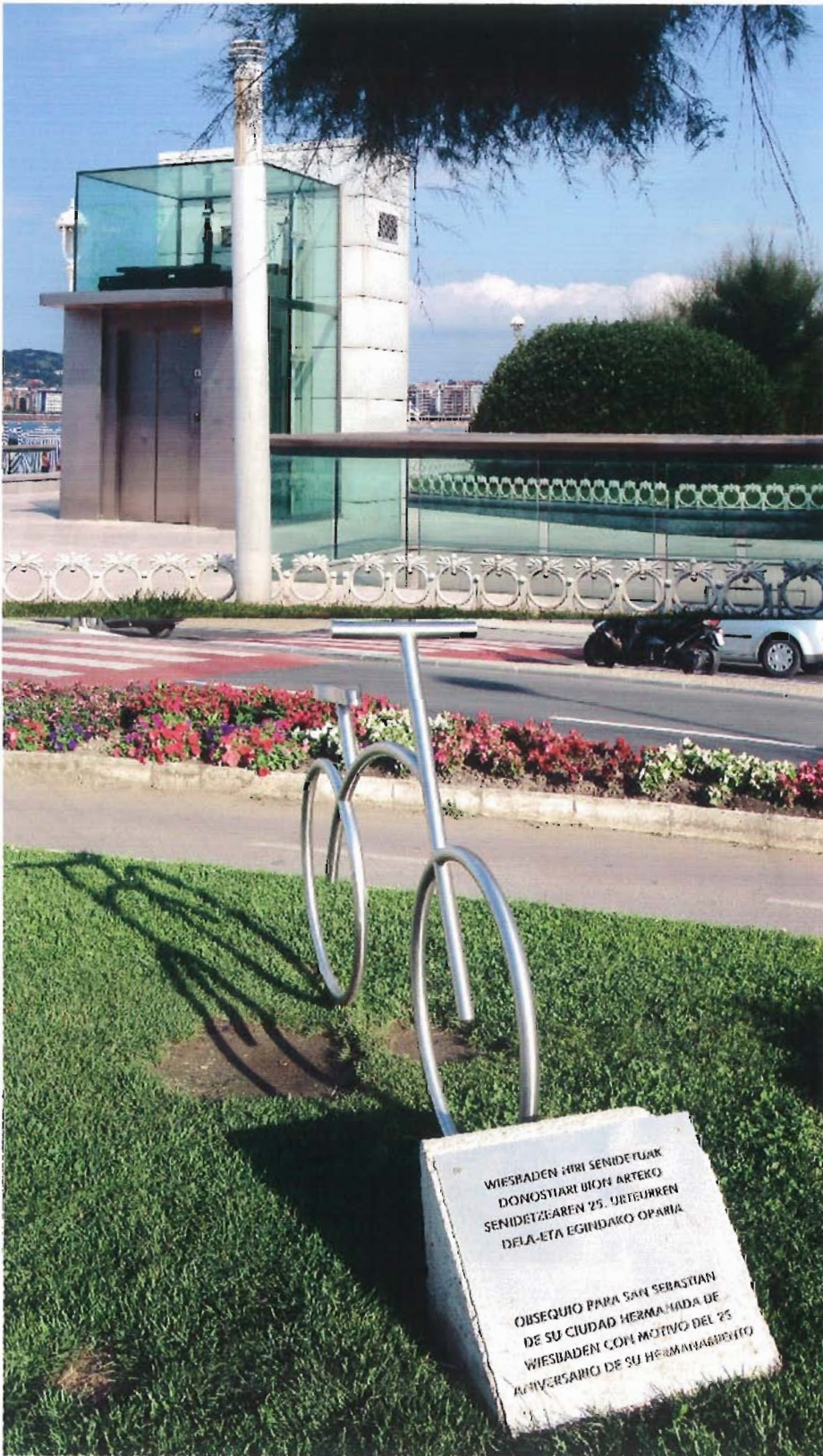
8.8.-8.11. Nuevo edificio del Kursaal y entorno urbano (2009).



8.12., 8.13.-8.15. Obras de remodelación del Paseo Nuevo durante el final del siglo XX y nuevo edificio del Aquarium (al comienzo del siglo XXI).

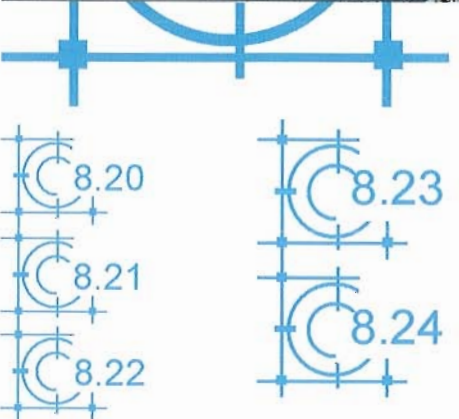
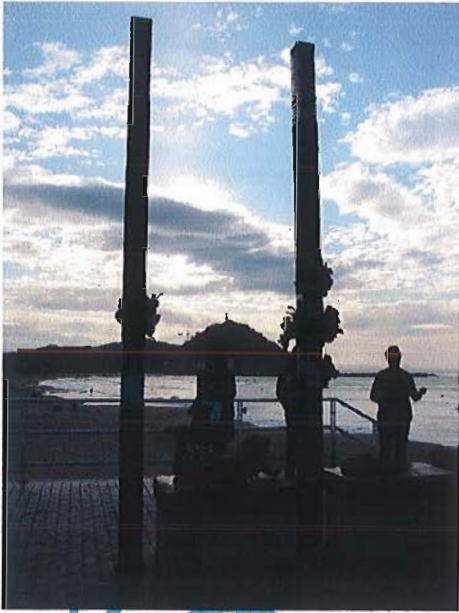


8.14. Edificio del nuevo Kursaal (R. Moneo), imagen 2009-2010.

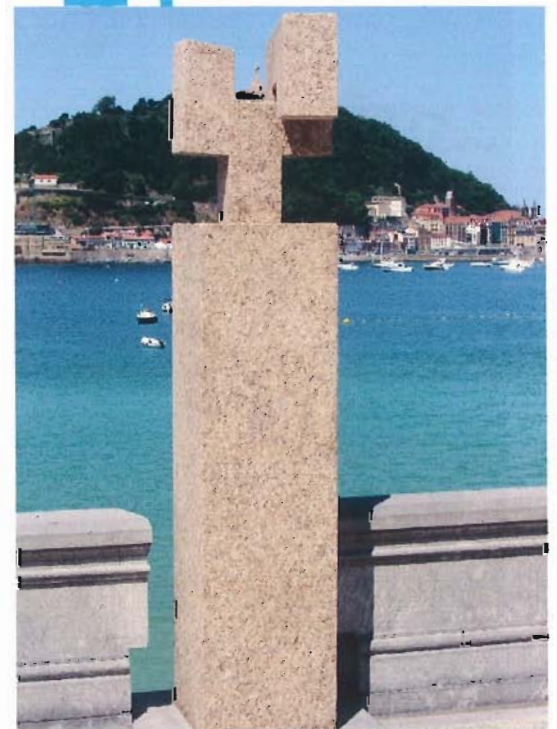
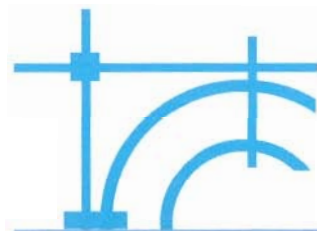
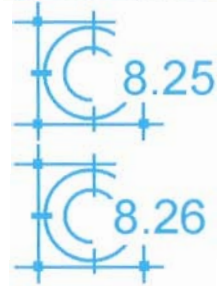
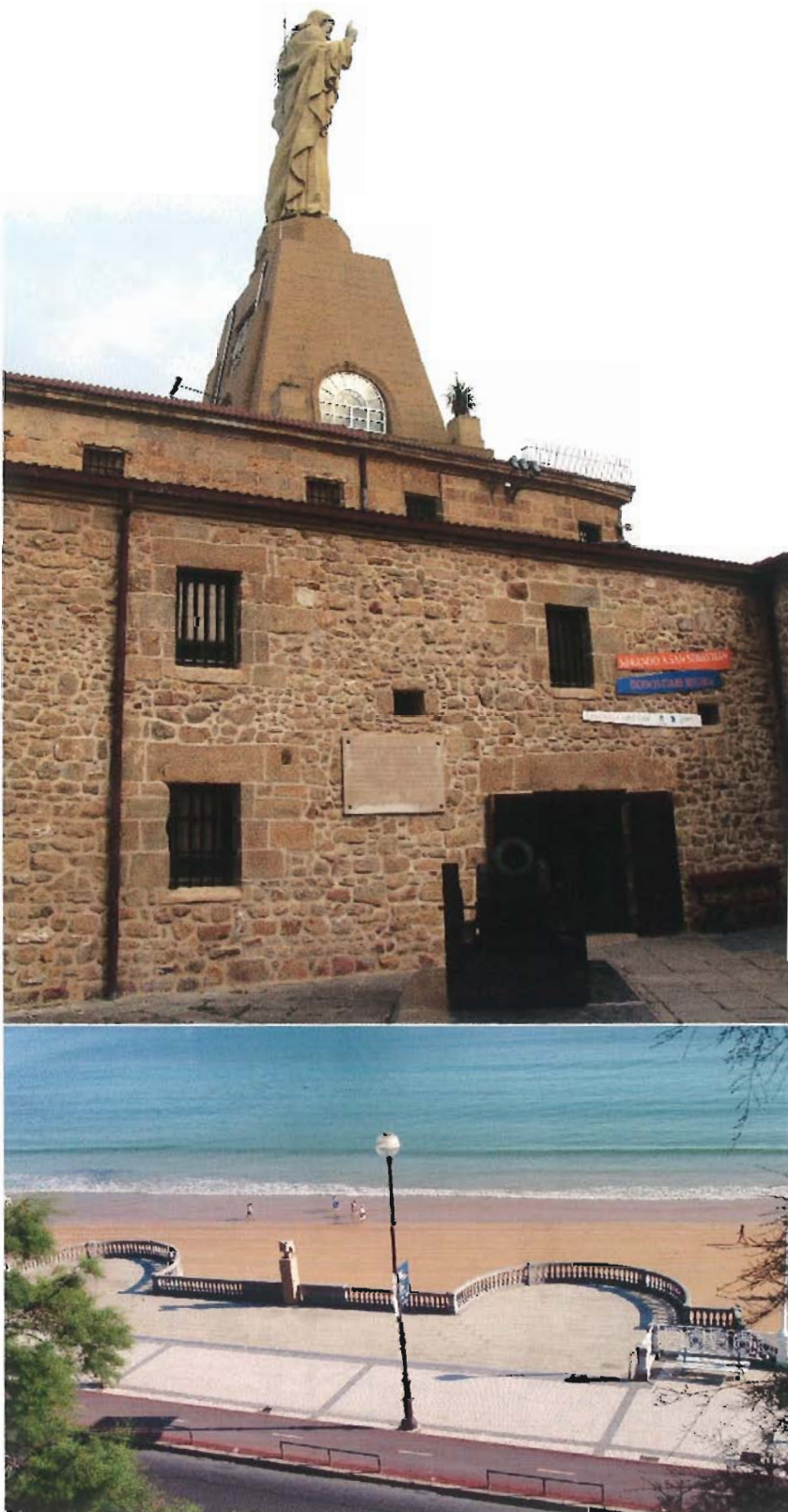


8.16.-8.19. Mobiliario urbano y arquitecturas a escala mínima en el paseo de La Concha (fotografías entre 2008 y 2010).



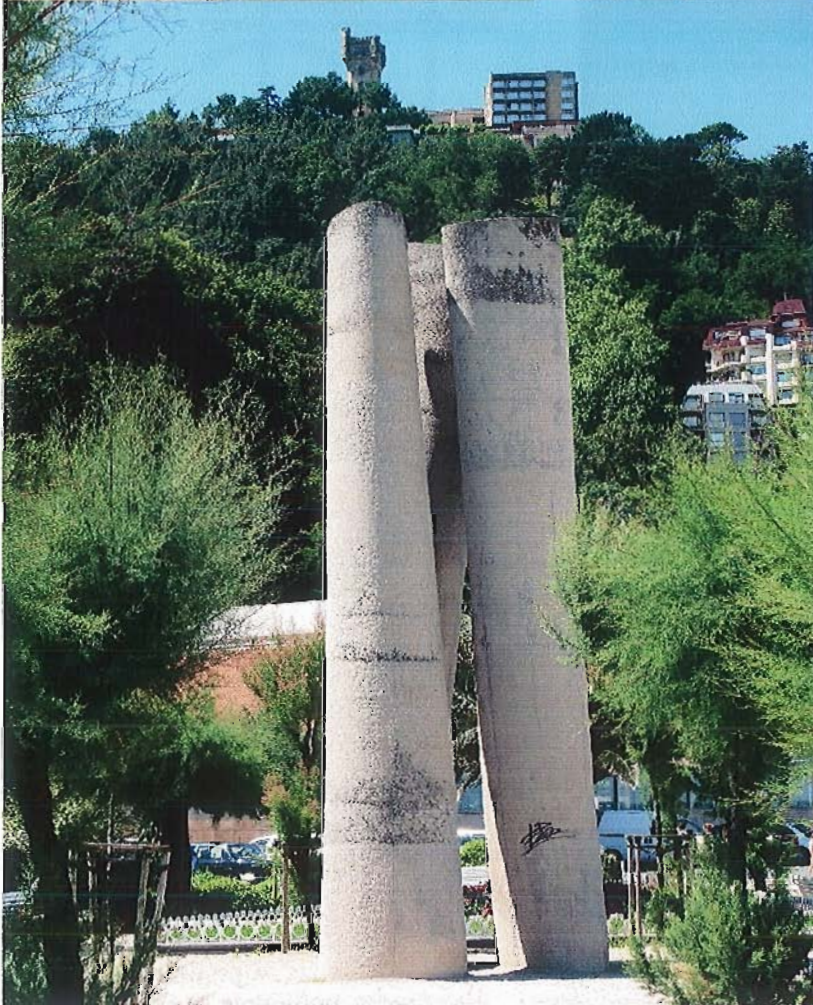
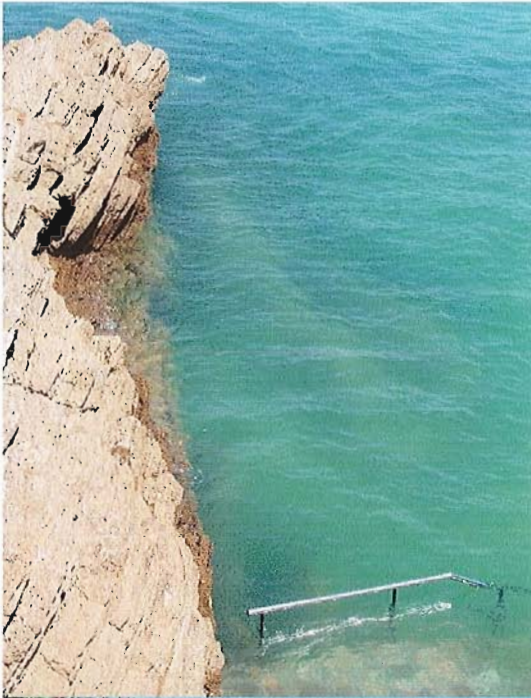


8.20. Ofrendas en honor a los difuntos en el frente marítimo de Sagües (2010).  
 8.21. Barandilla de límite entre la ciudad y la playa de la Zurriola.  
 8.22., 8.24. Nuevo Kursaal de la Zurriola desde la calle y la playa.  
 8.23. Mobiliario urbano fluvial que marca el límite entre la ciudad y el mar (2009-2010).

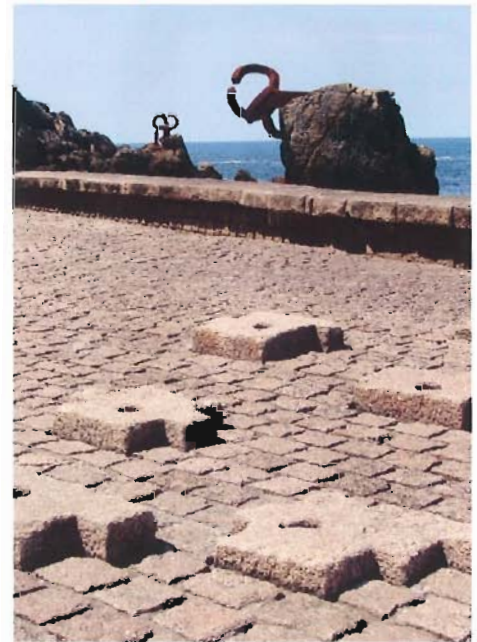
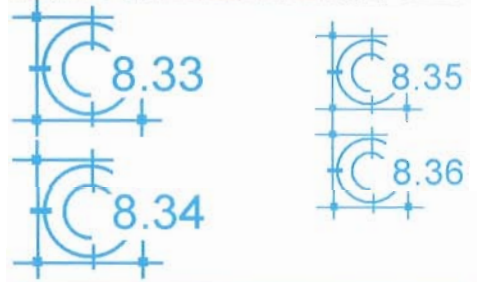


8.25., 8.27. Sagrado Corazón de Jesús coronando el castillo de Urgull, colocado en la década de 1950.  
8.26. En el observatorio denominado Zaldizko Zokoa, el paseo de La Concha marca uno de los límites más singulares entre la ciudad y el mar (2010).

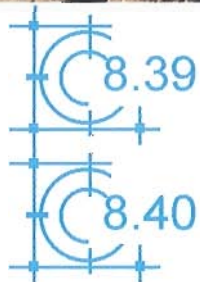
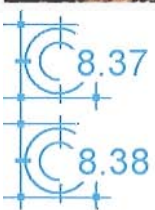
8.28. Escultura-monumento de Eduardo Chillida en homenaje al Dr. Fleming en el paseo de La Concha, con el monte Urgull y el Sagrado Corazón al fondo (2009-2010).



8.29.-8.32. Esculturas en el Pico del Loro y en los paseos de frente marítimo de Ondarreta.



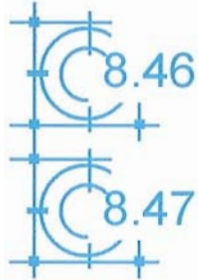
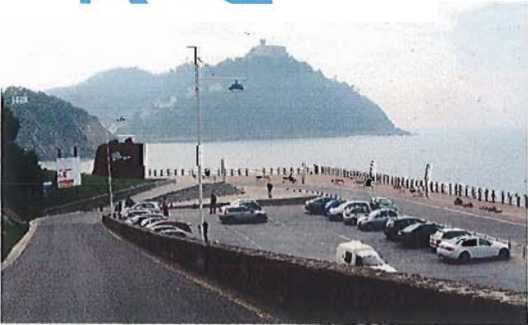
8.33.-8.36. Peine del Viento. Intervención escultórica y urbanística de E. Chillida y L. Peña Ganchegui, en la continuación de la playa de Ondarreta y a los pies del monte Igeldo (2008-2009).



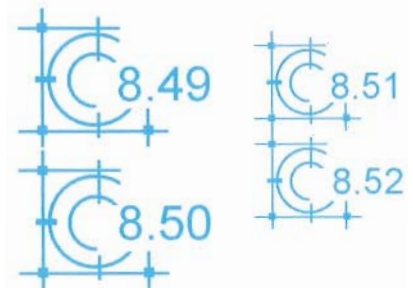
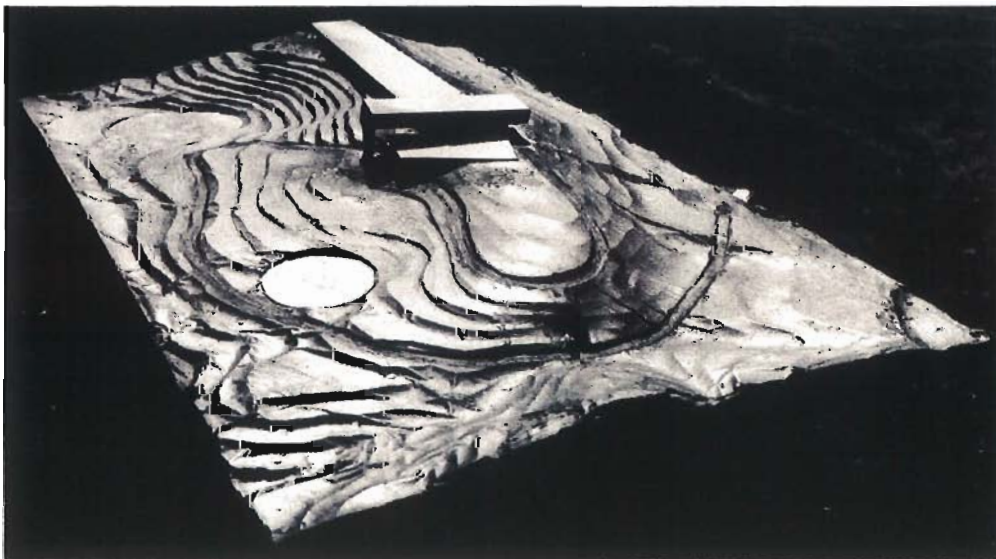
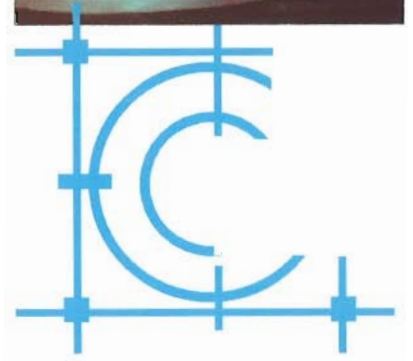
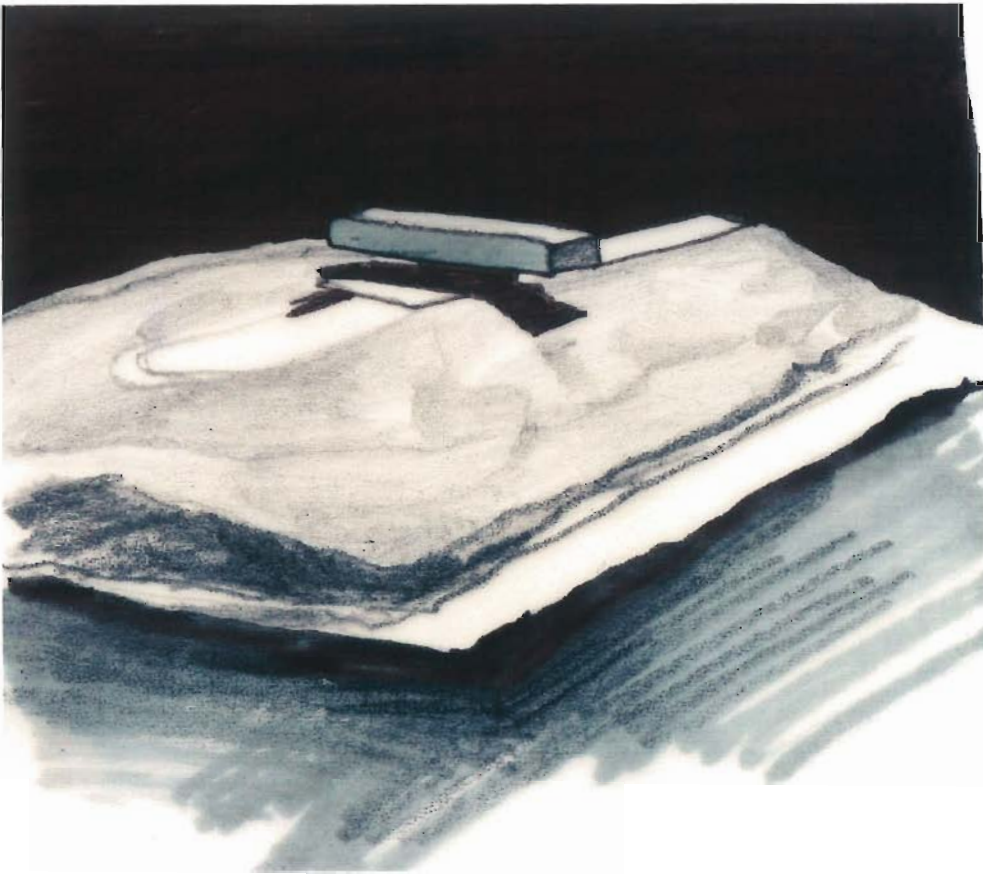
8.37.-8.40. Las formas que 'peinan el viento' producen una visión ciertamente emocionante en los límites del fenómeno urbano (la ciudad) Y el encuentro aguerido entre el mar y las rocas de la costa escarpada (fotos de 2009-2010).



8.41. Peine del Viento (E. Chillida).  
8.42.-8.43. Escultura de Oteiza en el Paseo Nuevo (2009).



8.44.-8.47. En el extremo del Paseo Nuevo, el cúmulo de mobiliario urbano, las señales de tráfico y aparcamientos de vehículos procuran una visión realmente recargada y confusa de ese singular espacio de borde marítimo.



8.49.-8.50., 8.52. Propuesta escultórico-arquitectónica de J. Oteiza y J. D. Fullaondo para el cementerio Izarrak Alde, enviada junto con otros arquitectos en 1985 al concurso convocado en Ametzagaina. Le agradecemos a la profesora Ana Arnaiz la cesión de las imágenes 8.50 y 8.52.

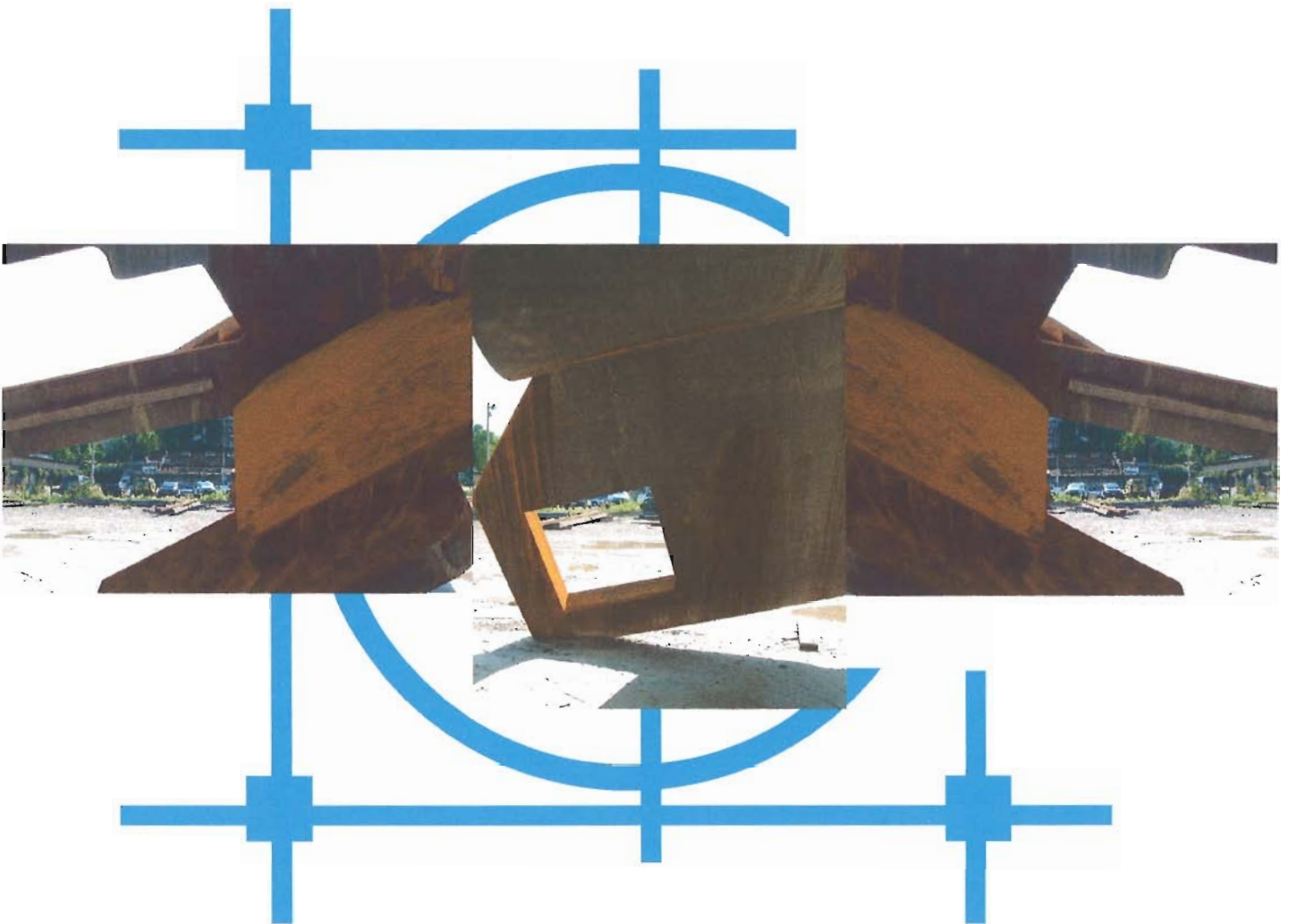
8.51. Montaje fotográfico del monumento presentado por J. Oteiza y R. Puig en Montevideo, en homenaje al estadista José Batlle y Ordóñez (el concurso quedó sin resolverse definitivamente entre 1959-1964). Proyecto basado en la integración escultura-arquitectura.





# 9

## LA CIUDAD, LA RÍA Y EL MAR





<i>Índice</i>	<i>p.</i>
II.9. LA CIUDAD, LA RÍA Y EL MAR: EJEMPLOS SIGNIFICATIVOS DEL PAISAJE LITORAL EN EL PAÍS VASCO..	655
II.9.1. EL PUERTO, LA PLAYA Y LA ESTÉTICA DEL FENÓMENO URBANO COSTERO.....	655
II.9.1.1. Los espacios portuarios, industriales y urbanos de la desembocadura del Urola.....	656
II.9.1.2. Mutriku: una villa fronteriza.....	660
II.9.1.3. Puerto de Ondarroa: el paisaje etnográfico de uno de los últimos bastiones de la tradición pesquera y marinera en el País Vasco.....	662
II.9.1.4. Depauperización, desarrollismo urbanístico y cambio del paradigma cultural.....	666

## II.9. LA CIUDAD, LA RÍA Y EL MAR: EJEMPLOS SIGNIFICATIVOS DEL PAISAJE LITORAL EN EL PAÍS VASCO

Tal y como hemos dejado enunciado al finalizar el capítulo anterior, si la escultura pública y el mobiliario urbano nos 'iluminan' casi todos los rincones del espacio urbano con la presencia de su lenguaje estético y simbólico, constituyendo hitos marcadores de 'amojonamiento' y organización del trazado y la morfología o, en ocasiones como mera ornamentación, en este último capítulo de la segunda parte de nuestro estudio antropológico y signitivo hemos seleccionado unos ejemplos concretos de la costa guipuzcoana y vizcaína, tomando como referencia la importancia de los elementos simbólicos a la hora de estructurar histórica, estética y funcionalmente los espacios significativos y liminales entre la ciudad y el mar.

La evolución de los espacios urbanos fronterizos con el agua en las localidades y villas analizadas, ha seguido en ocasiones vías paralelas aunque contrarias, que pueden resultar ser testimonios paradigmáticos de una cultura común marítima pero modelados según las peculiaridades de cada lugar y las relaciones con el medio que históricamente ha suscitado cada comunidad en concreto. En algunos casos se han dado factores muy similares a todo lo que hemos mostrado en Donostia-San Sebastián desde la perspectiva del establecimiento y evolución del fenómeno urbano litoral, mientras que otras veces se han desarrollado morfologías divergentes debido al predominio de unas u otras actividades económico-productivas. De todos modos, los aspectos urbanísticos, arquitectónicos y monumentales han sido determinantes para labrar la imagen que dichos enclaves fluviales han ido dibujando a lo largo del tiempo. Así, además de Zarautz, Zumaia, Ondarroa y por último el ejemplo de Bakio nos conducirán a las puertas de la construcción y configuración significativa del espacio urbano en el borde marítimo, de modo que la monumentalidad y las referencias estéticas ocuparán, como manifestaciones culturales y etnográficas de primer orden en nuestro estudio, el centro neurálgico de la propia investigación y del trabajo de campo sobre el terreno. Esas manifestaciones estéticas pueden ser de procedencia variada y, de manera pareja, contendrán infinidad de reverberaciones en los frentes de agua tanto marítimos como ribereños. Todo lo cual justificará, igualmente, los contenidos del presente capítulo (véase mapa página 19).

### II.9.1. PUERTO, LA PLAYA Y LA ESTÉTICA DEL FENÓMENO URBANO COSTERO

En el País Vasco litoral y concretamente en un espacio cercano a Donostia-San Sebastián, el núcleo urbano de Zarautz que se fundó en el siglo XIII fue creciendo y expandiéndose hasta el siglo XX en las amplias vegas del borde del mar hacia la zona occidental, protegido de los fuertes vientos marinos por la montaña de Santa Bárbara. Tal y como ha sucedido en numerosas villas, anteiglesias y municipios el siglo XIX sería fundamental también en este caso por el reavivamiento del urbanismo, dinámica generada por la construcción de un puerto de abrigo en 1857. A partir de 1865 la carretera de la costa y la implantación del ferrocarril Donostia-San Sebastián/Bilbao dejarían a la vista numerosos problemas y necesidades acuciantes en los espacios urbanos costeros, precipitando igualmente las transformaciones funcionales, estéticas y simbólicas más notables del paisaje liminal de los frentes de agua. Junto con el advenimiento de veraneantes y turistas que veíamos en Donostia-San Sebastián:

"1865, 1866 eta 1884. urteetan Isabel II. erreginak Zarautzen igaro zuen uda. Ondorioz, XX. mendearen hasieran Donostiaren babesean udako hiri gisa erakargarri bihurtu zen. Orduan egin zen Zarauzko ibarraren itsas ertzaren ondo-ondoko zonaren lehen partzelazioa. [...] 1925ean 'Zarauzko Hiribilduko Ekialdeko zona Urbanizatzeako Proiektua' egin zuen Ramón Kortazar arkitektoak. Horren bidez Mendilauta-ko hareatza eta dunetako lurak finka handitan pribatizatu eta partzelatu ziren. 1900 eta 1930. urtea bitartean aldaketa

garrantzitsuak izan ziren. Hiribilduko jarduera sozio-ekonomikoak garapen nabarmena izan zuen. Ordura arte jarduera nagusi izandako arrantzak eta nekazaritzak industriari eta 'udatiarrentzako' zerbitzuei leku utzi zieten. Ehungintzako jarduerari hasiera eman zitzaion, zurgintza eta altzarigintzarekin zerikusia zuen jarduera garatu egin zen eta turismo-sektorearentzako jarduerak nabarmen areagotu ziren. [...] 1930ean Ramón Kortazar arkitektoari 'Zarauzko hiribilduko zabalgunee eta Lerrokadura Plana' egin zezala agindu zioten<sup>1</sup>.

Tras la guerra civil continuaría el desarrollo urbano en Zarautz, constituyendo la estampa más significativa la línea construida al borde del mar y casi sobre la playa. En lo que se refiere a los elementos estéticos, artísticos y arquitectónicos significativos en el ecuador del siglo XX quedaría patente la aportación del arquitecto Luis Peña Ganchegui con un edificio que marca un mojón en el borde marítimo. La torre de Vista Alegre (1958) se erige así en un hito singular, único en el panorama vasco: "un edificio en el paisaje que recuerda a los expresivos castillos del Japón, como hitos dominando el entorno, desde una posición de clara prelevancia del objeto sobre el paisaje"<sup>2</sup>. El objeto arquitectónico se añade aquí al paisaje marino como radical elemento configurador de ese espacio fronterizo entre la ciudad, el territorio y el mar.

En la franja litoral del frente marítimo de Zarautz, la escultora Elena Asins colocó la 'línea tectónica' que vendría a remarcar la simbólica línea divisoria entre la tierra y el mar, en los límites entre el paseo y la playa. En esa frontera construida los bloques de cemento nacidos del subsuelo proporcionan un orden visual significativo a los gigantescos cubos apilados en diques, espigones y malecones, aquí mucho más reducidos de escala y más activos en lo que se refiere a las relaciones e interacciones espaciales. Así y todo, el tener que traspasar esa hilera de bloques para bajar a la playa induce a tomar conciencia de los límites entre la ciudad y el mar, aunque sea una frontera permeable, atractiva y a menudo incluso jocosa, diferente a la 'frontera infranqueable' que posteriormente veremos en el dique de Zumaia; mucho más áspera, aguerida con el mar y fuera de toda escala humana.

### II.9.1.1. Los espacios portuarios, industriales y urbanos de la desembocadura del Urola

El río Urola y el puerto de Zumaia serían los puntos principales de exportación del hierro y sus derivados durante el siglo XVI, en forma de materia prima y de productos ya elaborados en las ferrerías de la comarca. A Zumaia le seguiría en importancia la cuenca del Oria, con las afamadas fraguas de su cauce. En tercer lugar, se exportaban desde el Urumea los productos labrados en las ferrerías del entorno de Hernani. Siendo un puerto que se asienta en el interior de una bahía, en la confluencia estratégica donde los ríos Urola y Narrondo (o Larrondo) se encuentran con el mar cantábrico, Zumaia detentaría una relevancia similar a Donostia-San Sebastián en las tareas de construcción y reparación de barcos así como en el transporte marítimo y el comercio<sup>3</sup>, además de una importancia más subsidiaria en el asentamiento veraniego y del turismo de baños de mar. Los procesos geológicos acaecidos en dicho enclave han propiciado que la pleamar cubriese de agua los arenales dejando a la vista una serie de islas y de terrenos marismáticos en las inmediaciones de la playa de Santiago, determinando una configuración singular del paisaje marino<sup>4</sup> con una pequeña construcción en forma de muelle que existía desde antaño. Se insertaban en el paisaje las lonjas y renterías para guardar los productos antes de ser embarcados; lo cual conformaba sobre todo el paisaje de las riberas en la cuenca del río Narrondo<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> GALARRAGA, I.; UNZURRUNZAGA, X.; LÓPEZ DE ABERASTURI, A.; AZPIRI, A.; ALKORTA, J. M. *Ensanches urbanos en Euskal Herria*, Vitoria-Gasteiz: Gobierno Vasco, 2002; pp. 324-326.

<sup>2</sup> CENICACELAYA, Javier. "Arquitectura y urbanismo en el País Vasco entre 1975 y 2009", *Ondare* 26, Donostia-San Sebastián: Eusko Ikaskuntza/SEV., 2008; pp. 43-44.

<sup>3</sup> En la creación de la villa tuvieron influencia las competencias del fuero de Donostia-San Sebastián, sobre todo en lo referente a la utilización de los espacios portuarios y ribereños: "la concesión del Fuero de San Sebastián en la carta fundacional de la Villa (1347) parece que fue decisiva para que [...] cambiaran la orientación de sus actividades económicas. El Fuero de San Sebastián otorgó a los zumaiarras el privilegio de gozar de la jurisdicción de la barra y del canal del Puerto. Todo parece indicar que fue esta circunstancia la que a los vecinos de Zumaia les hizo sentirse 'portuarios'". OYARBIDE, Lourdes. *Estudio histórico del puerto de Zumaia: historia de un puerto*, Vitoria-Gasteiz: Gobierno Vasco, Departamento de Transportes y Obras Públicas, 2000; p. 286.

<sup>4</sup> El "continuo proceso de sedimentación experimentado en el curso bajo del Urola ha tenido un importante impacto paisajístico: ha contribuido a modificar la morfología del paisaje con la aparición de amplias zonas de marismas que quedan invadidas por las aguas de la ría en las pleamares y al descubierto en las bajamares". *Idem*, p. 42.

<sup>5</sup> Estructuraban la red de transportes para la mercancía de tres productos básicos: madera para la construcción de buques, la materia prima que precisaban las ferrerías y los útiles metálicos tratados en la cercana industria siderúrgica.

Las marismas de la margen izquierda desaparecieron al inicio del siglo XX, cuando se produjeron los trabajos más intensos de urbanización de cara al ensanchamiento del espacio histórico de la villa y el establecimiento del muelle comercial. De manera semejante a Donostia-San Sebastián pero en una escala más modesta y una época más tardía, los primeros ensayos para solventar la temida barra que se formaba a la entrada del puerto y el escaso calado de los fondeaderos tendrían lugar al comienzo del siglo XVIII, en medio de confrontaciones entre la ciudadanía y la cofradía, y recordando que toda modificación y remodelación portuaria o intento de ganar terreno sal mar tuvo que atravesar períodos de parones y debates acalorados sobre todo por causas económicas y financieras (enfrentamientos que hoy día suelen basarse fundamentalmente en razones más ambientales, ecológicas o de estética y calidad del paisaje).

Tal y como se ha dicho, los oficios vinculados al mar que serían el sustento de la población desde la antigüedad tenían que ver con los sectores del comercio y los astilleros<sup>6</sup>. En el siglo XVIII vio la luz un largo y dilatado proceso para reformar el puerto que no se concluiría totalmente casi hasta época contemporánea; aunque resulte un tanto extraño, dicho proyecto no se redactó ni se llevó a buen recaudo pensando en las necesidades de la pesca, del comercio o de la construcción de buques, sino que pretendía hacer renacer la agricultura casi desaparecida de Zumaia, intentando también ampliar los terrenos de labranza disponibles<sup>7</sup>. Conjuntamente con ello vendrían las arduas labores de reparación portuaria; la impracticable bocana y su poderosa barra, el incremento del tráfico de mercancías, etc. En los años finales de ese siglo XVIII se plantearon las canalizaciones del río y el puente de madera sobre el cauce del Narrondo. Aún así, las grandes obras de los muelles y diques tuvieron que esperar hasta que en el próximo siglo se acercaron las aduanas a la costa como hemos visto en los capítulos precedentes, y hasta que las actividades de nuevas industrias y empresas florecieron al albur del crecimiento económico y se hicieron mucho más frecuentes las entradas y salidas del puerto, conjuntamente con los avances tecnológicos aparecidos en la navegación y transporte marítimo. En el siglo XIX se pusieron en marcha los primeros trabajos de gran magnitud sin demasiada inversión al respecto, para mejorar el canal y fondeadero que la ría tenía frente al espacio urbano de la villa. Con el siglo XX llegarían la desecación de las marismas y el dragado de los arenales entre otros muchos trabajos y adecuaciones portuarias:

"Portuaren azpiegitura hobetu Urolaren arroan 1910. urteaz geroztik gero eta gehiago handitzen ari zen ekonomiaren premietara moldatzeko, eta Gipuzkoako burdinbide sare osoan zehar, eta batik bat Urolako trenbidean [itxieraren ostean sinbolikoki gogoratua izango del ikusiko dugu, dikeko elementu eskultorikoetan], merkaturatzen ziren produktuak Zumaiaiko lehorreratzeko tokietara erakartzeko. Urolako merkataritza kaia egin zuten beraz (1922-1926), Urolako eskualdeko barruko herri guztien itsasorako aterabidea izan nahi zuena, baina kai hori eraiki ondoren, portua gero eta gehiago lokaztuko zen eta sakonera handia galdu zuen, eta, hala hasi ziren Urola ibaiaren eskuinaldeko bideratze dikea eraikitzen (1934-1956) arazo horri konponbidea emateko. 1950. urteaz geroztik Zumaiaiko itsaso eta merkataritza trafikoa gero eta handiagoa zen eta hango kaiek ezin zituzten inondik ere eman itsas garraioak eskatzen zituen zerbitzu guztiak, eta, hori konpontzeko, handitu egin zuten merkataritzako kaia<sup>8</sup>.

En paralelo, Zumaia se iría convirtiendo en estación veraniega de baños de ola, concentrándose el turismo en torno a las playas de Irurtzun y Santiago. La playa de Irurtzun por ejemplo gozaba de unos servicios muy avanzados para la época; baños templados, cabinas y toldos que determinarían la fisonomía del paisaje urbano-marítimo de los frentes de agua como hemos visto que sucedía en la capital guipuzcoana. En 1844 tanto la carretera que unía con Getaria como el puente de hierro que se construyó cerca de la desembocadura del Urola obstaculizaron la remontada de los buques para la realización de las labores de carga y descarga. Fue el ingeniero de la provincia Francisco Lafarga quien proyectaría también aquí obras muy significativas de mejora para el puerto en 1880: el muelle comercial, el dique o espigón para el desvío de la barra con argollas de hierro que posibilitaban el amarre de los

<sup>6</sup> La construcción y reparación de buques se implantó como actividad complementaria a la pesca y el comercio en Zumaia, desde los siglos XVI y XVII casi hasta nuestros días, convirtiéndose en uno de los núcleos de construcción de barcos más sobresaliente de la provincia de Gipuzkoa junto con los enclaves ribereños del Oria y de la bahía de Pasaia que hemos visto anteriormente. Los más antiguos fueron los astilleros de la ribera, del puerto, los de Zubiaurre y de Santiago aparte de los que existían en la cuenca del Urola. Entre los siglos XVIII y XIX sufrió un pronunciado decaimiento esta industria de Zumaia hasta restablecer su brillo perdido otra vez en el siglo XX con el aumento del comercio, cuando Zumaia entró a formar parte de la categoría de Puertos de Interés Nacional de segundo orden.

<sup>7</sup> ODRIOZOLA OYARBIDE, Lourdes; ARRIZABALAGA MARÍN, Sagrario. *Ur eta lur. Batzen gaituen ura/ El agua que nos une*, Donostia-San Sebastián: Fundación Kutxa, Nerea, 2003; p. 37.

<sup>8</sup> *Idem*, p. 38.

barcos. En el final de ese siglo XIX otro ingeniero, Ignacio Fort, presentó una nueva redacción para otro proyecto de mejoramiento del puerto de Zumaia que suscitó un fuerte rechazo.

Con la entrada del nuevo siglo tuvieron comienzo los procesos de limpieza y dragado que de los arenales y tierras que el Estado español había legado a la villa, así como la canalización de la margen derecha del Urola. En la década de 1920 se procedió al alargamiento del dique al cual en 1887 no se le otorgaron las dimensiones necesarias y el muelle comercial para el ferrocarril del Urola, lo que a la postre le daría al puerto mercantil su impulso definitivo<sup>9</sup>. A pesar de que la sedimentación del subsuelo lo obstaculizaba, hacia 1950 se notó un considerable incremento del tráfico marítimo en el puerto de Zumaia y pese a que no se realizaban más obras que las que se ocupaban de la estricta conservación: la iluminación de la bocana, los puntos de protección de los diques o el cuidado y reparación de las canalizaciones del río. El ensanchamiento del muelle comercial que se planteó en la década siguiente podría acarrear múltiples problemas urbanísticos a causa de la situación no demasiado óptima del puerto. El nuevo ensanche proyectado por el ingeniero Iribarren en los muelles mejoraría notablemente sus condiciones y rectificaría en gran parte el tráfico comercial, mejorando también los aspectos urbanos del puerto. En el final ya del siglo XX, se construiría la pasarela peatonal sobre el Narrondo que proporciona semblante icónico al paisaje de los frentes de agua en Zumaia, convirtiéndose casi en imagen-símbolo reconocible de la villa en los prolegómenos del Plan Estratégico Zumaia 2005 y los retos que planteaba.

Ese Plan Estratégico fue redactado en la década de 1990, destilando sobre todo un gran cambio en el puerto y los espacios urbanos del litoral a causa del planteamiento de un puerto deportivo. En el final de la misma década hemos visto que apareció también una planificación sectorial de la Comunidad Autónoma del País Vasco para la ordenación de las orillas de ríos y arroyos. Así las cosas, los planes estratégicos y sectoriales para la ordenación territorial introdujeron variables de potente cambio en el paisaje litoral guipuzcoano. En las cuencas fluviales y los puertos se vienen aplicando igualmente dichas planificaciones bien de carácter más técnico (planes sectoriales y territoriales) o filosófico (planes estratégicos). En Zumaia mismo, últimamente se ha precipitado la construcción de nuevos fondeaderos y dársenas para embarcaciones de recreo al igual que en la mayoría de los puertos de la geografía vasca.

Desde la última década del siglo XX en adelante todas las inversiones realizadas en el puerto de Zumaia se han dirigido teleológicamente a intentar sacarlo del adormecimiento económico de los últimos tiempos. Si la intención hasta entonces había sido la de mejorar la salud de los sectores del comercio, en el Plan Estratégico Zumaia 2005 se adivina una apuesta clara a favor del puerto deportivo y recreativo, rescatando los viejos fondeaderos para el turismo y las actividades lúdicas, y proponiendo una serie de nuevas infraestructuras para dar un impulso supuestamente decisivo al desarrollo del sector terciario. Para ello se estimaba la relevancia de dos retos: la prolongación del dique hacia el norte para reencauzar otra vez la temida barra y la instalación de espacios para deportes acuáticos. De hecho, el puerto deportivo y los modernos astilleros Balenciaga<sup>10</sup> fueron los extremos más estudiados de dicha planificación de cara a los problemas medio-ambientales que acarreaban, dado que se iban a realizar obras en las dunas y humedales de Santiago. Finalmente se colocó el puerto deportivo a continuación de los talleres del astillero, invadiendo aún así casi la mitad de los humedales.

La configuración y estructuración del espacio urbano del borde litoral en Zumaia ha mostrado en las últimas décadas cierta sensibilidad en cuanto a las manifestaciones estéticas, artísticas y escultóricas, razón por la que ahora traemos a colación en estas páginas. Dadas sus especiales características y ubicación en los límites entre el espacio construido y el mar hemos de subrayar los elementos escultóricos colocados por Javier Elorriaga al finalizar la década de 1990 en el dique que acabamos de mencionar en varios instantes. Marcando un recorrido concreto y longitudinal en ese espacio fronterizo (y recordando los paseos que hasta aquel lugar realizaba el escultor de Zumaia Julio Beobide), una sucesión o secuencia de piezas

<sup>9</sup> Esta línea del Urola fue la última vía férrea que se construyó en la provincia, financiada por la Diputación Foral en 1926. Comenzando en Zumarraga, pasaba por Azpeitia y Azkoitia para unirse en Zumaia con la otra vía. La prolongación que tuvo hasta el puerto proporcionaba una salida directa a los demás municipios del valle.

<sup>10</sup> Surgidos en 1921 con ese nombre y aprovechando los viejos pabellones de Arbillaga, desde 1940 ha ido incrementando sus instalaciones en los arenales de Santiago. En la década de 1960 tuvo su mayor florecimiento, abriendo nuevos talleres de montaje además de forjas, dársenas e instalaciones adyacentes con la previsión de un gran aumento de la producción.

de mármol blanco convierten aún más significativos los frentes de agua, recuperando así mismo la memoria del desaparecido ferrocarril del Urola aparte de la cuidada reinterpretación escultórica del mobiliario portuario de cara a convertir algunos espacios urbanos en sitios identitarios y de rememoración. La obra puede observarse, no obstante, desde sus vertientes simbólicas y funcionales:

“Un antiguo en el muro para el salvavidas les sirve después para introducir una caja de luz con una fotografía del lugar, una imagen inclinada como el punto de vista de alguien que observa el entorno desde el mar. Delante se disponía una silla blanca de mármol de espaldas al agua y de frente al espacio ensoñado. El viaje se cierra al final del malecón con una silla doble que acaba en un bloque del que se eleva una memoria a la arquitectura del tren del Urola. Atenta al espacio de recepción, la obra se sitúa entre las líneas posminimalistas del mobiliario del fallecido Scott Burton y las aperturas a un lenguaje más poético y accesible. Frente al papel esteticista del arte decorativo y ornamental más convencional, están apareciendo nuevos parámetros en el arte público cuyo fin es posibilitar distintas esferas funcionales, lúdicas, participativas y de conocimiento. En las intervenciones artísticas al exterior el artista polaco Wodiczko distingue dos tipos de aportaciones: <<arte en el espacio público>> y <<arte público crítico>>, las manifestaciones de Jabier Elorriaga y José María Herrera están en la línea de ir más allá de esta clasificación permitiendo un nuevo ámbito: el de un arte que pueda ser útil a la comunidad en espacios sociales concretos”<sup>11</sup>.

Este párrafo escrito en 1996 hemos de considerarlo con más de tres lustros de distancia, cuando las reproducciones ‘kitch’ y ‘neo-figurativas’ sin ningún valor ni prejuicio artístico se hacen presentes por todos los rincones de nuestra geografía. En Zumaia, las ‘esculturas-mobiliario’ se activan en compañía de otros objetos portuarios que perduran en el dique y dialogan con ellos (como las argollas que hemos mencionado), añadiendo ‘significancias’ específicas a la gigantesca estructura mareomotriz. La escultura denota en este caso una querencia de incorporarse al espacio de la arquitectura sin estridencias pero remarcando la pertinencia de su propia existencia, en un muro colosal transitable pero liminal entre el mar y el puerto ya de por sí tremendamente significativa, sin adivinar tampoco aquí por completo donde comienza esa relación ‘arquitectura-escultura’ junto con la ingeniería (como veíamos en el “Peine del Viento”, salvando las distancias) y hasta donde es capaz de penetrar o impregnar sus propios rasgos esenciales. De hecho:

“Los espigones de un puerto contienen la llegada del tren de olas y les hacen romper su formación contra el peso estático de sus grandes bloques donde rebotan con energía las espumas hacia el aire. Con el tiempo las arenas se acumulan a un lado de la obra portuaria conformando una playa y se desgastan y desaparecen al otro lado. La obra de una dársena opera en la naturaleza de un modo similar al de una obra de ‘land-art’. Aunque si intención estética explícita, la ingeniería recurre a los mismos materiales de aquella corriente del arte. El viento, el oleaje, la playa y el mar se ven condicionados y determinados por la presencia calculada de los espigones del puerto que inducen un nuevo equilibrio del natural”<sup>12</sup>.

En el comienzo del libro *Narrazioak* del escritor vasco Joseba Sarrionandia, podemos encontrar la leyenda que J. Elorriaga escogió como título de su intervención en el dique que obtuvo el primer puesto en el concurso de escultura pública convocado a tal efecto: “Estazio bat, aulki bi eta mila istorio asma ditzake tristurak”; de modo que el autor tomaría como modelo el viejo asiento de la estación de tren de Arroa. Zumaia poseía desde antiguo más una estación, tres en total: dos del Urola y otra más de la línea de Eusko Trenbideak-Ferrocarriles Vascos. Y también multitud de bancos para sentarse y tomar aliento<sup>13</sup>. En este caso, nacieron otros dos ‘asientos’ para el ‘descanso de nuestra mirada’ como asegurarían desde el grupo de arte de Zumaia: Zumaia Arte Taldea que impulsó el concurso, a modo de lugares estanciales de reposo frente al horizonte contemplado desde la curvatura del dique sinuoso. Compañeros de un camino recorrido en solitario (aunque al final podamos encontrarnos con alguien), desde los bancos escultóricos del extremo se nos aparece ante nuestros ojos la villa de Zumaia, y la única posibilidad a partir de ahí será girar 360° para tomar el camino de regreso ante el peligro de ser arrastrados por el espectáculo del oleaje. Las esculturas del dique, por lo tanto, ofrecen tres paradas, ‘estaciones’ de un singular *via-crucis* cívico o puntos de ‘detenimiento’ para el tranquilo paseo. En el doble concurso convocado por la agrupación artística que hemos mencionado y el Ayuntamiento de Zumaia el escultor José María Herrera obtuvo también un premio para la instalación de una escultura en homenaje a la susodicha personalidad de Beobide, tras los trabajos de mejora realizados en las orillas del río Narrondo.

<sup>11</sup> SÁENZ DE GORBEA, Xabier. “Esculturas públicas para Zumaia”, en: *Deia (Igandea)*, 19 de mayo de 1996; p. 29.

<sup>12</sup> ESPAÑOL ECHÁNIZ, Ignacio. “La estética de la obra pública en el entorno como actitud cultural frente a la naturaleza”, *FABRIKART. Arte, tecnología, industria, sociedad*, 7, 2007; p. 59.

<sup>13</sup> “Asmatutako istorioa” (catálogo de exposición), Ayuntamiento de Zumaia, 1996; s/p.



### II.9.1.2. Mutriku: una villa fronteriza

Otra intervención artística aprovechando las infraestructuras históricas del frente marítimo fue la que planteó el artista Pello Ulazia para el puerto de Mutriku. En este caso otra iniciativa que no traspasaría el umbral del proyecto adormecido, ponía el empeño en los aspectos estéticos y funcionales, buscando su integración en un espacio compartido de los frentes de agua y las construcciones portuarias. La relación que la población de Mutriku ha tenido con el mar puede apreciarse en la estructuración del núcleo urbano, si se observa detenidamente cómo la matriz de la cuadrícula y las calles de la villa histórica fueron trazadas en sintonía con el eje directriz de los muelles del puerto (y con su prolongación hasta el borde de la bahía<sup>14</sup>). Esta convivencia simbiótica entre el puerto y el fenómeno urbano quedó patente cuando el ingeniero Evaristo Churrua y Brunet (conde de Mutriku, quien realizó el emblemático muelle de hierro que veíamos en el Abra bilbaína para el dominio de la barra de la bocana<sup>15</sup>), redactó al final del siglo XIX un sustancioso proyecto para la remodelación y ampliación de los muelles.

Más de un siglo después, en los prolegómenos del s. XXI los responsables de transportes y obras públicas del Gobierno Vasco presentaron un plan especial para la mejora del puerto de Mutriku, coincidiendo concretamente con la fecha finisecular del año 2000. El proyecto preveía un dique exterior, un nuevo espacio portuario para la pesca y las embarcaciones deportivas así como una playa artificial (a falta de presupuesto las obras se paralizaron en 2009 y parece que el tramo final del dique seguiría sin construirse durante un tiempo prolongado<sup>16</sup>). La materialización de estas nuevas estructuras suponía la pérdida de la histórica zona de baños así como un cambio significativo en ese paisaje urbano-marítimo del entorno costero, por lo que, al presentar la alternativa no-oficial a dicho proyecto, P. Ulazia consideraba el arte como herramienta de trabajo<sup>17</sup> puesto al servicio de la ciudadanía en un proceso de reflexión que implicaba dar cuenta de la relación que la comunidad había acuñado con el medio marino a lo largo de los siglos, así como del restablecimiento de su patrimonio urbanístico, paisajístico y de cultura material que enlazaría con los contenidos de nuestro estudio antropológico y signitivo.

Mediante la 'alternativa' denominada "Itsasoarekin", se intuía la necesidad de la presencia del artista que trabajaría al unísono con técnicos y profesionales de otras disciplinas, como agente dinamizador que se preocuparía fundamentalmente por el rediseño, la reconstrucción y la resignificación del paisaje litoral (conjuntamente con equipos de arquitectos, ingenieros, urbanistas y/o sociólogos). El proyecto que integraría la unidad conjuntiva del borde marítimo de Mutriku estética y simbólicamente, valorizaba así mismo la recuperación del casco o núcleo histórico, añadiendo la importancia de la estética a los requerimientos sociales y económicos del municipio. El mar sería considerado como fuente de recursos urbanísticos, lúdicos y económicos pero desde una perspectiva no al uso que se separa radicalmente de los empeños de 'tematización', para privilegiar en todo caso la articulación del espacio con las funciones que se ejercen en él. Junto a ello, los frentes de agua serían el reflejo de una unidad cultural y ecológica, parte de un ecosistema natural, humano y urbano reforzando precisamente esa

<sup>14</sup> Mutriku adquirió el estatuto jurídico emanado del fuero de Donostia-San Sebastián, destacando sus funciones mercantiles y de protección. Aquí también sería la iglesia el elemento más prominente que sobresalía y proporcionaba un cruzamiento vertical a la horizontalidad de los muelles. Estos muelles se construyeron al parecer durante el primer tercio del siglo XIII con las características arquitectónicas de los paramentos medievales fundamentados sobre todo en las enormes piedras de sillar irregulares. Con un espacio intramuros muy denso y caótico, el ensanche histórico siguió unas direcciones hacia las cotas superiores, siendo siempre protagonistas los incendios. Después del producido en 1553 se decretó que la destrucción había sido completa. El urbanismo renovado, no obstante, no trascendería el corsé de las murallas hasta finales del siglo XVII, siendo la plaza nueva uno de los símbolos más reconocidos del nuevo municipio que crecía estableciendo surcos en las laderas. Su iglesia parroquial neoclásica fue levantada por el afamado arquitecto Silvester Pérez en 1798 (promotor del ensanche utópico e ilustrado del "Puerto de la Paz" que veíamos dibujado aunque nunca construido en las vegas de Abando junto a la Ría de Bilbao).

<sup>15</sup> Además de poseer monumentos conmemorativos en Bilbao y Mutriku, en esta villa lleva también su nombre el mirador de Atxukale.

<sup>16</sup> Cabría preguntarse cuál es el modelo de puerto que se busca, el comercial, el pesquero o el deportivo. El proyecto de 2006 destilaba una mezcla un tanto informe de los tres anteriores sin casi preponderancia de ninguno de ellos.

<sup>17</sup> En estos párrafos realizamos una síntesis de las maquetas y dossier presentados públicamente en 2002 en la Casa de Cultura Zabiél de Mutriku. Una nueva versión de dicho estudio más elaborado y completado se presentó como proyecto de investigación en 2009 durante el XVII Congreso de Eusko Ikaskuntza/SEV.: ULAZIA, Pello. "Itsasoarekin. Proyecto de acondicionamiento integral del perímetro de Mutriku (Gipuzkoa)", en: *XVII Congreso de Eusko Ikaskuntza/Sociedad de Estudios Vascos. Innovación para Desarrollo Social Sostenible*, Vitoria-Gasteiz: Eusko Ikaskuntza/SEV., 2009 (en prensa).

sincronía de los límites entre las diferentes vertientes. La propuesta implicaba al puerto como extensión de las 'fronteras urbanas', replanteando la centralidad a medida que se trazaban nuevos recorridos. La intención de revalorizar lo público abarca en este caso una apuesta por el arte para favorecer la cohesión social en los espacios de interacción entre la ciudad y el mar.

La iniciativa "Itsasoarekin" constaba de tres partes o apartados estrechamente concatenados. Primeramente se proponía el término "Kardaleko Moila" haciendo referencia a un muelle y no al dique, puesto que este último constituye una construcción de dimensiones gigantescas fuera de escala que sirve únicamente para contener la fuerza del mar. El concepto de 'muelle', por el contrario, define una infraestructura de índole marítima pero a escala más humana, mediadora de las interferencias entre la tierra y el mar, por lo que ambas pertenecerían a distintas categorías o subcategorías. De un modo u otro, dispondría la misma orientación del muelle que en 1889 (un año después que el de Bilbao) construyese el ingeniero Churruga, con detalles estéticos diferentes propiciados por el replanteamiento conceptual, técnico y estético. Entre ellos, el mayor reto constituía el de aminorar o difuminar los límites preclaros con el mar puesto que, aproximándonos desde la costa hacia el mar contenía una rampa que se sumergía paulatinamente en el agua (sin aclarar por completo al caminante si es el muelle el que 'penetra' en el mar o es el mar el que, al elevarse, 'invade' el muelle, conjuntamente con la curva del extremo para modular el oleaje). Aminorando así la embestida de las olas, se adivinaría de forma mucho más amable la frontera cambiante con el mar según nos encontrásemos en bajamar o pleamar). Los materiales propuestos serían el hormigón armado de textura fina y el acero inoxidable, con la susodicha 'rampa' como plataforma que invita a pasear sobre la lámina de agua salada. En la parte final, cuando la estructura alcanza su mayor curvatura, el caminante quedaría prendido por la contemplación del horizonte, en la soledad del inmenso océano y bajo el cielo infinito. En el borde del mar, el nuevo muelle sería un espacio activo de meditación además de la propia función mareomotriz y portuaria.

La segunda intervención sería el espacio de talasoterapia o casa de baños que funcionaría con el agua marina. En la década de 1970, construyeron en Mutriku una piscina de mareas que aprovechaba los antiguos muros portuarios, justo en el límite entre la primera línea de población y el borde fluvial. Fue la obra más importante que desde entonces se realizaría en ese espacio fronterizo, convirtiéndose de facto en espacio público relevante para la convivencia como una plaza organizada en el frente marítimo (salvando las distancias con lo que decíamos en el caso de la centralidad urbana de la bahía de Pasaia<sup>18</sup>). Sus formas geométricas le otorgan una singular presencia estética siendo en todo caso uno de los espacios identitarios más significativos de la comunidad. Reparando en la forma cuadrangular que ocupa, se diseña una especie de 'negativo' de dicha 'piscina' para colocar el balneario, quedando todos los elementos estética y simbólicamente relacionados. La horizontalidad y la fusión con el entorno no obstaculizarían la línea de horizonte, tal y como hemos visto que casi siempre se ha mantenido y respetado también en la bahía de Donostia-San Sebastián. La cubierta del centro de talasoterapia se utilizaría como espacio público, premiando ese aspecto de plataforma sobre el mar en detrimento de la acusada tridimensionalidad arquitectónica y articulando estéticamente con el frente marítimo. El paisaje circundante se adaptaría además a la memoria de las antiguas construcciones y muros de contención provistos de bloques pétreos colocados en un plano inclinado que se sumerge paulatinamente en el mar.

La tercera propuesta se encontraría en el emplazamiento-observatorio popularmente llamado Burumendi. Pariendo de su utilidad como balcón sobre el mar, se abre hacia el acantilado entre dos montículos o promontorios costeros. Una vez al año el enclave se convierte en punto de reunión para las gentes de Mutriku que celebran el solsticio de verano la víspera de San Juan. En su preciso centro se enciende una hoguera en las horas crepusculares del día más largo del año que se prolonga en la noche más corta. P. Ulazia planteaba una plataforma circular de carácter escultórico que activase el espacio uniforme y se constituyese en memoria renacida de su utilidad, a modo de una especie de 'banco corrido' casi como 'corro de brujas' desde donde reavivar y atizar la luminosa e incandescente 'llama'

<sup>18</sup> A comienzos de 2010 se conocía la inminente apertura de la única piscina de mareas de Bizkaia en el pueblo de Elantxobe. Colocada al lado del muelle de atraque, por una parte aminoraría la influencia de las olas en el interior del puerto y por otra parte funcionaría como espacio marítimo de esparcimiento, protegida por la pared de hormigón armado. El agua sigue el flujo de las mareas, conformando el espacio lúdico en el límite de los escalones. Entre las propuestas de las obras para la mejora del puerto se incrementarían igualmente los paseos peatonales.

central. Por último, como unión de planos verticales y horizontales que marcan los límites naturales se proponía un remate para el acantilado como muro protector con vocación de 'asiento' que nos invita a la pausa contemplativa. Se resuelve con una funcionalidad similar a los remates del muelle, ubicándolo frente al espacio absoluto del horizonte. Este 'bordillo' escultórico a bastantes metros de altura sobre el mar nos da la proporción de la grandiosidad del territorio y de la afluencia de una emoción interna ante su contemplación. En una síntesis resumida, con este proyecto P. Ulazia ha intentado comprender e interpretar la naturaleza y la ciudad, y someterse a un ensayo para proporcionar formas urbanas y humanas dignas a las legítimas aspiraciones ciudadanas. Así, recordamos que se ha utilizado el arte como instrumento para restablecer las perdidas relaciones armónicas entre territorio y sociedad.

### II.9.1.3. Puerto de Ondarroa: el paisaje etnográfico de uno de los últimos bastiones de la tradición pesquera y marinera en el País Vasco

Inmiscuyéndonos casi en la frontera con el territorio histórico de Bizkaia, el pueblo pesquero de Ondarroa se ubica en la margen izquierda de la bocana del río Artibai<sup>19</sup>, protegido en uno de sus extremos por la punta de Saturraran y el dique del puerto en la parte occidental. Aquí, en uno de los espacios urbanos y marítimos más significativos y simbólicos del ámbito cultural vasco (con su conocido y emblemático puerto y sus muelles) la representación arquitectónica de signo más personal debida a Santiago Calatrava impondrá un inconfundible sello al fenómeno urbano estructurado históricamente a través del paso del tiempo y de las relaciones de las personas con el medio, materializado en un puente sobre la desembocadura del río que se constituye en imagen potente y significativa de la concepción espacial de los frentes de agua, mediante una estética de acusada presencia que ubica en el mapa de la contemporaneidad y la post-modernidad un municipio aparentemente caracterizado por su tradición pero también por su modernidad en cuanto a la adaptabilidad de los medios de vida.

De hecho, con el paso del tiempo Ondarroa transformaría profundamente su imagen urbana, desde el momento en el que el emplazamiento originario del puerto, la iglesia y el puente viejo (Zubizarra) con la población nacida a su vera se encontraban río arriba hasta su traslado hacia los meandros del Artibai más próximos a su desembocadura, aprovechando las vegas llanas y los arenales del frente marítimo<sup>20</sup>. Por consiguiente, encontraremos también en Ondarroa los cuatro elementos que han sido emblemáticos en la stampa arquetípica de los pueblos costeros vascos: la ría, el puente, el templo y el pequeño núcleo urbano. Así y todo, las obras más importantes del puerto se harían esperar hasta bien entrado el siglo XIX, tal y como ha sucedido en otras muchas villas y poblaciones costeras del País Vasco litoral<sup>21</sup>.

El puerto de Ondarroa tampoco se libraba del problema de la barra que hemos ido detectando en casi todos los ejemplos anteriores, siendo un espacio peligroso cuando aumentaron los tamaños de las embarcaciones<sup>22</sup>. El elemento urbano del puente (Zubizarra) arriba citado reflejaría del modo más gráfico la stampa originaria de la población primitiva a la vera de la ría. El puente tenía soportes para el amarre de las embarcaciones, ubicándose a su derecha la única fuente de agua potable y los lavaderos públicos<sup>23</sup>; los cuales constituyeron

<sup>19</sup> La cuenca del río Artibai es la más oriental de Bizkaia, en la frontera con Gipuzkoa. Las cimas de los montes Kalamua, Landasko y Santi Kurutz son las que delimitan la cuenca, al igual que ambos territorios históricos. Los primeros habitantes de Ondarroa utilizaron los arenales que penetraban desde la bocana hasta la ermita de la Antigua para el establecimiento de los primitivos asentamientos humanos, en la zona donde podían fondear los barcos.

<sup>20</sup> Al igual que otras muchas villas vascas, lograría su fuero fundacional alrededor del año 1300 a modo de 'isla' jurídico-administrativa en las tierras de la Anteiglesia de Berriatua (hecho que de otra manera también velamos en Bilbao con su fundación en el territorio de las vecinas anteiglesias, y sobre todo en 'tierras de Begaña').

<sup>21</sup> La mayoría de las poblaciones de la costa, exceptuando casos particulares, han tenido que hacer frente tanto a la influencia marina como a la presencia de las rías y sus desembocaduras para la consolidación del fenómeno urbano en los frentes de agua (en lo que a este estudio antropológico y signitivo corresponde, la excepción sería Zarautz).

<sup>22</sup> La barra, en última instancia, es una sedimentación de materiales, por un lado los que acarrea el mar hasta la bocana y por el otro los transportados por el caudal de los ríos hasta su desembocadura. Con la fuerza de las olas y del viento estos materiales rompen contra la costa y conforman la denominada barra que cambia y se distorsiona según las condiciones climáticas y fluvio-marítimas.

<sup>23</sup> Junto al puente viejo "Zubizarra" se encontraba el antiguo edificio de la cofradía de Santa Clara, justamente en frente del embarcadero y sobre la zona de lavadero, en el mismo enclave que ocupa en la actualidad. El posterior edificio nuevo de la cofradía lo proyectaría el conocido arquitecto Ricardo Bastida en 1941 sobre la dársena de Egidazu, configurando dicho espacio de ribera como plaza o 'ágora' pública y fluvial, de forma que en la primera línea construida del frente de agua una hilera de casas provistas de soportales componía un espacio de pórtico resguardado.

unos de los equipamientos portuarios más importantes de toda una época. Al pie de las casas de la orilla de la ría encontraríamos el antiguo muelle donde en el siglo XVIII instalarían un cargadero de factura muy simple. De un modo u otro, al reconstruirse en piedra este puente y levantarse otro nuevo denominado "Zubibarría" hacia el ecuador del siglo XIX comenzarían a aparecer los primeros obstáculos artificiales a la navegación marítima, teniendo que acomodar el puerto aguas abajo de la ría cada vez más cerca de la bocana. La obra más importante de esa época (s. XIX) sería el muro de Etxadiz, construyendo así mismo una calle superior entre 1867 y 1868 tras numerosas dificultades. Después colocarían una grúa de madera a la altura del templo parroquial para el uso de las naves de cabotaje. La economía marina, de hecho, tuvo un impulso notable con la apertura de la carretera de Berriz, precipitando el florecimiento de otras villas, anteiglesias y ciudades como el caso estudiado de Donostia-San Sebastián. Aguas arriba se encontraba el viejo astillero, que entraría en decadencia cuando la ría aminó sustancialmente su navegabilidad<sup>24</sup>. Las reformas más notables del puerto, no obstante, comenzarían a vislumbrarse con los proyectos de los ingenieros A. Lazaro, F. Lafarga y S. Goicoechea que veíamos igualmente en Bilbao y Donostia-San Sebastián, sobre todo centradas en la actual punta de Arrigorri y el muelle de la cofradía (contra-muelle de Arrigori) que se materializaron en medio de enormes problemas. Junto al muro de contención de las aguas, cada vez se iría ganando más terreno al mar en la zona de las marismas, tal y como constatamos que ha sucedido en innumerables puertos de la costa vasca.

Junto con el puerto, el crecimiento del fenómeno urbano sería una necesidad acuciante en ese último tercio del siglo XIX, con la ampliación del parque inmobiliario. En consecuencia, las casas y el espacio urbano comenzarían a ganar terreno a la ría y al mar hasta conformar el ensanche del municipio que tendría ya un trazado rectilíneo y articulado en comparación con el núcleo medieval, y con una visión de modernidad que se contraponía a la ordenación tradicional. Con ello, los nuevos muelles dispondrían de numerosos puntos de carga y descarga y la grúa de madera anteriormente mencionada fue sustituida por otra de hierro, siendo una de las imágenes más sobresalientes del frente de agua tanto por su estética como por su funcionalidad e importancia cultural con otros elementos de mobiliario portuario partícipes del mismo 'paisaje etnográfico'. La relevancia de estos artefactos se refleja con claridad en los pasajes de los textos escritos durante el primer tercio del siglo XX:

"Destinadas a proporcionar el más completo servicio a aquellas embarcaciones que atracaren en un futuro no muy lejano en sus muelles (grúas, norays, rampas-varadero, etc.) [...] se procederá en 1935 a la instalación de una nueva grúa metálica [...] con la cual se completará la red de grúas ya existentes desde la década de los 20 [...]. Esta grúa se complementará con otras infraestructuras menores, 5 norays, 3 para asegurar las maniobras de ciaboga de los grandes mercantes. [...] En ese mismo año se procederá también a la instalación de un pequeño tinglado cubierto de madera [...] destinado a proteger determinadas mercancías de las inclemencias meteorológicas. [...] Se instalarán varios edificios de carácter oficial, las casetas pertenecientes al Ministerio de

<sup>24</sup> En algunos momentos clave de la construcción naval en el País Vasco Ondarroa había jugado un papel relevante. No tendríamos, en cambio, de imágenes detalladas de aquellos astilleros primitivos, sino aproximaciones bastante inciertas y ambiguas. De un modo u otro, serían estructuras simples y provisionales construidas en las marismas con chabolas para la salvaguarda de las herramientas y utensilios. Este esquema continuaría casi hasta la modernidad, hasta la aparición de talleres más desarrollados, semejantes a los que han desaparecido hace algunas décadas. Supieron aprovechar las condiciones naturales del entorno, si se observan los variados lugares que ocuparon a lo largo de la historia (en ambas orillas río arriba del Artibai). El mayor florecimiento se dio al parecer hacia los siglos XV y XVI en esa parte de la costa, notándose ya la decadencia hacia los siglos XVII y XVIII (en ese interín existían una decena de fábricas dedicadas a dichos menesteres). No obstante, durante el siglo XIX volverían a renacer (pese a que fueron poco menos que ahogados por la canalización del río), gracias a las mejoras morfológicas y los cambios introducidos en la fisonomía del puerto. En la estampa urbana del final de ese siglo, por lo tanto, los astilleros del frente marítimo y de la ribera de la ría adquirirían una notable importancia. En esa situación, la evolución tecnológica requerirá una enorme complejidad difícil de afrontar por aquellas simples infraestructuras aún ancladas en la tradición, de modo que para su supervivencia se hicieron presentes nuevos edificios y elementos urbanos como las grúas que alterarían la estética de los paisajes fluviales y marítimo-portuarios con su singularidad de carácter más industrial. A partir de entonces, los astilleros tendrán una entidad arquitectónica mucho más acusada y no serán considerados como meros espacios para la construcción de barcos (tal como sucede con las instalaciones de otros muchos sectores productivos). Al final del siglo XIX dos factores serían determinantes en la evolución de la industria de construcción naval: el comienzo de la era del vapor y la generalización de los cascos de hierro. Los astilleros tradicionales tuvieron que afrontar grandes renovaciones para la subsistencia, con la influencia decisiva que la asunción de los nuevos modelos constructivos tendrá en la configuración de los paisajes de los frentes de agua, los cuales pueden observarse incluso en las readecuaciones morfológicas. Tras concluir de forma paulatina los años más exitosos, el declive del sector se haría muy evidente en Ondarroa después de la guerra civil, hasta que ya en 1980 cerró las puertas el último astillero. El espacio dejado por estos se ha convertido en dársena para las embarcaciones deportivas, quedando los viejos residuos de las fábricas en la memoria y los recuerdos a punto de ser borrados del palimpsesto de la historia (restos signitivos el patrimonio etnográfico). De hecho, sufrirían desde siempre el problema de la escasa profundidad, desviándose los golosos encargos de costosos buques hacia los puertos con mejores condiciones de botadura.

Obras Públicas y al Salvamento de naufragos, en el punto donde actualmente se encuentra la Cofradía de Santa Clara<sup>25</sup>.

Después de ese ensanche podemos encontrar un hito que sería clave para la estructuración del espacio urbano hacia el final del siglo XIX: el proyecto para la mejora del puerto y ría de Ondarroa debido al ingeniero Juan Egidazu, quien ya dibujaría definitivamente lo que sería la dársena exterior aparte de las canalizaciones de ambas orillas de la ría. Los muelles para la rectificación de la margen derecha tendrían una unión sin interrupciones con los muelles del ensanche, prolongándose estos hasta encontrarse con el dique defensivo.

Para el inicio del siglo XX ya se perfilaba igualmente el segundo ensanche del municipio siguiendo una tendencia bastante racional de manzanas homogéneas, a medida que los espacios públicos más relevantes se estructuraban en las orillas fluviales. La propuesta no se llevaría a cabo y una alternativa del arquitecto Pedro Guimón proponía colocar una dársena interior en 1912, justamente en el centro de la población. A pesar de que muchos de estos empeños nunca trascenderían el papel, el testimonio de la estética industrial de la burguesía de una época lo encontramos en el puente móvil de hierro que perdura sobre la ría, el cual se convirtió en símbolo estético e icónico de Ondarroa, si bien no transformó radicalmente la funcionalidad del espacio portuario. El cometido del puente sería el de facilitar el paso de los habitantes hacia la playa (como entretenimiento veraniego para la burguesía, igual que sucedía en otras localidades costeras pero de una forma menos intensa), sustituyendo así el servicio de botes para atravesar el cauce (hecho que veíamos tanto en Bilbao como en Pasaia, pero aquí a escala más reducida). Con los primeros decenios del nuevo siglo XX la industria también tendría cabida en los terrenos ganados al mar, con la remarcada presencia del sector pesquero dedicado a las conservas. Todas estas obras las impulsó en buena medida la dársena exterior, implantando un paisaje costero artificial sobre las características anteriores del borde litoral en el que desembocaba el río, con los antiguos fondeaderos que serían paulatinamente trasladados desde sus ubicaciones originarias hasta el frente marítimo.

Tras la guerra civil y unido a las modernas técnicas de construcciones portuarias, el ingeniero Enrique Lequerica propondría el muelle de hormigón armado para el puerto de Ondarroa en los inicios de la década de 1940, concluido en los diez años posteriores por el ingeniero Marquina pero aprovechando las ruinas de los muelles anteriores. "Este muelle suponía una innovación formal relevante, pues rompía con la tradicional imagen de los puertos con muelles macizos por otra de muelles verticales mucho más ligeros y funcionales a base de estructuras de hormigón armado apoyadas sobre pilotes"<sup>26</sup>. Durante esos años se construirán también las terrazas para secar las redes en el espacio liberado por la cordelería. No obstante, el cambio más profundo de la imagen y estructura urbana de Ondarroa se daría en 1953 a causa de una catástrofe natural repentina. Las inundaciones de ese año destruirían la columna central del viejo puente "Zubizarra" (lo que hemos visto que solía ser común en Bilbao durante los siglos anteriores), provocando un cambio significativo del aspecto tradicional de los frentes de agua históricos en Ondarroa. La reparación tuvo que esperar otros diez años, cuando la planificación general del puerto ya comenzaba a percibir sus primeras luces.

En los proyectos de ensanche para los puertos, de hecho, se mostraba con notoriedad el espíritu renovador del cual hacía gala la administración franquista durante la década desarrollista de 1960, a pesar de que resultase imposible ponerlo en práctica en su totalidad. Toda la flota al completo sería trasladada prontamente al puerto exterior dejando abandonados los antiguos fondeaderos. Con ello, los frentes de agua de la ría perderían en seguida todos sus usos funcionales a la vez que la planificación global del puerto continuaba su camino (aparecían múltiples elementos de balizamiento, iluminación, grúas, servicios de montaje, básculas y toda una serie de mobiliario portuario, reconvertido en piezas de carácter patrimonial y estético-significativo). Para 1970 dichas intenciones no fueron cumplidas más que de forma muy parcial, con la construcción de la cornisa entre el viejo puente y la iglesia en 1978, así como el abandono de la dársena interior ubicada desde antaño en ese espacio urbano-fluvial. En el filo entre la tradición y la modernidad, pese a la marginación del fondeadero que se utilizaba desde la edad media, no perdería completamente su función, teniendo en cuenta

<sup>25</sup> MORAZA BAREA, Alfredo. *Estudio histórico del puerto de Ondarroa*, Bilbao: Gobierno Vasco, Departamento de Transportes y Obras Públicas, 2000; p. 96.

<sup>26</sup> *Idem*, p. 104.

que hoy día se utiliza sobre todo para el amarre de las embarcaciones deportivas; si bien las formas de vida y de economía (unidas sobre todo a la actividad pesquera y su industria subsidiaria) fueron desterradas del puerto tradicional en sintonía con la ciudad y sus calles hacia el puerto exterior ya desde la década de 1930.

Las obras del final del siglo XX han tenido el objetivo principal de establecer un orden a la situación relativamente caótica del tráfico marítimo, de modo que el nuevo puente de la bocana abre salidas directas hacia el puerto, a pesar de que fue imposible el derribo de algunas manzanas del ensanche de 1887 (la restauración de los muelles también ha causado la desaparición de las infraestructuras decimonónicas). Uno de los muelles interiores se ha amoldado para el atraque de embarcaciones recreativas en el espacio de los antiguos fondeaderos, dando la vuelta o invirtiendo de alguna manera la imagen primitiva del puerto.

“Ello, no obstante, no ha sido un obstáculo para ofrecer una prolongada visión del proceso de desarrollo del espacio portuario ondarrutarra, que abarca desde los sencillos embarcaderos de madera aprovechando los arenales de la Ría hasta los más recientes muelles de tablestacado en hormigón, sin olvidar aspectos tan trascendentes como el puente de Zubizarra y sus argollas, la lengüeta de la Ribera o el atracadero de La Rentería. Todos, desde su perspectiva particular han ido contribuyendo a la formación del rico mosaico que es el puerto de Ondarroa”<sup>27</sup>.

A medida que se han ido atravesando etapas y fases de avances y desarrollo el puerto de Ondarroa se ha consolidado como espacio urbano y portuario del borde litoral pleno de vida y significativamente funcional en nuestros días, organizado según las necesidades que han ido surgiendo en cada momento. Cada iniciativa hay que ubicarla, sin embargo, en el seno del pensamiento y de la estética de cada época, fruto de los estilos, la cultura material y las técnicas constructivas que han tomado parte (desde las ancianas plataformas de madera hasta el hormigón armado y el cemento pasando por los sillares de los gruesos muros de contención, etc.). En dicha evolución, los factores espaciales han sido determinantes, siempre directamente modelados por las condiciones geográficas y orográficas de los frentes de agua.

En ese proceso de ‘urbanización’ la influencia del río Artibai ha sido muy significativa; de modo que los cuatro puentes que estructuran la dorsal fluvial de Ondarroa han sido testigos de cuatro momentos históricos: el núcleo histórico medieval unido a la presencia del viejo puente “Zubizarra” (estampa proto-típica cuya importancia cultural y estética la reseñábamos en Bilbao), el comienzo de la modernidad identificado por el otro hito transversal del puente nuevo o “Zubibarria”, el posterior puente móvil (ejemplo paradigmático de la ciudad burguesa e industrial que decíamos en los primeros años del siglo XX) y el último puente post-moderno del frente marítimo (símbolo de una arquitectura internacional de nuevo cuño en la configuración re-actualizada de los frentes de agua de Ondarroa). Estos cuatro instantes han marcado, del mismo modo, cuatro etapas en el desarrollo urbano del municipio, de forma similar a lo que ha sucedido en otros lugares. De hecho, el puente de Calatrava expresa la ‘estética icónica’ hasta cierto punto contrapuesta a la ‘estética del ocultamiento’ que mostrábamos en los anteriores capítulos, alterando someramente la percepción del espacio urbano histórico a medida que atrae y concentra en él mismo todas las miradas y suplanta, acaso con un cierto regusto de simulacro, la estética de los paisajes, construcciones y objetos más vinculados a la tradición cultural portuaria y marítima que han de competir no solo con la imposición de imágenes recurrentes y archiconocidas, sino ante todo con las sustituciones de imaginario e identidad:

“Como lo hicieron en otros momentos culturales, las obras públicas traducen hoy con eficacia esta actitud contemporánea en sus más recientes productos. Es la estética del icono. Buen ejemplo de esta actitud estética son los grandes equipamientos arquitectónicos y los puentes de autor. Estas obras desarrollan su aparato formal con gran expresividad respondiendo a una demanda ideológica de la iconicidad, un símbolo en sí mismo. Es la materialización de una interpretación actualizada de la idea original de progreso, reconducida ahora hacia sus aspectos meramente formales. Asociado a la innovación y a la posmodernidad, el progreso se materializa ahora más como símbolo que por sus verdaderas capacidades o funciones reales que están supeditadas en realidad a operaciones de promoción. Esta modernidad formal posterga otros referentes estéticos posibles más reales y menos engañosos, también otras premisas estéticas relacionadas con los límites de lo simbólico y el mensaje público. Sorprendentemente, la obra icónica pública se justifica por dar sentido al lugar que parece carecer de él, supeditados sus verdaderos valores, siempre más complejos y esforzados de desentrañar, a la superficialidad de las actitudes colectivas del consumo. La estética actual de la obra pública en el entorno delata así el hueco momento cultural en que vivimos”<sup>28</sup>.

<sup>27</sup> *Idem*, p. 124.

<sup>28</sup> ESPAÑOL ECHÁNIZ, I. “La estética de la obra pública...”, *op. cit.*, pp. 70-71.

Esa estética del 'icono', acaso más aplacada y junto al desarrollo urbanístico incontrolado de las décadas de 1960 y 1970 fundamentalmente la podremos identificar en la configuración de los frentes de agua de Bakio. Borde marítimo caracterizado por infinidad de calas, acantilados, pequeñas penínsulas e islas, la más conocida y emblemática será San Juan de Gaztelugatxe. Salvando las distancias, en su cumbre encontramos una construcción que se distancia por ejemplo de las fortificaciones militares que veíamos en Urgull o Pasaia, constituyendo una ermita que en ese singular enclave paisajístico es asiduamente visitada tanto por propios como foráneos, acogiendo cientos de personas cada año que son, no obstante, mucho más numerosas en las fechas señaladas de romería y conmemoración. Sí hay que recordar, sin embargo, que sería un lugar de refugio durante el sitio decretado por el rey Alfonso XI de Castilla en 1334. En esta parte de la costa las primeras huellas del fenómeno urbano vendrían igualmente determinadas por los monasterios y los conventos conjuntamente con las ermitas desperdigadas en épocas anteriores al asentamiento de la población, hasta convertirse en iglesia parroquial durante la edad media y en Anteiglesia después, con el poblado primitivo que discurría a su vera para el aprovechamiento de los recursos marinos.

#### **II.9.1.4. Depauperización, desarrollismo urbanístico y cambio del paradigma cultural**

Con todo, el centro neurálgico de la localidad de Bakio es atravesado por el río Estepota, tomando las aguas de los arroyos provenientes de los montes Sollube y Jata. A pesar de que la antigua Anteiglesia se fundó en los terrenos que se hallan desde el mar hacia el interior (en buena medida ofreciendo la espalda al mar, con la tradicional tarea de la elaboración del Txakoli; lo mismo que decíamos de la sidra en las inmediaciones de Donostia-San Sebastián), estaría bastante adecuada a la tipología arquetípica de los municipios conformados en las orillas de los cauces fluviales, concretamente en los meandros y vegas creadas en su transcurso final hasta la desembocadura, entre marismas, arenales y bahías de la costa.

No obstante, Bakio ha tenido siempre unas nefastas condiciones para el desarrollo de la pesca y las labores marítimas, dado que la larga playa directamente orientada hacia el norte obstaculizaba sobremedida la llegada y salida de las embarcaciones. Sería por lo tanto la playa el valor máspreciado y estimulado en Bakio a partir del último tercio del siglo XX, abriendo las puertas al urbanismo incontrolado que hasta entonces no había resultado tan negativo en el paisaje del litoral vasco. Con la multiplicación de las segundas residencias veraniegas, como en otros municipios de costa con raras excepciones, casi todos los espacios urbanos del límite entre la ciudad y el mar serán ocupados por los veraneantes esporádicos, intercediendo en la antigua estructuración mucho más dispersa. El caserío como unidad productiva y catalizador cultural de los modos de vida tradicionales deja paso a los espacios costeros especialmente preparados para la acogida de una gran masa turística proveniente sobre todo de las ciudades capitales de provincia y sus áreas metropolitanas (en especial Bilbao).

En este contexto, sería en todo caso la tipología edilicia la que transformaría por completo la configuración urbana de Bakio y no tanto los servicios o el incremento de la población de origen. En la desembocadura de la ría y casi invadiendo la playa (en los terrenos arrebatados al mar) se creó la expansión del municipio en el epicentro de una gran especulación económica y un crecimiento a todas luces desordenado, disponiendo así paisajes tremendamente abigarrados en su sentido más estricto del término. A día de hoy, superando parcialmente aquellos escollos, pueden diferenciarse dos aspectos: el modelo de urbanización que corresponde a los años del 'desarrollismo' y los barrios del interior, que acogen las viviendas unifamiliares, bifamiliares y adosadas para su ocupación vacacional y de fines de semana, y de donde ha sido desterrado cualquier indicio de vida apegada a la tradición rural o marinera aunque se haga patente la imagen reinventada como 'simulación' o renacimiento post-moderno de unas construcciones cercanas a la categoría de arquitecturas y modelos 'neo-neo-vascos', en un empeño de 'urbanalizar' todo el territorio costero inmensamente poblado como señalábamos someramente en la parte introductoria de este estudio. Todo ello condimentado con la recurrente aunque un tanto 'decadente' agricultura 'del entretenimiento' tanto en la costa como en el interior, signo de un urbanismo cada vez más arraigado en el ámbito cultural vasco.

Sea como fuere, el frente marítimo de Bakio atesora una gran mezcolanza de tipologías arquitectónicas, y una urbanística desarrollada desde otras premisas muy distintas y en un nivel muy inferior por ejemplo al caso de Donostia-San Sebastián en cuanto al paisaje de los frentes de agua y sus elementos urbanos significativos, con una mayor escasez de recursos respecto al cuidado de las perspectivas estéticas a pesar de que tanto las casonas barrocas, como los palacetes de estilo segundo imperio, y/o los chalet clasicistas, eclécticos, modernistas y los diseñados según los cánones 'restauracionistas' basados en las arquitecturas vernáculas (el 'neo-vasco', el 'cottage' inglés...) hayan tenido en el pasado cierta presencia e incluso relevancia. Aún así, el último tercio del siglo XX y sus 'décadas desarrollistas' nos han legado un espacio urbano del borde litoral mil veces más caótico y desordenado en Bakio, pese a que, como se ha insinuado, la 'moda' de los veraneantes adinerados tuviese cierta influencia:

"Bakion, batez be, Bilbotik etozan familia aberats egarik egoitza barriak egin ebezan, kostaldeko inguru honetan bigarren etxeak eregiteko joera handia egon zan aldian. Sasoiko etxeak egiteko mugimendu indartsu hau izan zan Bakioko parrokiatik itsasorainoko bide osoan estilo mota askotako hainbat etxetzar egotearen arrazoia; ondoren etxeok gaur egun bide horren ondoan eginda dagoan errepidera be heldu ziran. Eraikin barri horreen ezaugarri nagusia kanpotik oso itxura desbardinetaoak izatea da, eraikintzarako eklektizismotik hasi eta joera historiko edo herrikoiko zaharbarrikuntzazaletasunagaz amaitzen diran estetika-irizpideak hartu ebezan eta. Kanpoko ugaritasun honek, ostera, helburu bera ezkutaten eban danetan, jabeen maila ekonomikoa, gizarte nagusitasuna edo ideologia besteen aurrean agertzea. Gai honi jarraituta, esan daigun etxebizitza barri horreetariko gehienak egin ebezanak batetik erosotasuna eta bestetik jabeen 'propaganda' nahiak uztartzen ahalegindu zirala"<sup>29</sup>.

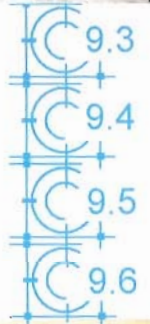
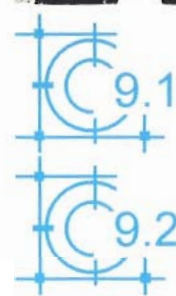
Vemos por lo tanto que la evolución urbana de Bakio nos conduce desde la población primitiva hasta la imagen de villa burguesa, y desde ahí hasta el urbanismo caótico y desordenado de la segunda mitad del siglo XX. Hemos comentado cómo esa situación ha modelado una fisonomía urbana concreta hasta la configuración de los frentes de agua más recientes en la post-modernidad, con referencias estéticas más intercambiables y descontextualizadas que se pueden multiplicar globalmente en cualquier lugar del planeta. Por otro lado, al espacio urbano del frente marítimo de Ondarroa aún destila los olores y sabores propios de la tradición anclada en los saberes populares de las comunidades humanas asentadas en un territorio litoral determinado; esto es, de una cultura moldeada por el mar y por el paso del tiempo que ha ejercido la mediación en las relaciones entre las gentes y el medio. En la imagen que se muestra en la actualidad sigue así con vida la presencia simbólica del antiguo patrimonio, aunque sea aparentemente 'reforzada' o 'reinventada' mediante iconos emblemáticos como el puente de Calatrava que hemos traído a colación u otros signos representacionales de épocas relumbrosas como el puente giratorio de hierro. Desde cualquier ángulo que enfoquemos nuestra mirada, las líneas sinuosas de esas arquitecturas que proporcionan una entidad moderna y post-moderna al espacio urbano del litoral son las que primeramente se enmarcan en las hipotéticas tomas fotográficas de los visitantes y turistas.

Es obvio que Zumaia también ha sido una villa portuaria importante, de modo que las trazas del propio frente marítimo así como los elementos simbólicos de esos bordes tienden a conservar y hacer perdura dicha personalidad. En una escala más amplificada, la presencia de la industria nos conecta directamente con la evolución contemporánea de los antiguos astilleros, de forma un tanto pareja a como ciertos elementos de los actuales puertos deportivos activarían los intersticios de la memoria de los vetustos fondeaderos. Y refiriéndonos precisamente a la memoria, el artista J. Elorriaga hemos visto que nos proporciona 'hitos memorables' plasmados en elementos escultóricos como los noray de amarre (mobiliario portuario) y la alusión al ferrocarril, en el imponente dique exterior que penetra a modo de cuña en el campo de batalla hostil pero liminal entre la tierra y el mar (Zumaia). Esas fronteras de fricción sensibles, culturales y emocionales las intuiríamos quizás de modo menos aguerrido en los frentes de agua de Zarautz o Donostia-San Sebastián así como sus playas de marcada horizontalidad y paseos marítimos longitudinales. Así y todo, los bloques escultóricos quebrados de E. Asins por ejemplo funcionarían como 'cremalleras' de cemento que interpelen al paseante y al bañista en Zarautz, al igual que Chillida vuelve a colocarnos ante la imposibilidad de controlar el mar con el "Peine del Viento" de Donostia-San Sebastián. Nos hemos referido también a las relaciones e interferencias de estos elementos de mayor o menor escala, lo que recuperaremos sin lugar a dudas en los capítulos y apartados conclusivos del

<sup>29</sup> ITURBE MACH, Ander. *Bakio eta Lemoiz. Bilakaera historikoa eta monumentu ondarea*, Bilbao: Diputación Foral de Bizkaia ('Monografías de Bizkaia'), 1995; pp. 159-160.

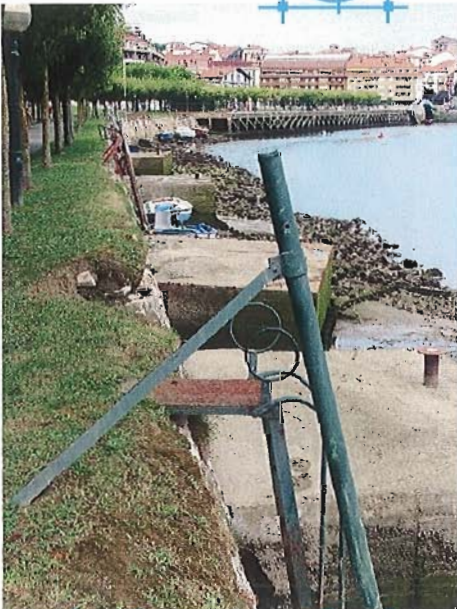
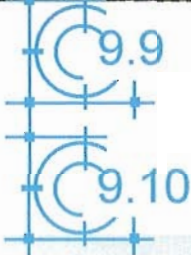


presente estudio antropológico y signitivo sobre la configuración significativa y simbólica del espacio urbano en los límites fronterizos entre la ciudad y el mar.

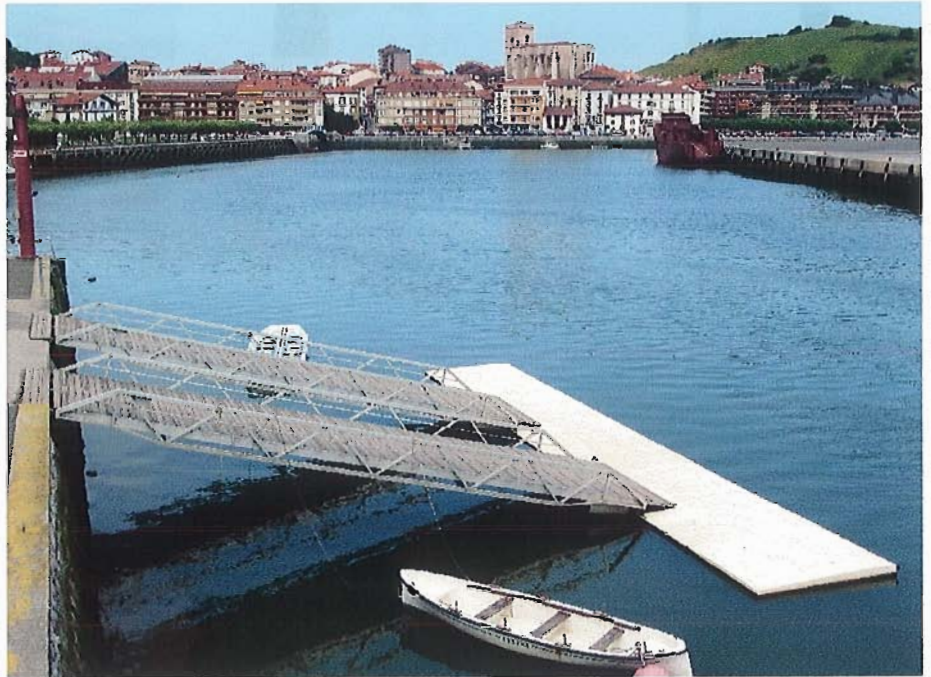


9.1. Antigua dársena de Zumaia en la actual plaza de agua, con el aspecto en que aparece en las estampas del iniiio del siglo XX.  
 9.2. Ría de Zumaia a principios del siglo XX (imágenes de Eusko Ikaskuntza/SEV. y de los fondos de los ayuntamientos).

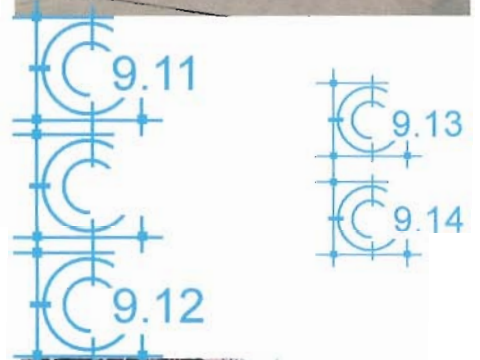
9.3.-9.5. Imágenes del comienzo del siglo XX. Espacios urbanos fluviales del frente de agua de Zumaia y mobiliario portuario (Imágenes de Eusko Ikaskuntza/SEV. y de los fondos de los ayuntamientos).  
 9.6. Espacios públicos urbanos de la ría de Zumaia (Eusko Ikaskuntza/SEV.)



9.7.-9.8. Elementos de mobiliario portuario en la ría de Zumaia (2009).



9.9.-9.10. Estructuras funcionales actuales en la ría de Zumaia.



9.11-9.12., 9.14. Estructuras funcionales de los espacios portuarios en la ría de Zumaia (puente de hierro y viejos embarcaderos).

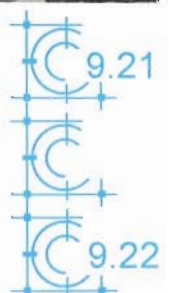
9.13. Espacios industriales de los astilleros Balenciaga e iconografía simbólica de la cultura marítima (los usos de la arquitectura popular), de modo similar a como ciertos industriales bilbaínos construyeron viviendas revivalistas junto a sus fábricas.

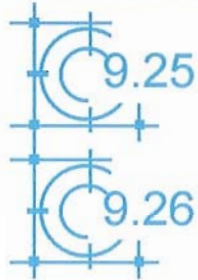


9.17.-9.18. Arquitecturas históricas en la ría de Zumaia (2009).  
9.15.-9.16. Esculturas y elementos de mobiliario urbano.

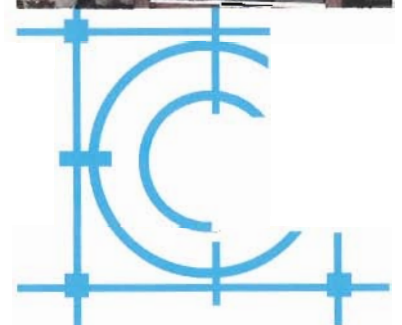
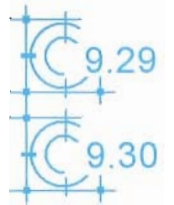


9.19.-9.22. Típico mobiliario urbano en el borde marítimo de Zumaia y rastros de antiguos elementos fluviales (vía férrea de la grúa que funcionaba en los muelles), fotografías de 2010.





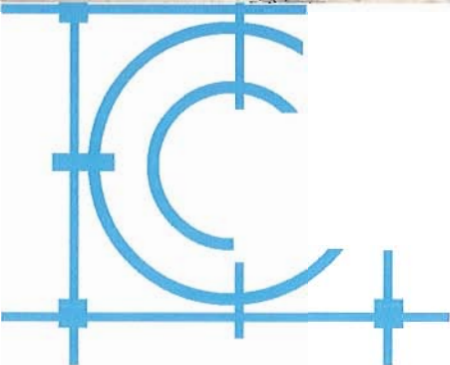
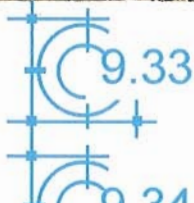
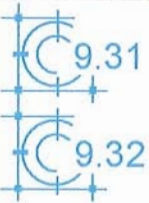
9.23., 9.25. Monumentos en honor a célebres personalidades (Mari Zubia y el pintor Ignacio Zuloaga).  
9.24., 9.26. Mobiliario urbano relacionado con la iconografía marítima (fotografías de 2009-2010).



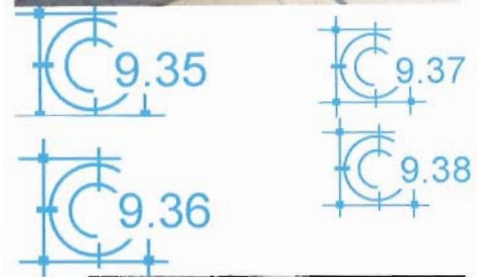
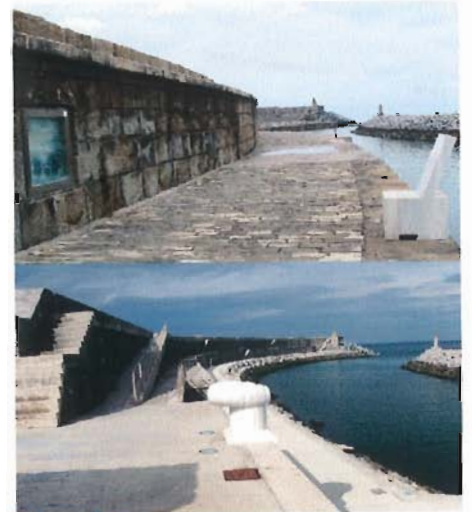
9.27.-9.28. Arquitecturas específicas de los frentes de agua y bordes ribereños de Zumaia, nuevo mobiliario urbano fluvial y elementos históricos de patrimonio cultural reconvertidos en piezas ornamentales de los frentes de agua (cuando las funciones estéticas o decorativas aparecen sobrepuestas a los usos utilitarios), 2010.

9.29. Vestigios de viejos astilleros arruinados en la orilla de la ría (fotografías de Julián Eiguren).  
9.30. Detalle del gran dique rompeolas de Zumaia y placa informativa que nos avisa de los peligros de transitar dicha zona con climatología adversa.

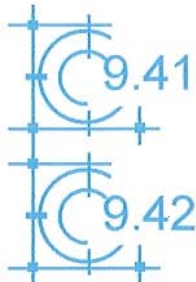
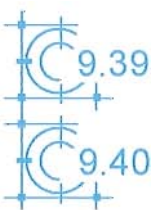
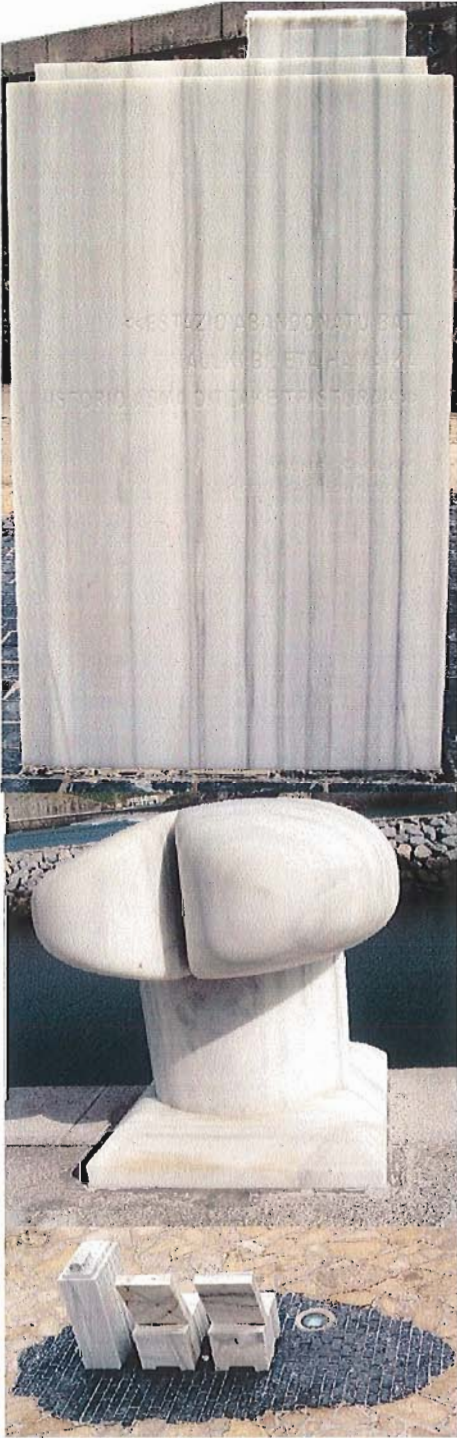




9.31., 9.33. Puerto deportivo invadiendo parte del territorio de las marismas de Santiago, donde permanecen vestigios semienterrados de viejas embarcaciones (9.31: fotografía de Julián Egiguren).  
 9.32., 9.34. Perspectiva de la salida y entrada del puerto de Zumaia (2009-2010).



9.35.-9.38. Elementos marítimos de hierro que se mantienen en el dique sin apenas funcionalidad, placas de índole monumental (9.38) y esculturas de mármol blanco de J. Elorriaga, en el mismo espacio del mobiliario portuario, surgiendo un enclave etnográfico y estético singular que sintoniza con la cultura marítima (fotografías de 2010).



9.39.-9.42. Las esculturas de J. Elorriaga atesoran el testimonio de la memoria histórica de Zumaia: <Estazio zahar bat, bi aulki eta mila istorio asma ditzake tristurak> (piezas instaladas en 1998), fotografías de 2009-2010.



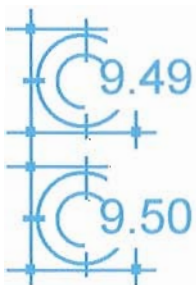
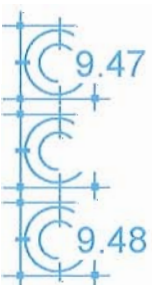
9.43.-9.45. Imagen del dique exterior de Ondarroa al inicio del siglo XX (alrededor de 1920, fotografías en blanco y negro) y al comienzo del siglo XXI (fotografía de 2010). Es evidente la transformación cultural que aparece simbólicamente impresa en murales y graffitis de colores en esa gran arquitectura del litoral.

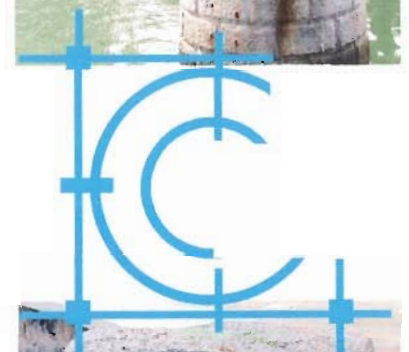
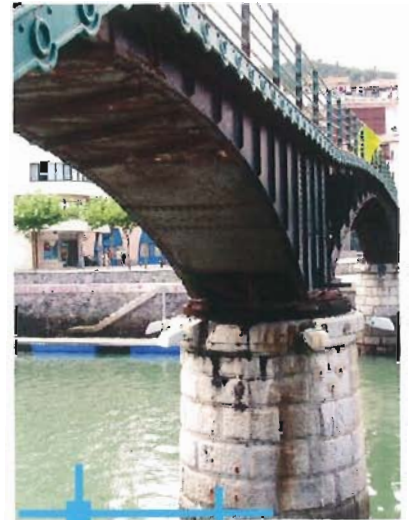
9.44.-9.46. Visión del puerto histórico de la ría de Ondarroa al inicio del siglo XX (imágenes de Eusko Ikaskuntza/SEV. y de los fondos de los ayuntamientos).



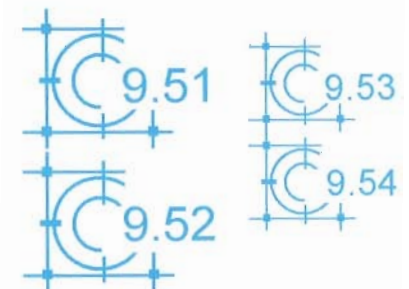


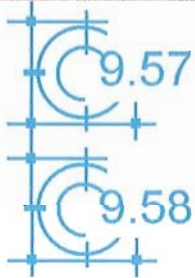
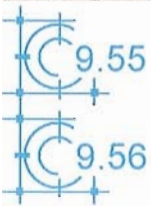
9.47.-9.50. Espacio urbano fluvial histórico de Ondarroa en el borde de la ría (arquitecturas significativas, esculturas y mobiliario urbano portuario), 2009-2010.





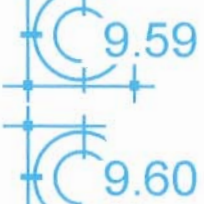
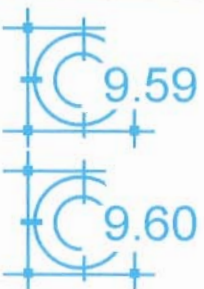
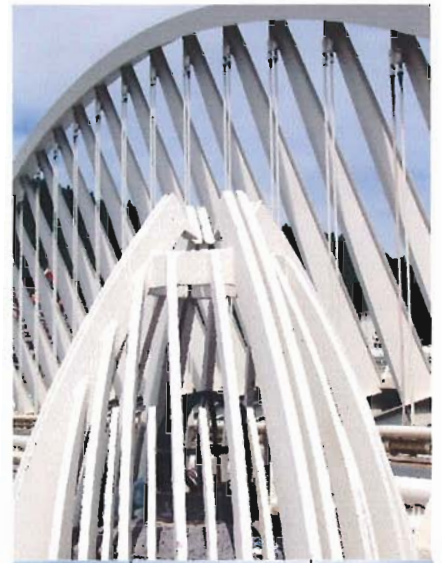
9.51.-9.54. Arquitecturas de diferentes épocas en la desembocadura de la ría de Ondarroa, reconvertidas en monumentos significativos del patrimonio marítimo del litoral (entre el puente giratorio de hierro y el puente de S. Calatrava existe un trecho aproximado de cien años).





9.55.-9.56. Antiguos y nuevos embarcaderos de los bordes de la ría de Ondarroa (2009-2010).

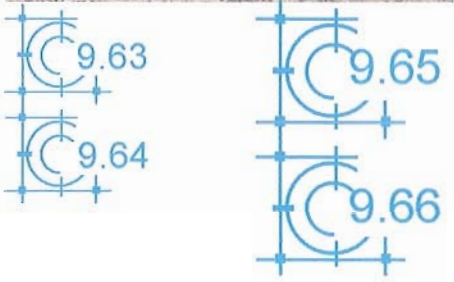
9.57.-9.58. La imagen del puente de S. Calatrava ha transformado radicalmente la visión histórica del puerto de Ondarroa y de la desembocadura de su ría, convertida en estampa icónica de la postmodernidad, tan extraña y foránea como repetida y familiar (una de las profundas contradicciones que guarda en su seno).



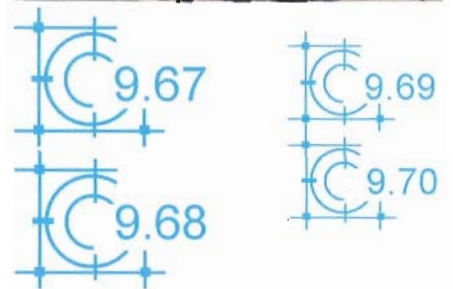
9.59-9.62. Visión general del puerto, con el predominio del mobiliario que sigue la estética del postmoderno puente del arquitecto S. Calatrava.



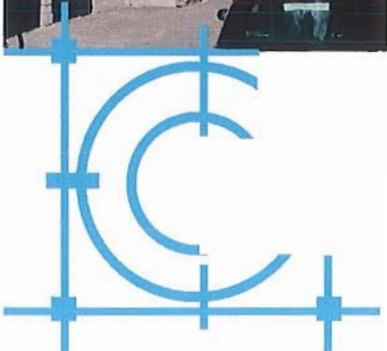
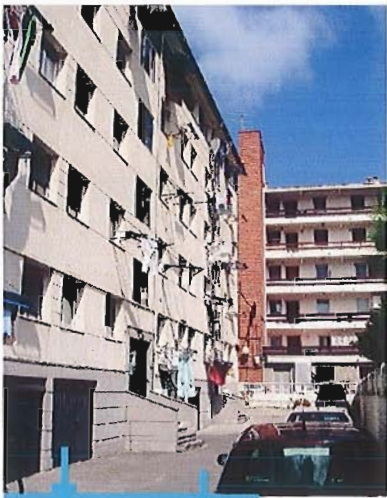
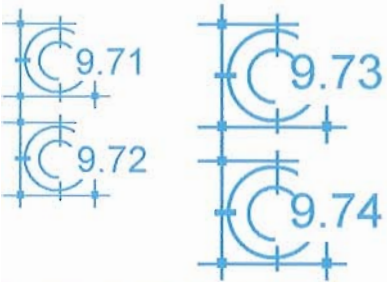




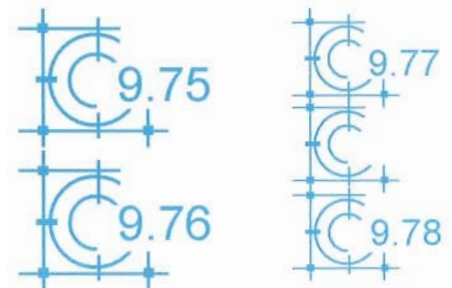
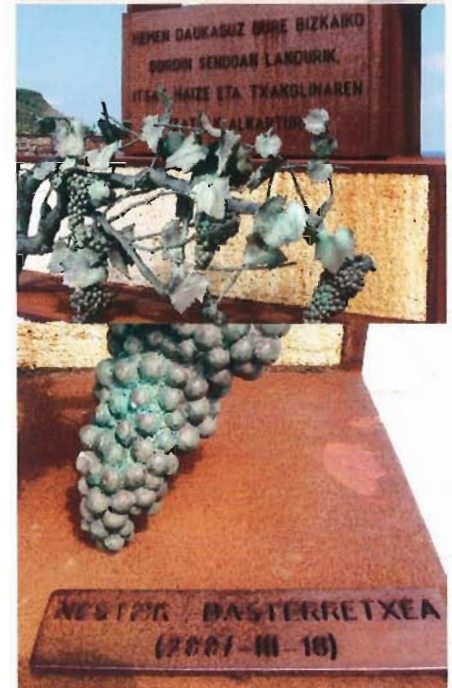
9.63.-9.66. Mobiliario portuario que mantiene a día de hoy sus funciones de uso (2009-2010).



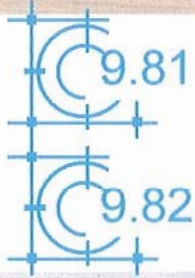
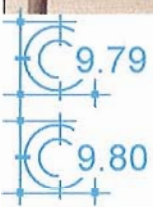
9.67.-9.70. Esculturas y nuevo mobiliario urbano en los frentes marítimos y fluviales de Ondarroa (2009-2010).



9.71.-9.74. Urbanismo desarrollista de Bakio en los frentes de agua, el cual se mantuvo durante todo el último tercio del siglo XX.



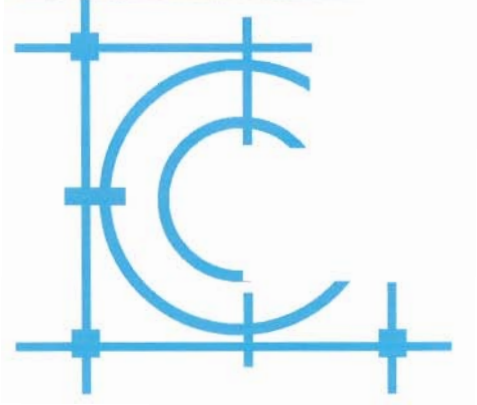
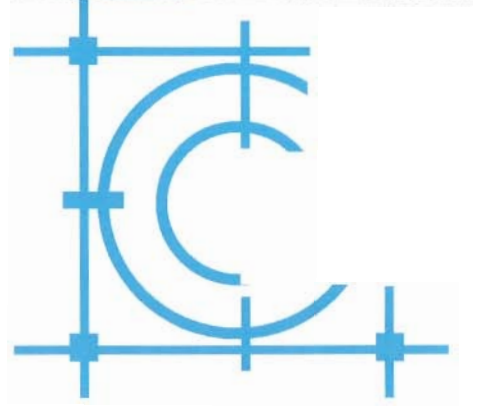
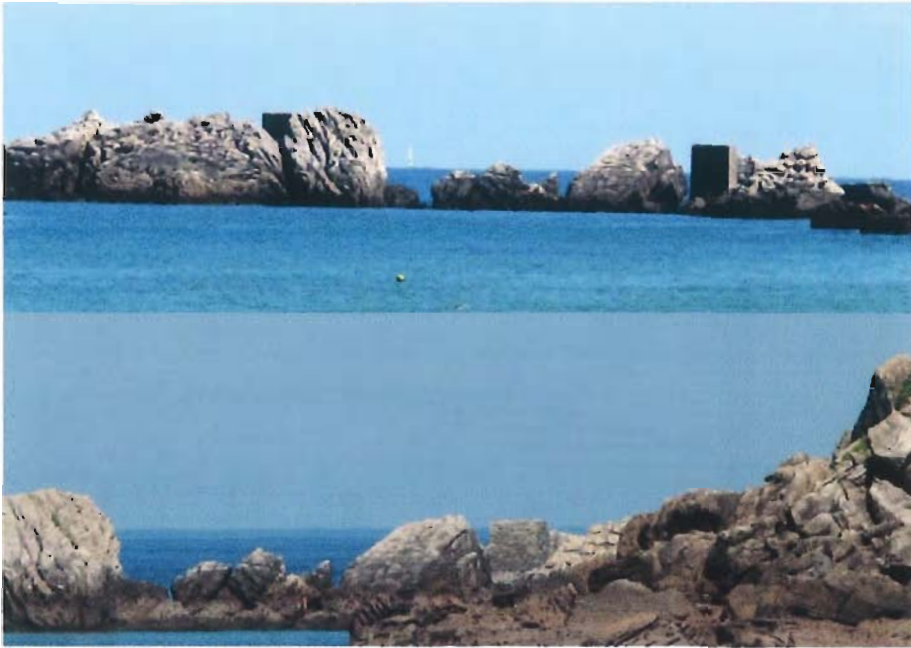
9.75.-9.78. Nuevos paseos y espacios urbanos del frente de mar de Bakio con esculturas y mobiliario urbano. En sus paisajes apreciaremos, sin embargo, rastros más humildes y ocultos de la cultura marítima imperante en todos estos lugares del litoral.



9.79.-9.80. Nuevas piezas de mobiliario urbano en los frentes marítimos de Bakio.

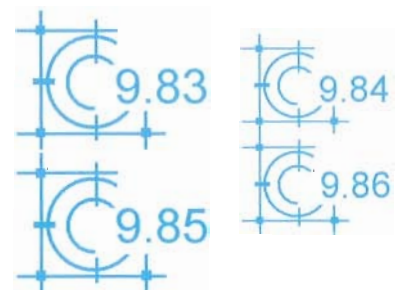


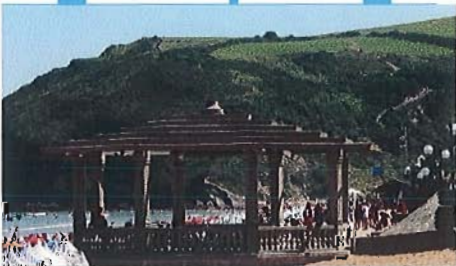
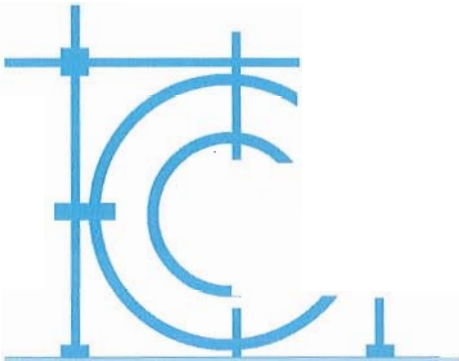
9.81.-9.82. Modelo arquitectónico desarrollista de Bakio a partir de la mitad del siglo XX hasta casi la actualidad más reciente.



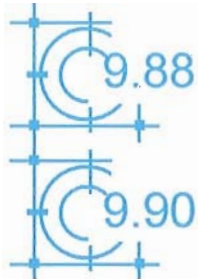
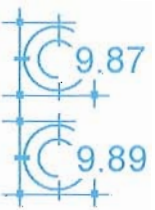
9.83.-9.84. Restos de antiguos cargaderos de mineral de hierro en el horizonte rocoso de Zarautz.

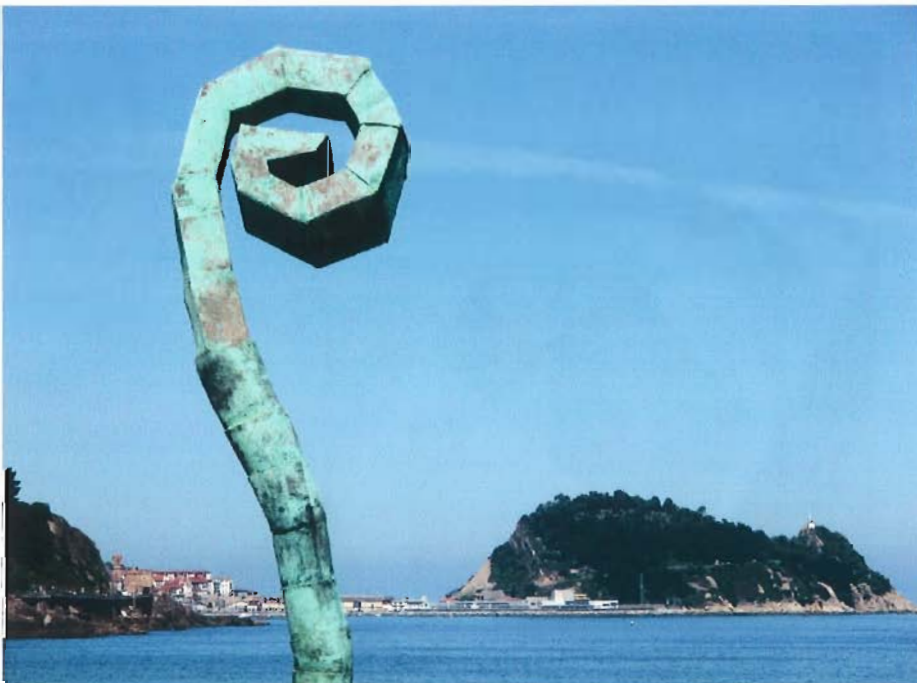
9.85.-9.86. Ratón de Getaria y puerto desde Zarautz (2011).



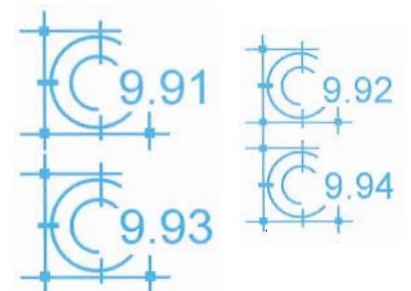


9.87.-9.90. Elementos de micro-arquitectura y de mobiliario urbano en el paseo marítimo de Zarautz (fotografías de 2011).

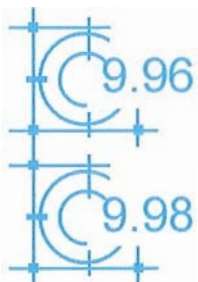
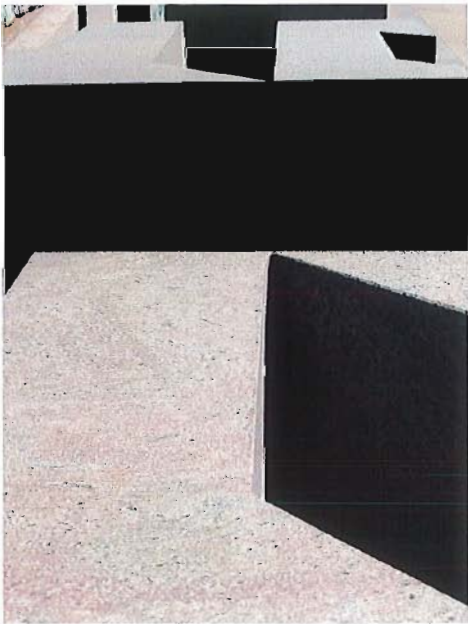
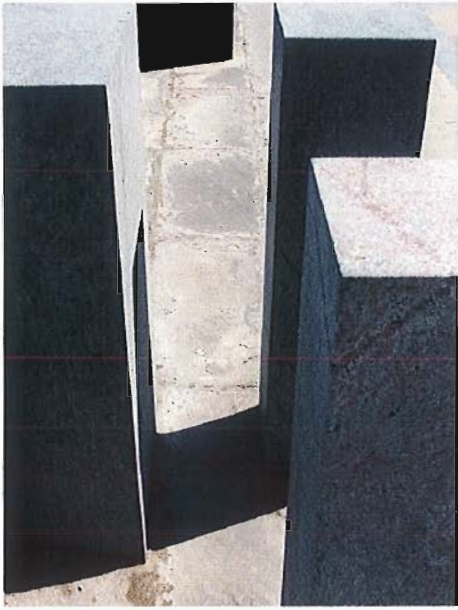




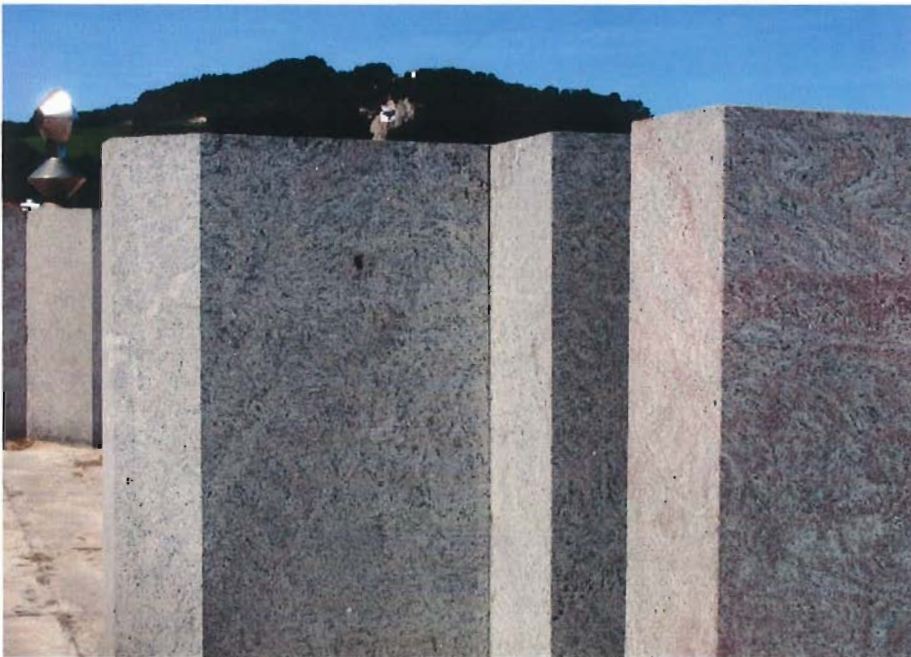
9.91.-9.92. Dama de Zarautz, mención especial del concurso de escultura pública otorgado al artista Marcos Hernández (1996).  
9.93.-9.94. "Serie Estructura-Forma a Través de", premio de escultura pública en Zarautz (Dora Salazar). 1996.



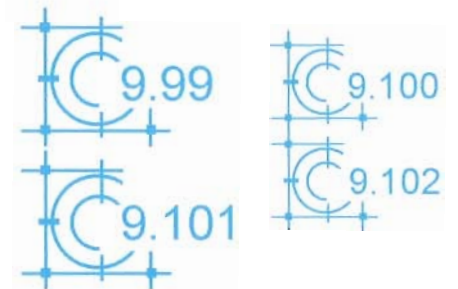


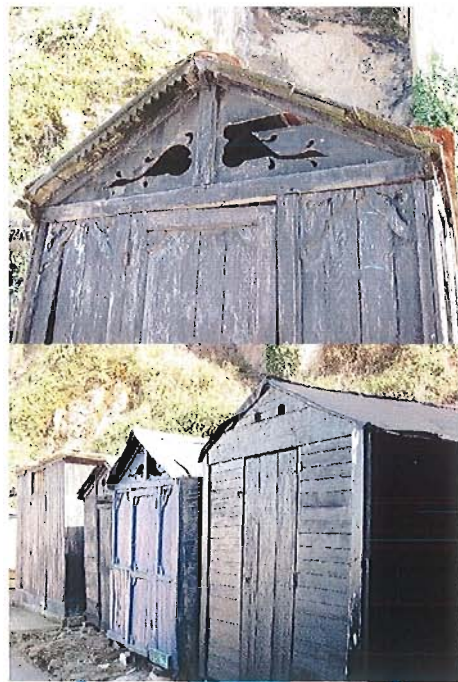
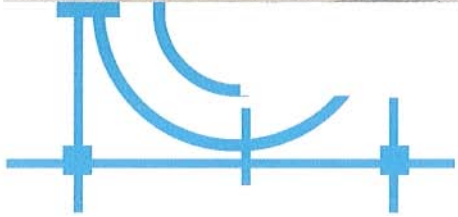


9.95.-9.98. Escultura "Canon 22", de Elena Asins (segundo premio del concurso de 1996) que marca el límite entre el espacio construido de la ciudad y la playa en el frente marítimo de Zarautz.

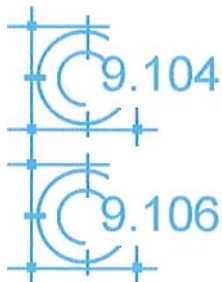
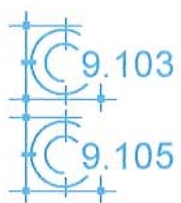


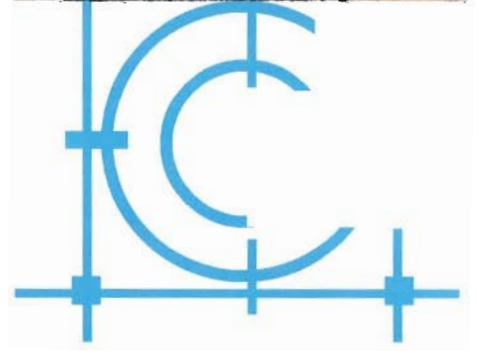
9.99.-9.102. Detalles de la serie escultórica de E. Asins y utilización ciudadana de las piezas como soportes para bicicletas.



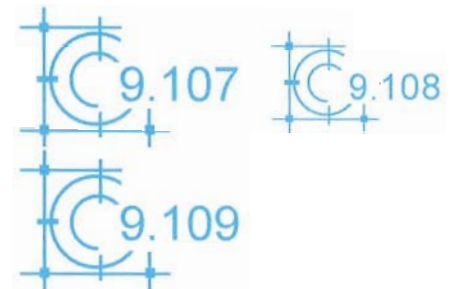


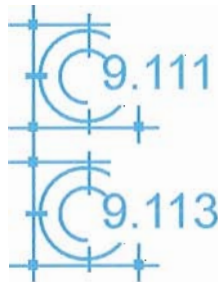
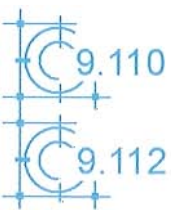
9.103.- 9.104, 9.106. Esculturas de D. Salazar en el frente marítimo y casetas de la playa en la actualidad (2011).  
 9.105. Antiguas casetas abandonadas en el puerto de Mutriku.



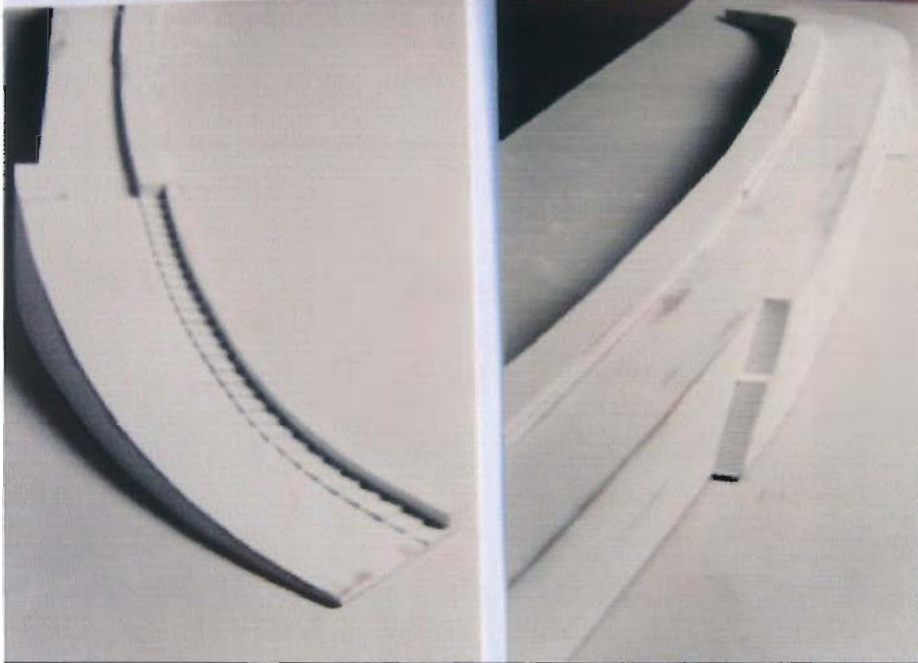


9.107.-9.109. Escultura de Mikel Angel Lertxundi y mobiliario urbano con elementos alegóricos de la cultura marítima en el paseo del frente de mar de Zarautz (fotografías de 2011).

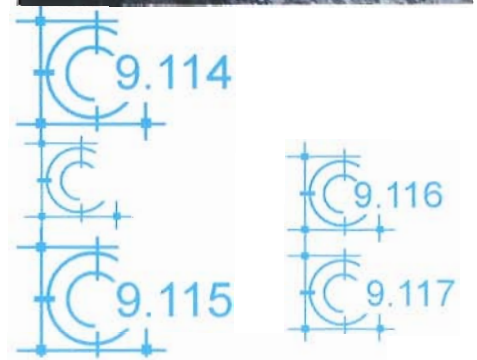


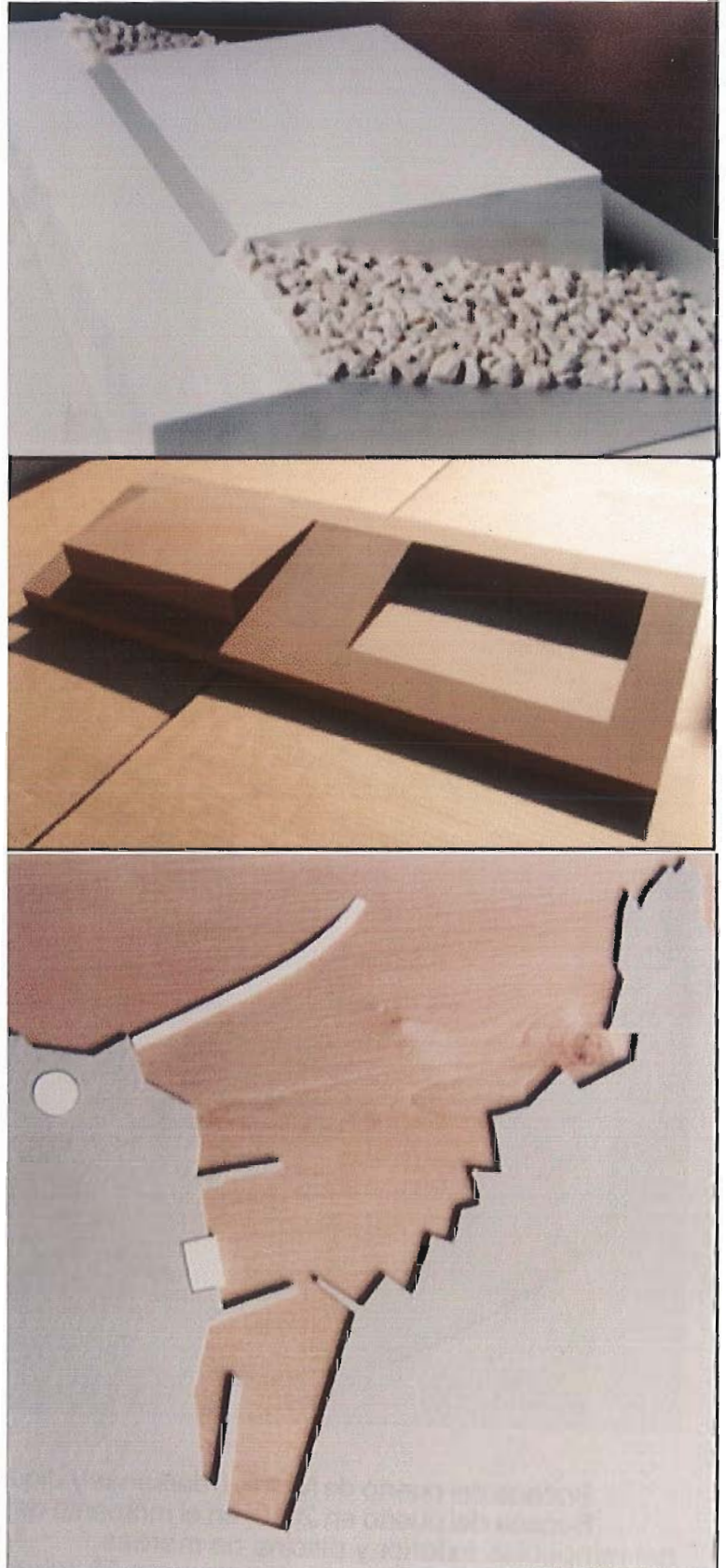
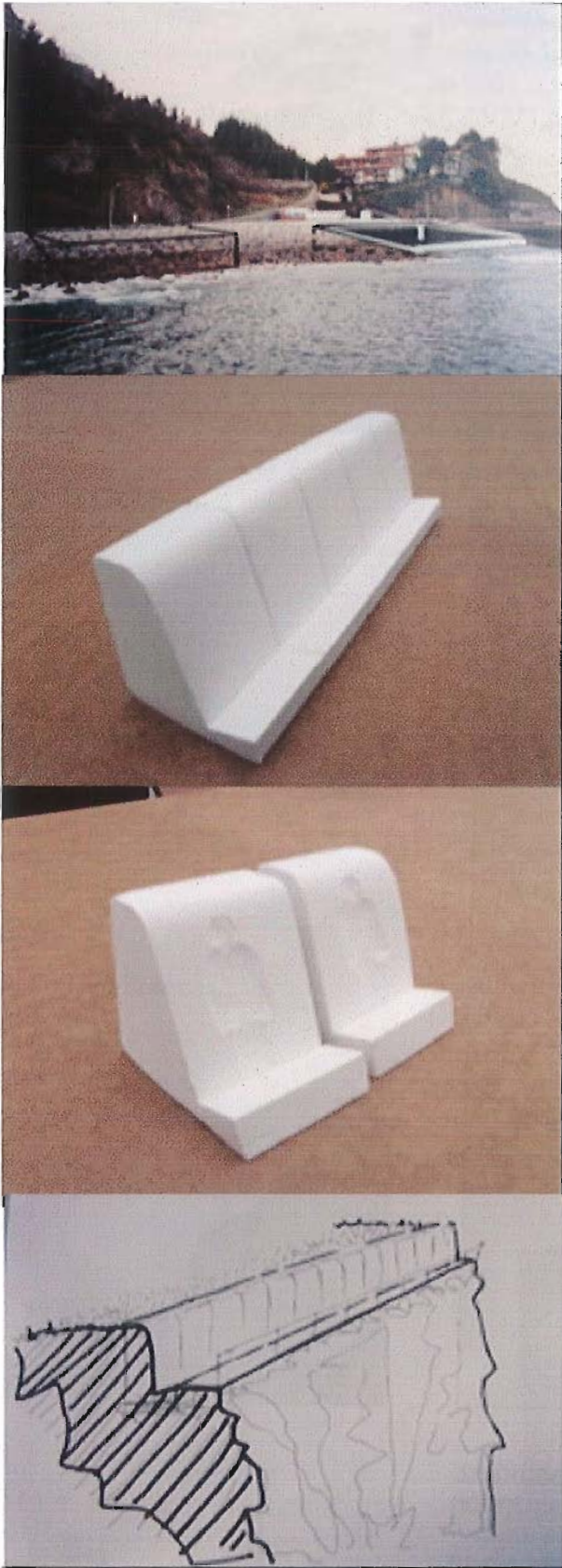


9.110-9.111, 9.113. Elementos de mobiliario y objetos simbólicos de carácter marítimo junto a la playa de Zarautz (2011).  
9.112. Torre emblemática como símbolo del municipio.



- 9.114. Bocana del puerto de Mutriku, dársenas y dique mareomotriz.
- 9.116. Bocana del puerto en 2010, en el momento de la construcción del rompeolas exterior y piscina de mareas.
- 9.115. Dique específico propuesto para Mutriku, basado en la integración entre arquitectura, escultura e ingeniería para la recuperación y el restablecimiento del patrimonio marítimo y obras civiles (fotografías cortesía del artista Pello Ulazia).
- 9.117. Peculiar amarre integrado en piedra en el muro del puerto de Mutriku (2010).

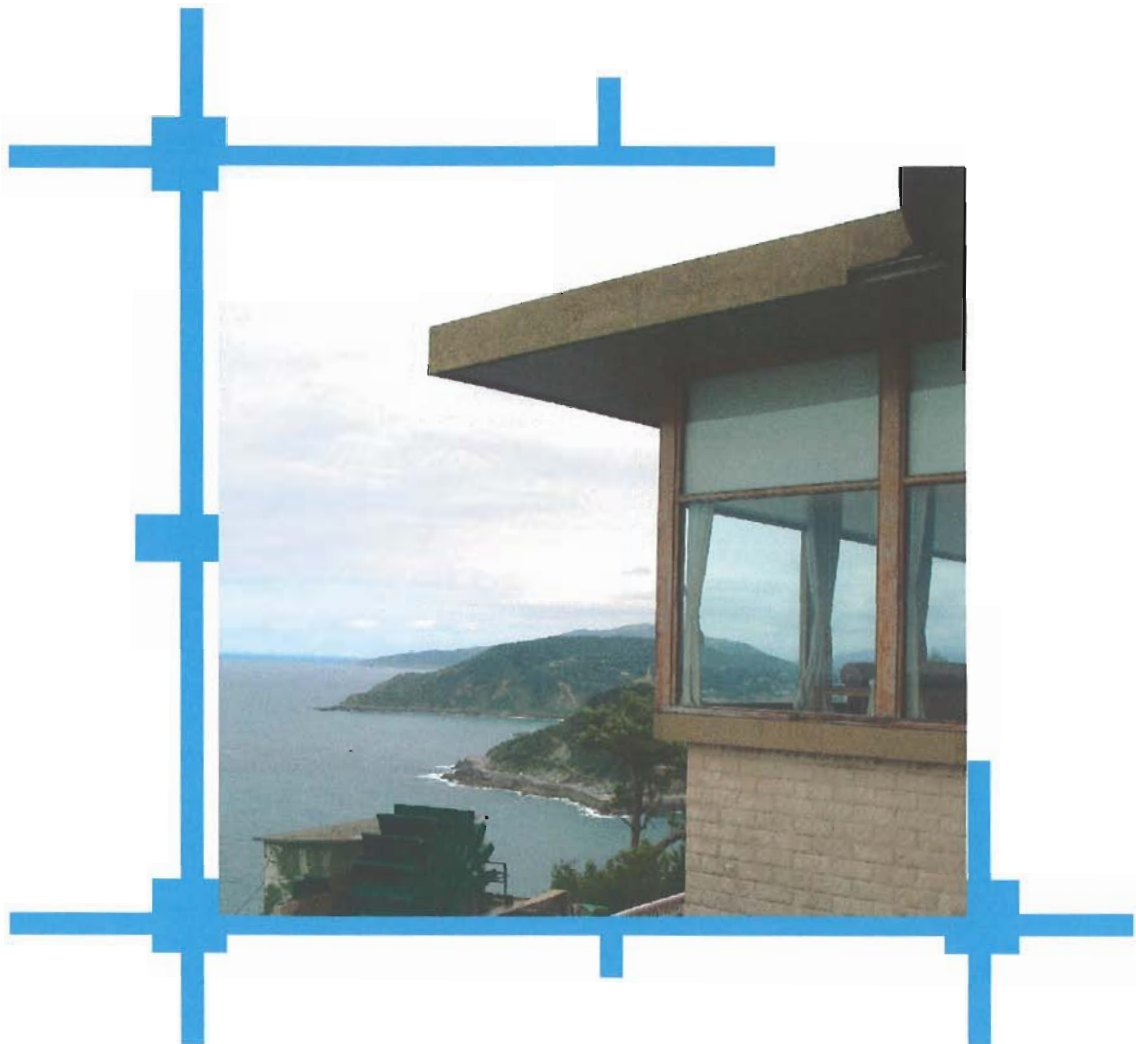




9.118.-9.120. Intervenciones escultórica-arquitectónicas de los frentes de agua de Mutriku (dibujos y maquetas de P. Ulazia).

# 10

## CONCLUSIONES DE LA SEGUNDA PARTE







<i>Índice</i>	<i>p.</i>
II.10. CONCLUSIONES DE LA SEGUNDA PARTE.....	701
II.10.1. EL LATIDO CULTURAL, SIMBÓLICO Y ESTÉTICO DE LA CONFIGURACIÓN URBANA EN LOS FRENTE DE LA RÍA Y EL MAR.....	701
II.10.2. EL DESARROLLO DE LAS 'ESTRATEGIAS' DEL LÍMITE (DIQUES, MUELLES, DÁRSENAS Y PLAYAS): FORMAS DE APROXIMACIÓN ENTRE LA ESCULTURA PÚBLICA Y EL MOBILIARIO URBANO'.....	710
II.10.2.1. La significación del límite entre la ciudad y el mar.....	712
II.10.2.2. Límites concebidos y construidos entre la teoría y la práctica: monumentalización 'post- moderna' de la escultura y el mobiliario portuario.....	714

## II.10. CONCLUSIONES DE LA SEGUNDA PARTE

Cuando finalmente obtuvieron el ansiado permiso para derribar las murallas obstructoras, los donostiarros se dirigieron alegres e ilusionados con el desfile que las autoridades de la ciudad habían organizado para esa fecha tan señalada y deseada, mientras interpretaban los cánticos del maestro Santesteban. Los pasajes que mostraban escenas similares fueron corrientes en las ciudades amuralladas de la época medieval europea, puesto que la desaparición de dichos muros constrictores permitía una expansión de la ciudad a su entorno circundante asumiendo nuevos roles y ensayando renovados modelos de ocupación del territorio más allá de los cavernosos espacios intramuros. De este modo, los estruendos ensordecedores causados por el derribo de unas históricas estructuras pétreas de encorsetamiento solían a menudo transmutarse en sonidos y melodías que para nosotros ya resultan clásicas, materializadas en notas musicales y sinfonías de la 'demolición' ante un nuevo panorama que, lejos de provocar nostalgia, debía ser disfrutado y aprovechado no solo para la emancipación física y territorial de la ciudad, sino también para la propia emancipación cívica de la ciudadanía que iba así adquiriendo la conciencia de su existencia y su poder.

La pérdida de las murallas, por lo tanto, suponía desintegrar la gran losa pesada que desde antiguo se llevaba sobre las espaldas y abrir metafóricamente las puertas a los nuevos aires que soplaban en las conciencias tendentes hacia el inminente paradigma de la modernidad; para cuya elaboración, uno de los primeros peldaños o eslabones sería la demolición de las murallas y la reconsideración de la ciudad en un sentido distinto al mero bastión defensivo. Empero, en ciertos lugares se notó mucho antes que en el resto el latido de la modernidad plasmado en las cuestiones de índole urbanístico, y concretamente en Donostia-San Sebastián tras los vergonzosos y traumáticos acontecimientos del inicio del siglo XIX (el incendio de 1813 provocado por las reaccionarias tropas monárquicas junto con los ingleses y portugueses en su frente común para la batalla que libraban contra los franceses), fue cuando por fin se hicieron palpables los prolegómenos de la modernidad en su desarrollo urbanístico decimonónico.

### *II.10.1. EL LATIDO CULTURAL, SIMBÓLICO Y ESTÉTICO DE LA CONFIGURACIÓN URBANA EN LOS FRENTE DE LA RÍA Y EL MAR*

Sobre lo que decíamos acerca del emplazamiento estratégico que la vieja ciudad de Donostia-San Sebastián encontró a los pies de las rocas del litoral, la montaña de Sta. Cruz de la Mota está rodeada de mar casi en toda su circunferencia, y solo se halla unida por una lengua de tierra muy estrecha, y en esta misma unión es donde empieza la ciudad. El puerto está también al pie del mismo monte. El fenómeno urbano donostiarra tuvo así su comienzo bajo la protección de la fortificación del monte Urgull y casi rodeado completamente por el mar. Con el paso de los siglos, el ensanche urbano que se aproxima al borde marítimo tendría su escenificación en la expansión los terrenos marismáticos de la bahía. Entre un paso y el siguiente hay que dar cuenta de la radical transformación de la idea de ciudad, tomando en cuenta las necesidades productivas, económicas y culturales de cada instante histórico. Está claro que las obligaciones defensivas ya habían decaído por completo a partir del meridiano del siglo XIX (plaza militar que se mantuvo fortificada desde que los reyes católicos le proporcionaron esa fachada a la ciudad comercial), ofreciendo la forma y la ordenación urbana para otras actividades mercantiles primero y turísticas después. Tal y como hemos estudiado, sería el turismo lo que con mayor fuerza induciría la imagen de una ciudad que acerca sus trazas hacia las primeras líneas de costa y frentes de agua revalorizados.

No obstante, el planeamiento llevado a la práctica en esa ciudad moderna que va acogiendo los frentes de agua ribereños y marítimos, se ha encaminado siempre de una forma teleológica a la consecución de unos objetivos cuyo cumplimiento ha resultado ser una guía direccional privilegiada. Ese urbanismo 'intencionalmente dirigido' tendría como objetivos hegemónicos primero el comercio y después el turismo veraniego que hemos tratado en los anteriores capítulos, desarrollando paralelamente una ornamentación y embellecimiento urbano ligados a unas intenciones concretas como si fuesen los postulados de una suerte de 'estética teleológica' concretada en la satisfacción del gusto burgués. La evolución urbana histórica de la villa de Bilbao tuvo sus tres motores más importantes de desarrollo, sintetizando mucho, en la etapa comercial de la edad media, la industrialización moderna y la 'ciudad espectáculo' 'atractora' de 'capital simbólico' en nuestros días de la post-modernidad. En Bilbao la industria encontró sus lugares de ubicación en las vegas de la orilla izquierda de la Ría, sobre todo, y nunca tuvo una necesidad manifiesta de ocultamiento, al menos hasta las últimas 'desafecciones' que se han producido en la contemporaneidad. La estética de la industria, asumida más de modo implícito que explícito (aunque a veces ensalzada y otras vilipendiada) suponía a fin de cuentas la cara más visible si no tan 'amable' del enriquecimiento económico que se reflejaba simbólicamente, tal y como quedó patente en la dimensión social, tecnológica y estética de algunas monumentales arquitecturas del hierro como el emblemático puente trasbordador de Portugalete, aceptado como importante pieza de patrimonio a nivel mundial a raíz de la declaración por parte de la UNESCO. En Donostia-San Sebastián, por el contrario, la arquitectura del hierro o la utilización de ciertos procedimientos constructivos tecnológicos como el hormigón armado, tenían que disponer de un revestimiento exterior (en este sentido hemos citado un icono relevante como el puente de María Cristina), para su adecuación a los preceptos estéticos del eclecticismo, el modernismo o las corrientes revivalistas de los estilos neo-medievales y/o de la tradición popular.

Aparte del comercio, la industria también tuvo una importancia notoria en Donostia-San Sebastián, como hemos apreciado en los ejemplos de los barrios de Gros y el Antiguo. El impulso de la ciudad atractiva de baños de mar para el verano, sin embargo, exigió el rápido y eficaz 'ocultamiento' de su imagen más 'desagradable', desterrando así la industria desde la costa hacia el interior del territorio. El ensanche de Cortázar que mantenía la concepción de la ciudad mercantil no trató con demasiado cuidado ni esmero los frentes de la ría ni el litoral marítimo. Más tarde aparecerían, en las canalizaciones del río Urumea, las más sobresalientes manifestaciones arquitectónicas, escultóricas y estéticas propias del gusto de la burguesía en la creación de la placentera y 'bella' ciudad para la atracción turística. Río arriba, por el contrario, los barrios obreros y las industrias que se agolparían en las orillas de los cauces fluviales produjeron un paisaje de urbanización dispersa, expansivo hacia los territorios interiores de la metrópoli donostiarra, a medida que la aglomeración bilbaína se prolongaba por ejemplo hacia la costa en la desembocadura del Abra.

Los aspectos geográficos y productivos, por lo tanto, han sido piezas fundamentales que han incidido en la pugna naturaleza-cultura así como en el afianzamiento del modelo metropolitano donostiarra (unido a las tierras agrícolas y rurales de la provincia de Gipuzkoa); diferente en todo caso a la imagen de la metrópoli industrial bilbaína a pesar de que, la aglomeración que desde Donostia-San Sebastián se expande por el eje de la costa hasta Pasaia muestre el signo imperante e inequívoco de un carácter industrial y fabril contundente e inocultable. En Pasaia se encontrarían, por así decirlo, las 'traseras' o 'trastiendas' de esa ciudad bellamente decorada y ornamentada, de gran calidad urbana (lo mismo que en Usurbil, Hernani o Lasarte-Oria; históricos territorios de la industrialización en el eje del río). Espacios que unen los vértices de la tríada del puerto, la industria y los enclaves tradicionales arraigados en la memoria e identidad cultural de los lugares cuya personalidad es casi netamente marítima, de un modo similar a lo que se produce en el entorno metropolitano de Bilbao con las funciones urbanas y socioculturales específicas que cumplen unas poblaciones industriales y abigarradas como Barakaldo y Sestao, alineadas en la orilla izquierda de la Ría con la villa histórica de Portugalete y el espacio portuario de Santurtzi. Esos serían unos de los 'espacios-límite' que enfocan nuestra mirada, los cuales no solo nos describen fronteras urbanas y fluvio-marítimas sino también límites éticos y estéticos en nuestra consciencia perceptiva.

Si los biotopos de los bordes marinos han necesitado diez mil años para andar un paso hacia delante, las ciudades, villas y poblaciones del litoral vasco han avanzado infinidad de pasos en poco más de una centuria. En el espacio urbano histórico de Donostia-San Sebastián, las calles paralelas que se dirigían desde el Urumea hasta la Concha intersectaban con un trazado de otras siete calles perpendiculares en el entramado de la villa medieval. La vía de mayor longitud que llegaba desde las arcadas de Santiago hasta la Zurriola fue una de las arterias que posibilitó la comunicación directa entre el núcleo urbano y el puerto. En esa comunicación fueron habituales los problemas espaciales (la estrechez de la puerta de los muelles<sup>1</sup>, la posición de las construcciones portuarias, etc.), interrumpiendo y obstaculizando en muchas ocasiones la convivencia entre la ciudad amurallada y la ciudad portuaria.

La desaparición de las murallas y la precipitación casi inmediata del ensanche no sería a priori un acicate determinante para la revalorización de los frentes de agua<sup>2</sup>, hasta que no sucedió el masivo advenimiento de la burguesía y aristocracia veraniega o hasta la urbanización del nuevo barrio d Gros, comenzado en los años finales del siglo XIX. Los límites del ensanche en su encuentro con las superficies acuosas no serán unas fronteras como las de la vieja ciudad; sino mucho más abiertas e higiénicas que los límites causados al encontrarse con la muralla perimetral y no poder traspasarla. Para la segunda década del siglo XX hemos visto que la mayor parte ya se había completado rápidamente, mientras que los escasos espacios vacíos del ensanche estaban siendo colmatados. La creación tanto del ensanche como de la playa de la Zurriola terminaría de otorgar un valor añadido a Donostia-San Sebastián, al igual que sucedió con la urbanización de las marismas del Urumea.

Si para los habitantes que habían perdido sus moradas tras la destrucción de 1813 se acondicionó de manera efímera y provisional una extensión de chabolas ocupando los arenales de la Concha, que además permanecería más tiempo de lo debido<sup>3</sup>, las cabinas de los bañistas conformarían la imagen de la ciudad finisecular, acomodada y cosmopolita del final del siglo XIX e inicio del s. XX. Mientras tanto, en el otro extremo de la bahía de la Concha el barrio del Antiguo pasaría por un período de crecimiento más o menos acelerado, desde su ocupación industrial (condicionada por el arroyo que cruzaba dichas tierras) hasta presentar una renovada personalidad burguesa de frente marítimo. En la ciudad posterior a la guerra civil tanto el barrio de Gros como el Antiguo denotarían una nueva faz de los frentes de agua en entornos valiosos hasta convertirse en los eco-topos más reseñables que rodean la bahía de cara a la estética y la calidad urbana, junto con los promontorios costeros que delimitan la ciudad: Igeldo, Miraconcha, Urgull y Ullia. En algunos de ellos la singularidad de los elementos tecnológicos reverberaría la nueva estética de la técnica (funicular, parque de atracciones...), al menos para los consumidores potentados de esos 'valores añadidos', mientras que en las rojas tierras de la zona minera bilbaína os elementos materiales del 'paisaje etnográfico' anunciaban, definían y denunciaban la estética más reconocible de la industria.

Fue entonces cuando se configuró el centro geográfico de Donostia-San Sebastián tal y como hoy lo conocemos, cuando los procesos de ensanche se convierten en mecanismos para gestionar las ideas urbanas funcionales y estéticas. La retícula racional del plano ortogonal del ensanche mostraba redes viarias, espacios públicos, construcciones significativas (monumentos), áreas residenciales y de servicios, ámbitos industriales más o menos 'ocultos' y frentes de mar o de ribera fluvial, en un ensayo cuasi-ilimitado de racionalización del territorio. El ensanche, por lo tanto, pretendía ofrecer a las preocupaciones sociales de una época, bien en las puertas o bien integrada en la modernidad, unas soluciones holísticas y unificadoras, pese a que en última instancia resultarían ser relativas, haciéndose presente la tensión funcional y estética en la aplicabilidad de la planificación, destilada de un pensamiento y de una ideología política mayoritaria de quienes tenían en sus manos las herramientas técnicas y normativas tanto para la propuesta conceptual como para la manufactura física del territorio y la ciudad. En el caso de Donostia-San Sebastián, quizás un tanto alejado de las ideas de Cerdà

<sup>1</sup> Diferenciábamos la 'Puerta de tierra' y la 'Puerta de mar' junto con la 'Puerta del castillo' que se abrió en 1575 (de utilidad muy subsidiaria). No obstante, en el origen de las murallas debieron de ser siete las entradas que comunicaban con el espacio extramuros.

<sup>2</sup> Los primeros límites los conformaría con la bahía, con el cerro de San Bartolomé, con el río Urumea y la vega de Amara, provista de una primera línea de edificaciones construidas en el frente de agua a modo de palacetes con jardines en la parte trasera.

<sup>3</sup> Mantenido contra los valores burgueses y las concepciones sociales de la época, solamente por su rendimiento económico y especulativo.

para Barcelona, Cortázar no pretendería ser tan radicalmente renovador; mientras que Cerdà tenía muy presentes unos objetivos generales de reversión comunitaria, Cortázar se conformó con ofrecer a la burguesía y la aristocracia la imagen urbana que buscaban en base a sus intereses y cosmovisiones culturales; todo ello en sintonía con los pingües beneficios que se habrían de obtener a partir de la especulación del suelo. Hemos visto con claridad que otra de las preocupaciones de la oligarquía decimonónica se centraba en el embellecimiento urbano, junto con las posibilidades económicas, turísticas, higiénicas o de iluminación o ventilación. Todo ello nutría la propaganda oficial y oficiosa de grandes proclamas supuestamente cívicas y emancipadoras. Finalmente, con unos límites urbanos y morfológicos de sentido variable, los correligionarios generacionales de Cortázar y su prole lograrían una ciudad notablemente compacta y unitaria, dando lugar a la reinterpretación posterior a modo de mojones e hitos importantes, de algunos de esos elementos que en principio no serían sino infraestructuras de la configuración territorial pero cuya relevancia cristalizará a posteriori bajo el influjo de las tipologías estéticas del ensanche.

En las últimas fases de ese ensanche hemos visto cómo se produjo la urbanización de los bordes del Urumea, en la dirección que seguiría río arriba el área metropolitana interior. En el paseo de Francia se preveía una tipología de ciudad-jardín al inicio (tratando todas las fachadas de las riberas fluviales con una estética monumental: torres, cúpulas, elementos decorativos, etc.). Del mismo modo, el ensanche oriental de la Zurriola, tras hacer desaparecer la playa que aparecía en bajamar, facilitó sobremanera la operación urbana de crecimiento y expansión<sup>4</sup>. En la prolongación de ese eje fueron muy importantes las redes de ferrocarril así como otras infraestructuras de transporte y comunicación. Todas ellas definieron, casi hasta el día de hoy, los límites de la estructura urbana de Donostia-San Sebastián (mientras que la bahía de la Concha proporcionaba la frontera natural inamovible con el mar). Esos ensanches secundarios o de escala más reducida, no obstante, tendrían su continuidad con las expansiones de Gros y el Kursaal, llegando por la línea de borde marítimo hasta el barrio de Ategorrieta a los pies del monte Ulia.

Entre tanto, los ensanchamientos urbanos mencionados tenían como soporte donde apoyarse físicamente otros espacios anexos o contiguos al plano de Cortázar, todos ellos surgidos de alguna manera en las tierras arrebatadas al mar y dibujados sobre las pervivencias arquitectónicas de antaño aún palmariamente persistentes en el territorio. Hemos visto que tanto en Gros como en el Antiguo se asentaba la industria y parte de la clase trabajadora, lo cual se trasluciría en una mayor complejidad de las herramientas ejecutorias de planificación para la potenciación de texturas más homogéneas (en la línea de borde marítimo Kursaal-Gros-Ategorrieta tuvieron que cambiar las tipologías y las de Ondarreta-Antigua tan solo se construirían parcialmente). Testimonio de la significación que esos lugares obtuvieron en su época serían, por ejemplo, los equipamientos más simbólicos de una estética y unas formas de vida que reverberaban en los frentes de mar y especialmente en la bahía de la Concha (el balneario "La Perla del Oceano"), cuyo permiso de ubicación originaria en la Zurriola sería denegado en primera instancia por resultar incompatible con el futuro Kursaal en fase de edificación. De todos modos, en la segunda década del siglo XX Donostia-San Sebastián mostraba un espacio urbano ordenado y avanzado, manteniendo un equilibrio que, acaso a una escala inferior, podía equipararse sin tapujos ni menosprecio con las grandes capitales europeas, considerando el tratamiento uniforme y sumamente cuidado de la mayoría de los elementos urbanos (entre ellos las calles y las plazas, los parques y jardines, los puentes y paseos, las vías de transporte y comunicación, la iluminación, el mobiliario urbano e infinidad de servicios, así como recursos estéticos y artísticos de carácter escultórico-monumental).

Si observamos otra vez desde esta perspectiva favorecida de antemano, nos damos cuenta de que tanto la arquitectura como los elementos emblemáticos de mobiliario adquirirán una importancia fundamental en la configuración de los espacios públicos urbanos más simbólicos de los frentes de agua, siendo incluso más notorios que la escultura y los monumentos tradicionales, y convirtiéndose a menudo en iconos imaginarios de la propia identidad donostiarra. Paralelamente, el mobiliario urbano portuario otorga a estos límites entre la ciudad y el mar un carácter estético concreto de múltiples referencias culturales, patrimoniales, identitarias y en todo caso antropológicas, además de las funciones de uso

<sup>4</sup> Con el visto bueno gubernamental, las obras más significativas se desarrollarían en la década de 1880.

presentes o pasadas de esos objetos de cultura material. Los puntos de unión que rítmicamente se repiten en los límites de las construcciones portuarias (los puntos de amarre con sus noray, bolardos, argollas, troncos de cañón, etc.) se vuelven una suerte de 'barandillas' metafóricas investidas de una iconografía significativa cuando ya cumplen unas funciones poco más utilitarias que la mera ornamentación en la ciudad burguesa; o lo que en los puertos históricos constituirían las piezas como los barómetros aparecen transformados en relojes monumentales si nos ubicamos en las primeras líneas de playa (como las torres de cuatro esferas en Donostia-San Sebastián), puesto que las costumbres y rutinas de las gentes también variarán según de qué espacios se trate (el muelle pesquero, el puerto comercial o industrial, la playa o los actuales fondeaderos deportivos). Los antiguos 'bosques sobre el agua' formados en el puerto por la acumulación infinita de la arboladura de los navíos, las grúas y las torres para la iluminación de la navegación marítima, por otro lado, transmutan su apariencia en lámparas modernistas y todo tipo de señalética vertical en la urbanización de la ciudad moderna, cuyo simbolismo se acrecienta exponencialmente a medida que se aproxima a los frentes de agua tanto ribereños como marítimos. Sin embargo, hemos visto cómo la dignidad de la ciudad central indujo en Donostia-San Sebastián unas periferias altamente transformadoras del territorio a nivel físico y del paisaje a nivel imaginario, fomentando unas percepciones concretas e interpretaciones ulteriores de nuestro paisaje cultural y estético (categoría que hemos denominado con el término de 'paisaje etnográfico').

Dejando de lado el frente marítimo a medida que remontamos el cauce del río hasta el ensanche de Amara, hemos recordado que dichos empeños quedaron detenidos durante largo tiempo hasta que se retomaron ya en la década de 1940. A modo de síntesis esquemática, si cabe, estos ensanches del borde del Urumea se hacían partícipes de una similar estructura urbana, combinando de manera muy pareja los elementos geográficos y arquitectónicos del territorio; esto es, los muros de contención de los cauces y corrientes fluviales, el tratamiento de las orillas, la preparación de las parcelas ortogonales en la medida de lo posible, el respeto por los frentes de agua, la protección de los valores añadidos del paisaje para la atracción turística y sobre todo la articulación del eje de la ría en su entrecruzamiento con el eje marítimo de la Concha que debía de seguir unos condimentos ornamentales singulares y unitarios. Puede defenderse de forma convincente que, en el momento del ensanche de Cortázar, las expansiones posteriores tuvieron en cuenta una mayor sensibilidad en cuanto al peculiar tratamiento urbano de los frentes de agua (no únicamente en el eje del Urumea sino también en Gros o el Antiguo), a partir de cuando el mayor peso específico del debate recayó al lado de quienes defendían una ciudad bella para la atracción de los turistas veraniegos de clase social elevada, que es donde radicaría el gusto estético burgués de una época. Como contrapunto, alejados de las premisas teórico-estéticas y de la filosofía de los ensanches modernos, los proyectos para arrebatar terrenos tanto a la ría como al mar se incrementarían notablemente en los años y las décadas posteriores. Con todo, se hicieron notar igualmente las imitaciones o reproducciones de las alternativas que habían funcionado; por ejemplo la vía que bajo el monte Ulía se dirigiría hasta Pasaia por toda la línea de costa, respondiendo a una idea planificadora y constructiva similar al paseo Nuevo de la cornisa de Urgull que se había realizado con éxito en 1916. En los decenios siguientes, Donostia-San Sebastián adquiriría un carácter metropolitano, tanto río arriba por los cauces fluviales del interior como por el frente litoral hasta Pasaia.

Nos hemos referido en especial a la estructuración compleja que el crecimiento de Donostia-San Sebastián ha seguido en el borde litoral, en toda la línea sinuosa de costa que va de oriente occidente en la bahía de la Concha, donde la cuenca del Urumea establece con su entrecruzamiento la dorsal perpendicular que compone el esquema básico de la morfología urbana. Desde esta vertiente geográfica los espacios de Gros-Zurriola y Ondarreta-Antiguo serían las prolongaciones de ambos extremos del eje que discurre por el borde marítimo, subrayando el paralelismo teórico que dicha estructura produce con la quebrada línea litoral. Desde el punto de vista urbanístico, nos damos cuenta que la mayor densidad de intervención se ha producido en estos espacios longitudinales, surgiendo mucho más tardíamente los intersticios urbanos de los primerizos círculos o 'coronas urbanas' de la periferia metropolitana en polígonos de diverso carácter (viviendas unifamiliares y burguesas, residencia obrera, etc.). A partir de la década de 1960, aunque aún se notase el impulso creciente de los bordes del Urumea, los barrios de mucha mayor dispersión crearán núcleos secundarios derivados de la filosofía de los planes parciales redactados en esos decenios especulativos y desarrollistas.

Por otra parte, hemos visto a partir de la década de 1930 cómo Donostia-San Sebastián perdería peso específico en cuanto a la atracción del turismo veraniego, constituyendo más una transformación que una desaparición, pero sin menoscabar la importancia del declive de la anterior etapa dorada que se había prolongado casi un siglo. Parece que todo un ciclo histórico estaba próximo a declinar en esos años de preguerra. En paralelo, se premian los flujos que dan lugar a actividades económicas, las cuales revierten en la ciudad así como en su construcción y estructuración, mientras que el mercado especulativo de la vivienda veíamos que adquiere una gran fuerza en los años de postguerra. Los planes de ordenación de Donostia-San Sebastián y su área de influencia, así como los planes de ordenación provincial serán los que ejercen su poder en la situación anterior a la redacción del Plan General de Ordenación Urbana de 1962. Hemos comprobado que las teorías de la zonificación preludian la formación de una metrópoli dispersa, promoviendo la practicidad y el dinamismo territorial en las periferias a pesar de que perduran los valores de la ciudad central. En lo que se refiere al componente estético, si hasta entonces los ensanches habían superpuesto los espacios históricos, la expansión incontrolada sería el signo triunfante de las décadas desarrollistas. Con la intención de reparar dichos desaguisados aparecerían con posterioridad los subsiguientes planes de ordenación urbana (los de las décadas de 1970 y 1980, el de 1995, el documento de 2008 que hemos utilizado y los que en el futuro estarían por llegar).

La expansión urbana continuará los ejes anteriormente citados sin grandes esfuerzos ni complicaciones: los bordes del Urumea y el corredor litoral que proporciona la unión con Pasaia, con la superioridad de la iniciativa privada que difícilmente podía ser controlada por las instituciones municipales. Los mencionados ensanches de la zona Kursaal-Gros-Ategorrieta nos legarán los resultados más o menos dignos de la arquitectura encaminada hacia la modernidad, con formas constructivas muy diferentes. En el otro extremo de la bahía, tras la demolición de la prisión de Ondarreta en 1947 la aristocracia se vería atraída por los servicios instalados en la zona del Antiguo, pese a que perduraban en el entorno algunos vestigios industriales y barriadas obreras. También las orillas del río Urumea acogían un cierto número de residencias obreras e industrias, sobre todo en los barrios de Atotxa y Egia, siendo las áreas residenciales cada vez más numerosas en un espacio de borde fluvial caracterizado por la trinchera ferroviaria. A comienzos de 1940 el arquitecto municipal Machimbarrena, que hemos aludido en los capítulos precedentes, presentaría el proyecto de ampliación, como punto de partida del crecimiento más intenso de la década siguiente. Teniendo en cuenta las influencias estéticas acontecidas en el paisaje, tenemos meridianamente claro que en la mayoría de los barrios donostiarros se nota una dualidad bastante pronunciada; mientras que las clases privilegiadas ocupan los frentes de agua más revalorizados, los barrios obreros y las propias industrias o inclusive los equipamientos comerciales se alejan de dichos espacios fluviales, tal y como nos revela una observación pormenorizada de la estructura de la ciudad desde una perspectiva cercana a la geografía urbana. Aún así, han existido esporádicamente movimientos contrarios, como el ejemplo de las viviendas de alta calidad aparecidas en los núcleos de barrios populosos como Bidebieta y Altza, en los suelos caóticos de las inmediaciones del puerto de Pasaia, en la parte de Ametzagaina (paraje caracterizado por viejos almacenes y talleres), en los saneados paisajes de Miramon, en los intersticios de las urbanizaciones fracasadas de las laderas del monte Ulia<sup>5</sup> y, cómo no, en la prolongación del eje del Antiguo.

Materializadas las más sustanciosas desde la mitad del siglo XIX hacia delante, en esa época se producirían los cambios y transformaciones urbanísticas más radicales en cuanto a su influencia en la ciudad. Sobre todo, el gran salto acaecido desde la concepción de plaza fuerte militarizada hasta su renovado carácter de ciudad turística. Este puede ser, de hecho, uno de los cambios culturales y antropológicos más significativos con plasmaciones en el aspecto urbano y artístico-estético de la ciudad. Si su población anterior a la fortificación defensiva ya se dedicaba al comercio, siendo esta la actividad más notoria, en el momento finisecular entre los siglos XIX y XX comenzaría el motor de cambio hacia su transformación turística. Mientras tanto, hemos visto cómo las instantáneas de la ciudad industrial se fueron desterrando de los lugares revalorizados de la 'Bella Easo' y con ello casi todos los rastros

<sup>5</sup> En el siglo XIX se prevían en ese lugar viviendas unifamiliares para la burguesía veraniega. Pero los intentos de urbanización no tuvieron éxito ni continuación y en el último tercio del siglo XX la ocupación seguía siendo aún muy escasa. En el contexto del Plan General de 1962 se plantearon propuestas globales de ordenación y planificación de la ciudad (también una década después, en 1971 y 1972), así como los planes parciales municipales que no fueron aprobados (junto con el posterior Plan General de 1979-1980).

físicos de las edificaciones, las fábricas y los talleres condenados a ocupar las periferias dispersas y las 'traseras' de la ciudad. Testigo de esas alteraciones ha sido la peculiar relación que la ciudad consolidará con los bordes de agua en el espacio temporal de un siglo y medio tanto con el mar en la parte de la costa (en las primeras líneas construidas de la playa) como con el río Urumea desde su desembocadura hacia el interior (en la estructuración de los frentes de agua ribereños). El ámbito metropolitano de Donostia-San Sebastián también definirá los espacios liminales y fronterizos protagonizados por el mismo elemento acuoso, tanto en las cuencas fluviales como en la bahía de Pasaia, 'plaza fluvial' emergida al abrigo de los montes Ulia y Jaizkibel.

En la base de todo lo expuesto se encuentra la eficacia de las herramientas de ordenación territorial y su continua readecuación. Mientras, la planificación estratégica tiende en la actualidad a una mayor permeabilidad con instrumentos más dinámicos y amoldables. En esa cultura de la nueva planificación mucho más modulable en su propio desarrollo se encuentra la gestión en pos de unos resultados económicos que, con unos modos distintos a los de antaño presentan una similar cercanía a los intereses privados. Es en ese intersticio donde se manifiesta la importancia del 'proyecto' en detrimento de los planes de largo recorrido cuyas metas se colocaban en un futuro a medio o largo plazo. Los tiempos actuales son mucho menos prolongados y, junto con la flexibilidad, abren la puerta a la influencia del liderazgo y la jerarquía aminorando en mayor medida, si cabe, los resquicios para la participación de la ciudadanía. Este marco de actuación trastoca inclusive los modelos espaciales en la época del 'capitalismo reconsiderado', de modo que el sistema económico globalizado ejerce notables influencias en la planificación y ordenación de las 'ciudades globales'.

No obstante, se prevén a menudo ingentes operaciones e intervenciones que son imposibles de asumir enteramente por el sector privado. En consecuencia, se observa claramente la necesidad de adoptar nuevas herramientas de gestión, siendo clarificador el ejemplo de las fundaciones público-privadas a este respecto. Esto es, los sectores públicos trabajan con dichas fundaciones casi sin ningún control, adaptando los planes de ordenación territorial y urbana a las exigencias de esos sectores privados. Ejemplo de todo ello es la planificación sectorial del territorio, la cual se erige al final en marco rector para otras actuaciones a pesar de que legalmente, técnicamente y en ocasiones jurídicamente se encuentre bajo el control y supervisión de las directrices generales de ordenación del territorio (como el caso de la Comunidad Autónoma del País Vasco) o los planes parciales de cada comarca o área funcional. Suelen ser por lo común herramientas muy flexibles y sujetas al cambio, con valores que se adaptan a las perspectivas del mercado más o menos globalizado y a los nichos o clusters económicos de cada ámbito. En dicha filosofía subyace que lo que escapa a la cuantificación no puede funcionar como mercancía y además produce costos susceptibles también de rebajas y ajustes tan en boga en esta segunda década del siglo XXI.

Aún así, desde esta perspectiva económica son imposibles de cuantificar otros valores naturales, culturales, antropológicos, históricos o estéticos, puesto que los espacios son sistemas de valores holísticos que funcionan según unos mecanismos muy concretos y sensibles a la influencia de infinidad de factores. Las contradicciones entre conceptos en la actualidad tan en boga como la sostenibilidad o el 'desarrollo sostenible' se encuentran igualmente en el umbral de este tipo de debates y puntos de vista como el proyecto 'Cities', que entiende el territorio desde otro enfoque diferente con la participación de numerosas ciudades, organismos institucionales y universidades de todo el mundo. En este tipo de documentos se ensalza la idea de metrópoli y conurbación (ciudad-*continuum* que se expande sin límites) pero apenas se consideran los rastros de las antiguas funciones del territorio ni las trazas de los viejos usos (los elementos patrimoniales y de cultura material que nos legan los 'paisajes etnográficos'), y que han sido radicalmente desfigurados cuando no directamente borrados del 'palimpsesto' que permite múltiples 'reescrituras'. No todas esas cuestiones se han de colocar al mismo nivel y en lo que a nosotros nos concierne en este estudio antropológico y signitivo, podemos preguntarnos cómo es posible reivindicar en nuestras ciudades, puertos, paseos marítimos y otros espacios de los frentes fluviales y bordes ribereños toda esa raigambre de objetos que testifican unas memorias e identidades determinadas y que no disponen casi de valores claramente cuantitativos sino cualitativos. Podemos también preguntarnos acerca de la forma en la que puede introducirse, a día de hoy, la importancia de los monumentos, las esculturas, el mobiliario urbano y/o portuario de índole tradicional, industrial o post-moderno en



el panorama de las actuales planificaciones y diseños ambientales, con qué peso o si únicamente corresponden dilucidar cuestiones estéticas, sin reparar que muchas de ellas estarían íntimamente ligadas con esa relación cultural profunda entre el medio, los lugares y las comunidades que los habitan. Interrogantes de índole sociocultural que tienen todas ellas respuestas difíciles de gran complejidad cultural y antropológica.

Entre esas posibles 'respuestas' quizás también retóricas y susceptibles de ser entresacadas por el/la lector/a y por las personas que observen *'in situ'* la literalidad del territorio devenido paisaje (humano y urbano) en los frentes de agua, estaría en un primer orden de cosas el apego a la cultura marítima. En el País Vasco litoral uno de los resultados urbanos más relevantes de esa cultura labrada por el mar ha sido, sin lugar a dudas, la ciudad de Donostia-San Sebastián. Comparada en ocasiones con algunos ejemplos de Bilbao, en el último capítulo de la segunda parte anterior a estas aproximaciones conclusivas nos hemos acercado también, resumida y sintéticamente, a los casos paradigmáticos de otros municipios costeros, para darnos cuenta de cómo las nuevas escenografías urbanas y las infraestructuras que han adquirido una fuerte contundencia en el paisaje de los frentes de agua se han ido apoderando de esos espacios físicos y simbólicos, más allá de las tradiciones, costumbres y culturas de los propios lugares.

Las transformaciones estéticas y de imagen urbana que se producen a causa de los cambios culturales y de las relaciones entre las comunidades y el medio marino, las hemos podido observar en los municipios de Ondarroa y Bakio en el territorio histórico de Bizkaia así como en Zumaia y Zarautz en la provincia de Gipuzkoa, sin olvidar en absoluto la extensión metropolitana de Pasaia en el borde del mar. En todos estos emplazamientos, los paisajes de la industria y la atracción de la población (Pasaia Antxo, Trintxerpe...) o los paisajes unidos a los servicios, el entretenimiento, los baños marinos y deportes acuáticos (Zarautz, Zumaia) han pasado por unas fases históricas determinantes, de manera que podemos leer e interpretar sus signos culturales en los materiales etnográficos e iconográficos de doble carácter estético y antropológico, aunque sea con la superposición a modo de 'palimpsesto' de un cúmulo de 'mutaciones' post-modernas (léase el caso de Ondarroa). Los vestigios de esa cultura asociada fuertemente al mar, sin embargo, los hallaremos de forma más dificultosa en municipios tan modelados por el turismo y el desarrollismo como Bakio o en los densos centros urbanos e industriales de la Ría de Bilbao que veíamos en la primera parte, comparativamente a la tradición seguida por la ciudad de Donostia-San Sebastián incluso en su extensión metropolitana (con los núcleos de Pasaia San Pedro o Donibane). En el frente marítimo de Zarautz hemos comentado la revalorización del límite entre el espacio urbano (como fenómeno antrópico), la naturaleza (la playa) y la ciudad, con la significativa línea escultórica de E. Asins. En Zumaia, además del recorrido escultórico del dique exterior (J. Elorriaga) hemos tenido en cuenta la evolución de la estructuración urbana, dando cuenta del paisaje urbano que ha llegado a dibujar en el momento presente los frentes de agua del mar y la ría, con el puerto deportivo como ejemplo de infraestructura fluvial surgido al lado de los antiguos astilleros, con un enorme efecto en las marismas de la desembocadura del cauce fluvial.

En Pasaia también hemos hecho notar las zonas o entornos urbanos tradicionales, históricos e industriales, hallando junto con ello una doble frontera física y simbólica entre la montaña y el brazo de mar que conforma la bahía. Tal y como hemos visto con numerosos ejemplos<sup>6</sup>, el espacio portuario de Pasaia cumpliría hoy por hoy los requisitos de un área post-industrial (como sucedió a otra escala en Bilbao, durante las décadas de 1980, 1990 y 2000). De hecho, además de haber padecido la remodelación industrial, y aparte de mantener viva la llama de los elementos materiales y patrimoniales más significativos, la comunidad del lugar parece tener asumidos los imaginarios (al menos) estéticos que reverberan el apego a una cultura industrial: las grúas, los barcos, las instalaciones portuarias, las fábricas, los almacenes, etc. Detrás de todo ello fluyen las memorias de los lugares, dado que a falta de memoria los enclaves no son sino coordenadas espaciales totalmente abstractas, ubicadas sobre el plano y sobre el territorio con un desfase espacial considerable; simples eslabones de la 'cadena' productivo-tecnológica o en su caso 'no-lugares'<sup>7</sup> que acontecen a modo de 'containers' vacíos.

<sup>6</sup> El año 2010 la antropóloga Rosa García-Orellán se encontraba en pleno proceso de redacción de un libro que trataba sobre la invisibilidad de las mujeres en el puerto industrial de Pasaia.

<sup>7</sup> El antropólogo Marc Augé, por ejemplo, hemos citado que utilizaba el término de 'no lugares' para el caso de la denominación de algunos espacios de la post-modernidad (aeropuertos, estaciones de diversos medios de transportes,

Realizando precisamente una alegoría con estos 'contenedores', esporádicamente reaparecen las ideas para la ubicación de viviendas que asemejan este tipo de módulos, tal como en la primera parte veíamos que se plasmaban en algunos proyectos urbanos y arquitectónicos fallidos para la península de Zorrozaurre en Bilbao; otro frente de agua ribereño y a la vez marítimo, susceptible de remodelación para la revalorización de los frentes de agua.

Reclamada la deuda histórica que tenemos con la ciudad industrial, las nociones culturales y estéticas asociadas al paisaje encuentran vertientes contradictorias en Pasaia (desde las verdes laderas del Uliá y el Jaizkibel al tono azulado del mar, o de los rancios olores portuarios a las sensaciones estéticas del patrimonio material producido por los 'paisajes etnográficos' de la industrial), siendo uno de los ejemplos más significativos de la modernidad en el País Vasco litoral. Si los retos de la ciudad europea, 'armónica' y 'humanista', presentes en la cultura occidental encuentran en Pasaia las 'traseras' quizás menos socorridas que decíamos, sobre todo en la senda de los acontecimientos precipitados durante los siglos XIX y XX, en los prolegómenos del s. XXI multitud de ideas e intenciones han comenzado a renacer entre los promotores sociales, culturales, económicos y políticos del municipio. Muchos de ellos pueden influir en el planeamiento urbanístico pero hay que dar cuenta, igualmente, de las competencias de la Autoridad Portuaria, dado que recae en sus manos la titularidad de la mayoría de los suelos y parcelas. Está por ver, en este sentido, cómo se encauzarán en el futuro muchos movimientos actuales, que aunque vigorosos e impetuosos han caído en saco roto. Se han desarrollado cuestiones que tienen que ver con la imagen y los aspectos visuales, y que normalmente han quedado en anteproyectos y maquetas de interesantes concursos o equipos de profesionales internacionales invitados, tal como viene siendo habitual en otras ciudades post-industriales y post-modernas.

Mientras tanto, desde los agujeros geométricos del gran 'ancla' escultórico de R. Ugarte continuamos observando las estilizadas chimeneas de la refinería, símbolo de otros muchos elementos patrimoniales —industriales y portuarios— que pueden estar a punto de ser irremediablemente perdidos. Reconociendo que la recuperación técnica de ese patrimonio estético proveniente de la cultura material puede ubicarse en un plano ajeno a este estudio, esperamos contribuir a iniciar acaso el recorrido o a entreabrir una puerta para otras investigaciones académicas y reflexiones que se antojen y arrojen luz en esta misma onda. Dejamos por lo tanto el testigo con la mecha prendida para un trabajo que, de arremeterlo seriamente, lo consideramos ímprobo en todos los sentidos, y en todo caso colectivamente compartido más allá de las meras aportaciones individuales.

Hacia el final de este capítulo de aproximaciones conclusivas referente a la segunda parte de la tesis, aparte del entorno metropolitano de Pasaia hemos podido observar tanto en la bahía de la Concha como en las orillas del río Urumea, sobre todo las etapas de crecimiento y consolidación urbanística de la ciudad de Donostia-San Sebastián, unidas al desarrollo político y cultural de cada época y especialmente de la modernidad. Anteriormente hemos señalado cómo los resquicios geométricos del material compacto con el que se fabrica el monumento abstracto en homenaje al Doctor Fleming que E. Chillida coloca en el frente marítimo del paseo de la Concha, nos dejaban entrever el pasado donostiarra; con uno de los sueños pretéritos que podría haber sido posible pero no lo fue (el monumento cívico no realizado de la isla de Santa Clara en honor a la reina María Cristina, en el inicio del siglo XX), así como el Sagrado Corazón de Jesús que sí se materializó sobre el fortín del monte Urgull en la década de 1950. Este último, junto con la intervención urbanística-arquitectónica-escultórica del "Peine del Viento" le ha añadido al eje marítimo de la bahía de la Concha unas connotaciones estéticas y monumentales acentuadas por el pensamiento ideológico de una época, encadenado a unas circunstancias sociopolíticas específicas. Eje al cual se le hubiese podido superponer otra línea perpendicular entre el monumento de la isla de Santa Clara y la propuesta del cementerio de Ametzagaina. De haberse construido, se hubiese logrado previsiblemente la tan ansiada integración unitaria escultura-arquitectura que J. Oteiza buscaba incansablemente. Quedando la experimentación artística y escultórica al amparo de la arquitectura y la ciudad, entonces lograría el prolongado proceso experimental oteiziano su sentido quizás definitivo, mucho más

---

áreas comerciales y supermercados...). Aunque el grueso de su trabajo pueda quedar fuera de las directrices centrales de esta investigación, véase: AUGE, Marc. *Los "no lugares". Espacios del anonimato. Una antropología de la sobremodernidad*, Barcelona: Geodisa, 1994. Original: *Non-Lieux. Introduction à une Anthropologie de la surmodernité*, Paris: Seuil, 1992.

allá de las reproducciones a gran escala que a posteriori han aparecido en múltiples espacios urbanos, inclusive el paseo Nuevo de Donostia-San Sebastián que antes citábamos. De modo que la escultura-estatua, en su línea experimental, se daría subordinada a la arquitectura y a la ciudad, en ambos casos con formas de mueble y de uso personal, en el interior. Fuera, como aislador metafísico, como vacío, solar, frontón y refugio espiritual (Oteiza).

Junto con las etapas y fases del urbanismo, ese panorama parcialmente imaginado nos trae a colación las 'etapas' concernientes a la estética y el arte, además del desarrollo del mobiliario urbano fluvial y de carácter significativo-simbólico para la configuración de los frentes de agua en los límites entre la ciudad y el mar o la ría. Por otro lado, aparte de la concepción escultórica nos hemos detenido igualmente en algunos elementos alegóricos definitorios de una estética urbana decimonónica que interviene en el diseño de los frentes de agua más revalorizados (algunas de las piezas creadas por la industria del hierro), re-actualizando algunas de las funciones pseudo-decorativas u ornamentos que pueden suplirse en el espacio público urbano de cuño post-moderno por las 'figuras' de la 'estética de la abstracción' que resultan ser legión. De un modo u otro, las personas también tenemos asumidas las estrategias de ubicación a pesar de que cambien los valores y presupuestos estéticos.

De hecho, en la saturación de los estímulos visuales es donde Oteiza veía la trampa hedonista, dado que al ciudadano que se ha de convertirlo en mero observador se le deleita con el continuo ofrecimiento de entretenimientos varios, sin que pueda aún percatarse de la fuerza transformadora del arte. En el tratamiento del espacio urbano, por lo tanto, en las manifestaciones plásticas y estéticas, deberá permanecer a buen recaudo la importancia del arte. Y es que cuando el puro edificio se convierte en arquitectura, es entonces cuando la ciudad se convierte también en obra de arte, entendiéndose siempre el paisaje urbano dentro de una unidad estética, artística, urbanística y arquitectónica, muy ligado en lo que a nosotros nos concierne a los frentes del litoral así como a los bordes ribereños de los cauces fluviales. Tanto en lo que decíamos al principio recordando los primeros restos y ruinas prehistóricas de Donostia-San Sebastián, como en la idea que repetimos al finalizar el capítulo anterior, es el 'regreso del crómlech a la ciudad', entendido como 'integración indivisible de escultura y arquitectura' si volvemos a rememorar la sentencia oteiziana.

#### *II.10.2. EL DESARROLLO DE LAS 'ESTRATEGIAS' DEL LÍMITE (DIQUES, MUELLES, DÁRSENAS Y PLAYAS): FORMAS DE APROXIMACIÓN ENTRE LA ESCULTURA PÚBLICA Y EL MOBILIARIO URBANO'*

En nuestro contexto determinado por las interferencias e interacciones vitales entre los límites de la ciudad y el agua (puerto, mar y ría), el 'deslizamiento' que se produce desde el elemento escultórico al mobiliario urbano lo venimos contextualizando en unos ejemplos que se suceden en el País Vasco sobre todo durante el siglo XX con la creación y acondicionamiento de notables paisajes de gran valía en las fronteras de la ciudad como unidades urbanas constituidas a partir de asentamientos pretéritos en un conjunto territorial imposible de deslindar física y simbólicamente<sup>8</sup>.

No obstante, es en el extremo de la bahía de la Concha en Donostia-San Sebastián donde se encuentra la emblemática intervención urbana de Luís Peña Ganchegui y Eduardo Chillida: "El peine del viento". Obra que en sus diversos 'estádios' –escultóricos, urbanísticos y arquitectónicos–, perfila un límite entre la ciudad y el mar; lugar fronterizo donde repentinamente concluyen los acantilados y comienza la ciudad que 'bordea' la 'naturaleza'; el espacio antrópico urbanizado junto a la costa marítima. Evidencia a todas luces una actuación urbanística con una gestión correcta del suelo público en el espacio 'intersticial' marcado por la continuación de la playa de Ondarreta y bajo las faldas del monte Igeldo; espacio reconvertido en 'lugar' como 'principio' y 'término' ( $\alpha/\Omega$ ) de la ciudad. Último reducto del paisaje 'urbanizado'

<sup>8</sup> A modo de ejemplo y volviendo la mirada fugaz hacia un mirador sin par sobre las aguas del mar que bañan la costa cantábrica en la ciudad de Gijón, nos encontramos con el Chillida más monumental significando un 'borde' físico y conceptual que 'elogia el horizonte' con una especie de réplica en hormigón de un antiguo 'templo de culto mágico' y formas misteriosas de 'menhires'. El espacio desarrollado en una escala que no oculta el gigantismo se delimita y se acota con un gran perímetro de circunferencia 'abierto' hacia el cielo (como una conjunción del mundo de lo sagrado y de lo mítico) ubicado en un paraje singular como 'lugar específico' para la escultura.

vuelto a ser engullido por el mar en el final del fenómeno urbano (primer punto si nos aproximamos por las aguas de la costa, de modo que la ciudad aparece ante los ojos del observador con un gran simbolismo). Espacio que, por lo tanto, define un territorio de vocación urbana y 'metáfora de los límites de la ciudad' con la rehabilitación llevada a cabo sobre el colector de aguas (todo un 'no-lugar' residual) junto al antiguo paseo olvidado y recuperado para la memoria en el viejo muelle de pescadores. Mirador privilegiado de la 'unión' entre la ciudad y el mar, el propio 'sitio' adquiere carácter escenográfico adaptado a la propia escala escultórica. No es fortuito el respeto con el que la intervención arquitectónico-urbanística se integra con las propuestas escultóricas dado que Chillida redescubre conjuntamente con Peña Ganchegui la metáfora de la escultura en 'aquel lugar' y 'aquel tiempo' de la infancia personal que de forma simultánea planea en la memoria colectiva, sumergiéndose al espectador-paseante en un recorrido-trayecto 'interiorizado' que atestigua y revela la propia dinámica aguerrida del mar en perpetua lucha contra las rocas estratificadas, interfiriendo en la plácida línea que desdibuja el horizonte en la lejanía.

La primera de las tres esculturas atesora con su contacto físico el límite de la ciudad como 'dominio' de lo urbano. Entre tanto, se une simbólicamente con la pieza enclavada en la roca de enfrente, refrendando de alguna manera la memoria de un paisaje que antaño permanecía unido. Al mismo tiempo, la 'unión' es también con el pasado; un esfuerzo tenaz, continuo y horizontalmente 'tensionado' con aquello que no por su cercana presencia es posible de volver a aprehender. La tercera forma que 'peina el viento' constituye para Chillida el 'mirar' difuso (tal que perfiles en la niebla) de un incierto futuro. Un pueblo que cuestiona su porvenir con signos de interrogación retórica, metafórica, que no responde pero que se ancla fuertemente en la piedra atestiguando su verticalidad. Se genera una peculiar 'circulación' –física y metafórica– desde lo 'cercano' hacia lo 'profundo', desde el tiempo presente a un pasado irresoluto que preludia una posteridad intangible aún por descubrir rememorando, remendando y reconduciendo a su vez el hilo quebrado de la memoria. El espacio como 'antesala para la escultura' que Peña Ganchegui urbaniza en 'ese lugar' participa de ciertos condicionantes de la plaza y lo urbano (lugar estancial, público y accesible), caracterizado por la topografía tenuemente alterada<sup>9</sup> y elementos que se añaden como los siete relieves en el suelo con sus correspondientes agujeros cilíndricos que entonan el 'rumor del mar'<sup>10</sup> salpicando la espuma del oleaje a modo de ballenas encalladas bajo el subsuelo del viejo colector. La línea temporal pasado-futuro vuelve así a reencontrarse con el horizonte y es precisamente la secuenciación del tiempo, las 'idas y regresos', lo que adquiere para Chillida una importancia fundamental sobre todo en esta intervención de Donostia-San Sebastián, realizada en la década de 1970 en un ambiente no demasiado propicio<sup>11</sup>. Las proporciones se adecuan a las escalas del lugar y la medida la da el espacio que juega con el tiempo y con el peso de la gravedad que se muestra liviana en días brumosos de lluvia, o intensifica sus rotundas sombras cuando brilla el sol en la roca húmeda<sup>12</sup>.

Al otro lado de la bahía, en cambio, la pieza 'monumentalizada' fuera de toda escala que se colocó en el Paseo Nuevo, basada en una maqueta de Jorge Oteiza, difícilmente puede sintonizar en un entorno extraño –repleto de mobiliario urbano, sobre una base de madera junto a un aparcamiento de vehículos–, con un paraje cuyas señas de identidad originaria se están borrando pero que aún persisten, en ese 'intersticio' que también constituye un límite entre el antiguo puerto, el mar y el origen de la primigenia ciudad medieval. Bajo las históricas y fortificadas murallas del monte Urgull, el Oteiza más 'errante' y 'post-moderno' queda casi desvirtuado y minimizado, 'ensimismado', taponando 'espacios de perspectivas' hacia el ensanche de la ciudad decimonónica.

<sup>9</sup> Estimó la utilización del adoquín de Gredos pero finalmente terminó escogiendo el característico granito rosa de Porriño que establece ciertas equivalencias de continuidad con la piedra rosácea de Bera de Bidasoa presente en zonas del Paseo de la Concha.

<sup>10</sup> Tubos de órgano tenían que haber pronunciado los tonos musicales con la expulsión del agua en el proyecto originario.

<sup>11</sup> Basada en una temprana serie de bocetos y maquetas que Chillida comienza allá por 1952.

<sup>12</sup> Los matices entre lo ligero y lo pesado se expresan con cierta sutileza en las obras de Chillida con los materiales que delatan sus propias cualidades; el hierro, el acero, el alabastro, el mármol, el granito, la madera o la terracota se acompañan de una literatura ciertamente densa e intensificada por su consistencia metafórica: "Peine del viento", "Rumor de límites", "Yunque de sueños", "Elogio al horizonte", "Elogio al hierro", "Nire aitaren etxea ('La casa de mi padre')".

Puede decirse que, en comparación con la intervención de Chillida y Peña Ganchegui, en este otro extremo se erige un 'monolito' gestionado por los promotores de la obra de Oteiza quizás para dignificar conciencias o demostrar gratitudes póstumas pretendiendo suplir la falta de reconocimiento y ponderación con Oteiza que se trata de resaltar de esta forma tan desmedida y provocativa. Lugar donde da comienzo nada menos que la moderna historia urbana de Donostia-San Sebastián con el ensanche de Cortázar ocupando las marismas en el siglo XIX (es cuando se proyecta también el ensanche bilbaíno de Alzota, Achúcarro y Hoffmeyer). Si en "El peine del viento" se produce esa relación de conjunción del paisaje, la ciudad y el mar en los arrecifes, la obra de Oteiza no consigue producir en su entorno la unidad deseada y requerida ni paisajística, ni histórica ni con los materiales (acero Cortén), aparte de los problemas escalares cuando se alteran sensiblemente los tamaños. Sabedores del condicionante experimental del proceso de investigación artística de Oteiza, a sus series 'experimentales' no se les supone la intención de interceder con los espacios públicos tal y como en ocasiones sucede con Chillida (atendiendo a las particularidades del lugar). La base de madera sobre la cual se asienta la obra de Oteiza en el Paseo Nuevo de Donostia-San Sebastián no colabora en la integración del ambiente –en "El peine el viento", sin embargo, a pesar de la existencia de la 'plaza' como colofón del 'paseo iniciático' antes de penetrar en el 'lugar sagrado', las obras se asientan en las rocas pintadas de herrumbre- sino que todo es aquí 'sobrepuesto': los jardines, la peana, el mobiliario urbano y el aparcamiento como una invasión irrespetuosa del paisaje.

Aunque "El peine del viento" (lugar de 'identidad conservada' y/o 'recuperada') y "Construcción vacía con cuatro unidades planas negativo-positivo" (1957) de Oteiza (lugar de 'memoria transgredida') se encuentran frente a frente en la bahía de La Concha, surge una singular paradoja de unión-desunión de ambos extremos. Paradoja que simbólicamente no se secunda; dado que Oteiza y Chillida, 'tan cerca y tan lejos' en su intuición, tan solo en su tiempo de concepción originaria (mitad del siglo XX) parecen coincidir ambas obras (a posteriori se buscan formas lúdicas y folclóricas para impulsar 'uniones imposibles' –hilera de 'txalupas' el 18 de octubre de 2003...), teniendo ahora en mente las siempre discutidas aproximaciones duales a la 'naturaleza' y a la 'cultura'<sup>13</sup>.

### II.10.2.1. La significación del límite entre la ciudad y el mar

Ese territorio construido en el margen de las profundas aguas que mueren en la costa, vuelve a estar notablemente simbolizado en Zarautz con la línea de bloques que propone la escultora Elena Asins. Sucesiones rítmicamente seriadas que vuelven a remarcar otra línea en el 'límite', con el cemento visto que tenuemente tiende a difuminarse en el color gris de la niebla y el azul del mar y del cielo que se encuentran en el horizonte. Y es que el color también es decisivo para la identidad de la ciudad. Suele incluirse entre sus rasgos en descripciones verbales y plásticas e incluso goza de gran popularidad asociar el carácter de una ciudad concreta con un color determinado ('azul-Bilbao'). Como indicaba el fenomenólogo Maurice Merleau-Ponty, puede darse aquella confusión en la que las figuras pueden verse transformadas en fondos, mientras que el fondo se convierte en 'dibujo' (o escultura en relieve tal que 'mapas cognitivos').

Se da así una proximidad dubitativa al aspecto 'turbador' de la realidad si los 'intervalos espaciales entre los objetos' pudieran concebirse repletos de materia y de volumen, al mismo tiempo que los fondos percibidos como los propios objetos, en una dualidad recíproca. Concepción quizás similar a la oteiziana en cierto sentido, pero en el caso de Asins la sucesión de hitos y la seriación hacen que la obra se entienda como un todo, dialogando con el contexto circundante y marcando la línea longitudinal entre el paseo y la playa; tanto como una línea quebrada por la desmaterialización del bloque. Si en Oteiza el espacio vacío es 'rodeado' y literalmente 'envuelto' por la materia, para esta artista la materia se 'desocupa' y dibuja su 'negativo-vacío-espaciado', como un cajón capaz continente. El espacio de Oteiza es metafísico, de carácter sagrado, inmóvil y fuera del tiempo. Considero que el espacio de E. Asins es más flexible, dinámico y dialogante y que implica el 'movimiento en un espacio-tiempo', que es el 'territorio'. Se manifiesta la capacidad de producir por el rito y la palabra

<sup>13</sup> Aproximaciones que la crítico de arte Margit Rowell identificaba respectivamente, entre otros, con Chillida y Oteiza.

'sitios' ordenados, como 'hacedores de lugares' que 'esculpen el lugar' así como sus puntos de articulación y emplazamiento espacial. Es obvio que todo el tiempo nos movemos en los espacios 'intermedios' de márgenes difusos: ciudad-borde (borde de mar, borde de río... borde de agua) en continua construcción y transformación o 'reinvención' donde se marcan los márgenes concretos: los límites (línea de costa) del 'borde' doblemente antropizado; 'hecho' ciudad por el urbanismo (planeamiento) y simbolizado por medio del arte (escultura).

En una senda similar, tal y como hemos comprobado sobre el terreno, queda constancia del concurso de escultura pública que convocó en 1996 el Ayuntamiento de Zumaia para la instalación de 'una obra de escultura pública' en el punto de confluencia del antiguo malecón – magnífica estructura de piedra sillar– y el nuevo dique-rompeolas, colosal estructura por sus dimensiones y escala. Construcción que constituye otro límite fronterizo entre la ciudad y el mar, para enfrentarse a una naturaleza inclemente e inhóspita sobre todo en este rincón de Zumaia en las estaciones invernales cuando el oleaje y las turbulencias adquieren su máxima expresión. Para ese difícil lugar se requería una intervención artística que aparte de suponer un reto técnico importante por la perdurabilidad en el tiempo, en la primera acotación y cartografiado del lugar de trabajo se estimaba la imposibilidad de competir con la grandiosidad de la propia arquitectura. En dicho escenario el escultor Javier Elorriaga instala por fin, entre 1997 y 1998 un recorrido escultórico que consta de varias piezas y que transporta al paseante a lo largo de todo ese peculiar espacio lineal. La referencia figurativa se divisa clara en las presencias que acontecen junto a los elementos 'mobiliarios' que poblaban dicho enclave (reinterpretación del noray o bolardo), o en su caso con la evocación de un pasado más o menos lejano con la importancia del antiguo ferrocarril del Urola que unía Zumaia con los pueblos del interior hasta Azpeitia. El artista reproduce a escala de maqueta una vieja estación en mármol blanco de Almería sobre una peana junto a sendos 'bancos' o 'asientos' del mismo material, buscando además cierta conexión con la novela de un escritor vasco, de la cual extrae una frase como título de la obra.

En esta misma senda son destacables los esfuerzos que un grupo de artistas y arquitectos están realizando actualmente para una propuesta de regeneración en el municipio costero de Mutriku, de varios frentes de agua en un espacio de borde que siempre ha limitado con el mar. En este sentido, se configuran unos espacios conceptualmente definidos 'entre la ciudad y el mar' con una serie de 'piscinas' a partir de las cuales se tendría la impresión de que el mar 'penetra' en la ciudad (jugando con el efecto óptico y también físico de la peculiaridad de las pleamares y bajamares que pueden alterar visualmente el paisaje). En contrapartida, una especie de dique enclavado en tierra firme se prolongaría hacia el mar, descendiendo su cota a medida que penetra en el agua, de forma que parecería una construcción funcionalmente inútil pero estéticamente interesante, la cual se hundiría progresivamente, sumergiéndose en las aguas del puerto y aprovechando otra vez la singularidad de las mareas<sup>14</sup>. En esta ocasión, más que perfilar y remarcar los límites tenderían a borrarse y disiparse, en un continuo y continuado diálogo entre los elementos construidos de la ciudad y el mar que cada doce horas se aproxima o se retira pero, en todo caso, permanecería el puente o 'hilo' de conexión simbólico. Al concluir en rampa se diluyen los límites de modo que la penetración en forma de cuña parecería más bien 'disolverse' logrando una interactividad con nuestra presencia. La rampa nos invita a continuar el paseo 'sobre el mar', sabiendo donde comenzamos pero sin conocer donde concluye nuestro 'caminar errático'.

Este trabajo a nivel proyectual se realiza paralelamente a las perspectivas oficiales para la reconstrucción del puerto al socaire de un nuevo dique que 'deshumanizaría' el paisaje debido a sus dimensiones desorbitadas, convirtiendo la zona en un paraje inhóspito por su grave impacto paisajístico y la pérdida de horizonte; con la consiguiente trasgresión en la línea de costa por su carencia de sensibilidad con el entorno. Como alternativa al intento de 'acallar las olas' se propone 'dialogar con ellas' mediante conceptos sensibles con la naturaleza y elementos 'activadores' de la belleza, la calidad y la riqueza de la zona, de manera que pueda perdurar dignamente en el transcurso del tiempo. Se critica la 'necesidad' y 'necedad' constante de rebosar paseos costeros con esculturar por doquier (en un afán de contrarrestar o 'aliviar' la irracionalidad o la desproporción con 'dosis de arte'), cuando la sola presencia del

<sup>14</sup> El hormigón armado combinado con texturas y planos lisos consiguiendo una ligera curvatura del muelle orientado hacia el horizonte indefinido, tendría la función de recoger toda la magnitud de ola posible (efecto 'cesta punta') y minimizar el sufrimiento de la estructura.

mar con su larga línea de horizonte ya gratifica nuestros sentidos. El arte como herramienta de trabajo, nos aproxima en Mutriku a que el propio muelle<sup>15</sup> se erija como 'obra de calado artística', logrando así un artificio funcional y estético-escultórico.

Otro enclave cercano al muelle que sirve de reunión simbólica en vísperas de la festividad de San Juan para celebrar el solsticio de verano, sería el lugar apropiado según esta propuesta para disponer como solución estética en este espacio un 'círculo de fuego' abierto al cielo con su 'efecto cromlech de protección espiritual'. Guarecidos en círculo, en silencio, tendríamos el horizonte como visión principal; esta abertura del círculo nos lleva a un viaje en horizontal hasta un espacio infinito. En todo caso, las soluciones que se vierten constituyen ideas de gran belleza y singularidad ante la irracionalidad de proyectos 'desarrollistas' dignos del pasado; intuyendo desde el trabajo del arte respuestas realistas y factibles al desvarío o despropósito institucional más o menos desmedido. Máxime si se observa que lo que siempre ha constituido espacio de esparcimiento de gran arraigo entre la población sería sustituido con el nuevo puerto, ya en obras durante 2006, con aparcamientos, talleres de reparación de buques, zonas de almacenaje de mercancías y una playa artificial subsidiaria de 'dudosa funcionalidad'. La desaparición de esta parte tan significativa del patrimonio natural de Mutriku supondría un perjuicio irreparable social, económica y ambientalmente. Frente a ello se puede 'construir sin destruir', adaptando, cambiando, reinventando e insistiendo en la utilidad del 'arte como herramienta de trabajo'. Además de todo ello, un estudio minucioso y pormenorizado del entorno justifica la posibilidad de la eliminación de los arribotes o rompeolas internos con escaleras en grada y nuevas áreas de convivencia o la reconstrucción artística del viejo astilleros para recuperar la memoria histórica en un museo que muestre las artes de pesca o la carpintería naval.

En todo caso, se lanza una reflexión 'ya inútil' presentando 'una solución alternativa desde la sensibilidad', que nos permitirá soñar en clave de sostenibilidad y servir como proyecto estratégico en el desarrollo del municipio. Este tipo de formas de concebir el arte aplicado a una urgencia o un problema funcional y colectivo deberían suscitar un interés más allá de lo puramente disciplinario ya que, en estas ocasiones, a nuestro entender se perfilan formas 'trianguladas' de operaciones multisectoriales y polifacéticas. Uno de los vértices de la 'triangulación' lo encontramos en los proyectos técnicos de calidad estética, mientras que los otros vértices estarían copados por los 'límites' y la 'memoria', con el 'trabajo del artista' que de alguna manera regularía las tensiones generadas.

#### **II.10.2.2. Límites concebidos y contruidos entre la teoría y la práctica: monumentalización 'post-moderna' de la escultura y el mobiliario portuario**

Para seguir el hilo conductor y el nexo común que se ha establecido para los ejemplos que se comentan, que es precisamente su relación con aquellos espacios característicos que delimitan bordes 'fluvio-lineales' entre el espacio urbano construido y el mar o la ría, trátense de muelles, diques o riberas –esos espacios denominados como frentes de agua o '*waterfronts*' si utilizamos la terminología anglosajona–, en el marco del trabajo de campo etnográfico llevado a cabo en las ciudades marítimas del ámbito cultural vasco nos detenemos en otro elemento peculiar como el monumento instalado por Nestor Basterretxea en el muelle de Pasajes de San Pedro en 1971. Límite del área metropolitana de Donostialdea, Pasaia San Pedro conforma un espacio urbano histórico e intersticial singularizado igualmente tanto por la actividad comercial como la industrial en las últimas décadas. Como últimamente sucede en Bilbao reconociendo una deuda histórica, en las cavidades rocosas del comienzo del muelle una placa con la concha peregrina de Santiago de Compostela junto a imágenes no menos significativas que aún muestran arraigadas devociones 'populares' (la virgen de Guadalupe), insinúa adscripciones culturales y mentalidades colectivas de la población inmigrante de ascendencia gallega, instaurados como trabajadores portuarios o incluso pescadores hace ya unas cuantas décadas.

<sup>15</sup> Se prefiere el término 'muelle' al de 'dique', ya que el primero es un elementos que, perteneciendo al contexto marítimo, se convierte en 'mediador' o 'vínculo' entre el mar y la tierra, con unas dimensiones mucho más 'humanizadas' que el segundo, que funcionaría mejor como 'dique de contención-prisión' o 'muro infranqueable'.

Es curioso observar cómo en el hito escultórico de Basterretxea que mencionamos se integra de forma unitaria tanto la función monumental de significación y simbolización que se plasma de forma notable en la base-pedestal, con la placa cuya inscripción vuelve a hacer referencia a unos procesos técnicos de construcción para los cauces de agua y el puerto ("*El muelle pesquero de san pedro se apoya sobre 687 pilotes de acero de este tipo siendo la longitud total de hinca 12.506 metros. Junta del Puerto de Pasajes-año 1971*"); de modo similar a lo que destacaba en el caso del monumento a Churruca si salvamos las lógicas distancias<sup>16</sup>, sin que en esta ocasión exista la alusión a una personalidad relevante concreta, pero sí en cambio, a una colectividad anónima de trabajadores y proyectistas. La parte superior del monumento, sin embargo, se inmiscuye en el valor referencial del objeto escultórico que denota el sentido de la abstracción verbalizado en nuestro contexto por medio de unas estéticas concretas. La fusta central del mástil que une la escultura con el anclaje en la plataforma del muelle constituye, en esencia, un verdadero objeto de mobiliario urbano portuario, sintonizando armónicamente con las balizas de señalización que rítmicamente espaciadas constatan las señas de identidad de dichos bordes fluviales.

Las reminiscencias escultóricas atribuibles a algunos de esos 'objetos' extraídos de toda la variedad de elementos de mobiliario urbano, guarda así su peculiar relación con el intento de remarcar lugares y presencias mediante hitos propiamente escultóricos encargados a artistas en la mayoría de las ocasiones acreedores de un reconocido prestigio, emplazando las manifestaciones de arte público (en su acepción de 'escultura pública') en lugares estratégicos como los comienzos o finales de paseos y avenidas. Se reclaman y remarcan relaciones de equilibrio de poder en la complementación a veces dificultosa de esos productos, artefactos artísticos e hitos (relaciones de rango y presencia, monumentalidad o funcionalidad en cuya raíz se encuentra la necesidad de significación de puntos concretos por medio de señalizaciones específicas que responden a iniciativas públicas o particulares, con la intencionalidad de recuperar la memoria histórica de ciertos acontecimientos enraizados en el recuerdo de la colectividad).

Todo ello se conjuga con el mobiliario mayoritariamente anónimo que se encarga por contrato a las empresas que concurren a los concursos presentando sus ofertas de catálogo de forma que, salvo los casos en los que las piezas se crean única y exclusivamente para un lugar concreto especialmente significativo, podemos encontrar toda clase de mobiliario urbano que sin ningún reparo se repite en unas y otras ciudades. Ante lo cual comenzamos a encontrar, aunque con un carácter muy tenue, exponente de una humildad extrema, ideas y concepciones de artistas 'de la ciudad' que a veces se materializan en actuaciones a escala urbana en ese frágil límite 'entre la escultura y el mobiliario urbano', *borde conceptual* en el que guardan su equilibrio intervenciones incluso efímeras, íntimamente ligadas a la concepción y los cuestionamientos en torno al mobiliario urbano, su función y su 'disfuncionalidad' o pérdida de función (discusiones que se pueden avivar con el ejemplo 'trifásico' de Basterretxea que se ha traído a colación).

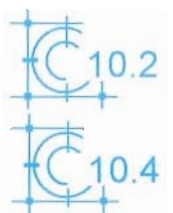
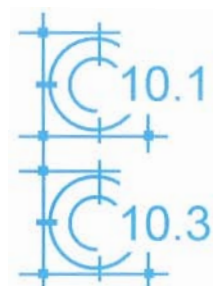
<sup>16</sup> La diferencia ciertamente notable radica a nuestro entender en los matices socio-antropológicos de los espacios. En Las Arenas (Bilbao) nos encontramos ante un espacio concebido desde la burguesía y gestionado para ese grupo de poder. Pasajes de San Pedro (Donostialdea; área metropolitana de Donostia-San Sebastián) responde por el contrario a unas señas de identidad diferentes donde la inmigración también ha ejercido una influencia decisiva, por lo que en última instancia resulta más complicado activar procesos de individualización, ya que "cobra importancia la consideración que pueda tener el lugar como representación simbólica de un colectivo". DEL VALLE, Teresa. *Andamios para una nueva ciudad. Lecturas desde la antropología*, Madrid: Cátedra, Universitat de València, Instituto de la Mujer ('Feminismos'), 1997; p. 143.

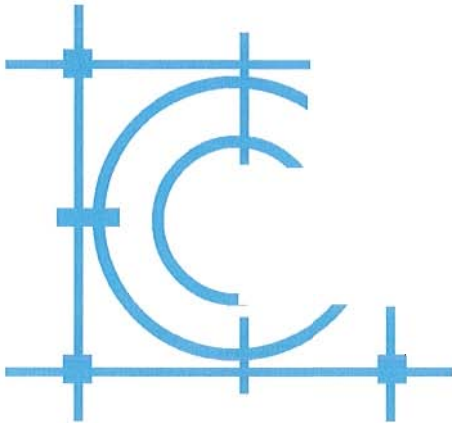




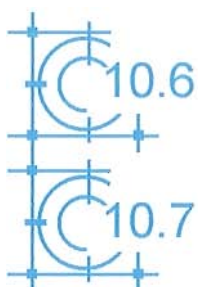


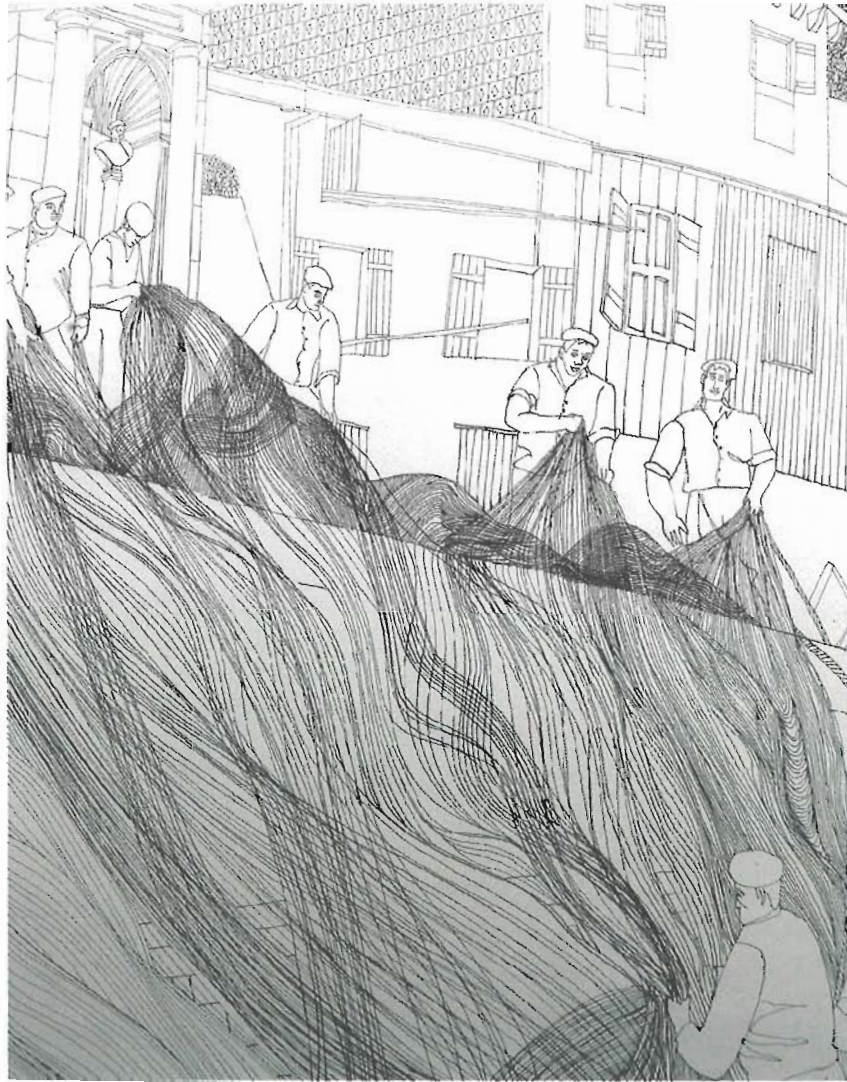
10.1.-10.4. Estructuración urbana de la ciudad de Donostia-San Sebastián en el frente marítimo de la bahía de la Concha y hacia los barrios de las colinas en los bordes del Urumea.





10.5.-10.7. Arteria urbana de conexión entre la bahía de la Concha y la playa de la Zurriola con el importante elemento del Kursaal como pieza arquitectónica (fotos 2012).





*"Pescadores de Donostia"*, Tomás Hernández Mendizabal, 1990

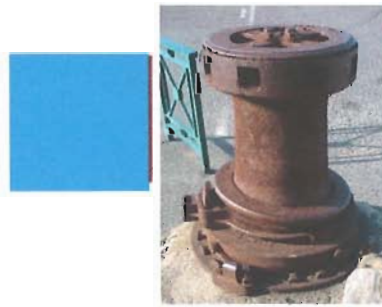




III

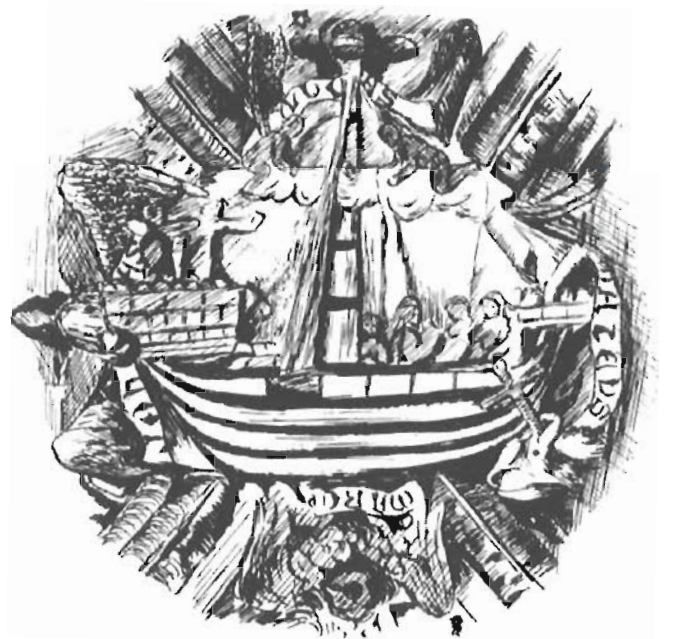
## LA CITE DE BAIONA: UNE VILLE ENTRE DEUX RIVIERES

CONSTRUCTION SYMBOLIQUE ET CONFIGURATION SIGNIFICATIVE DE L'ESPACE URBAIN SUR LES FRONTS D'EAU





*<<Cela que tu fais, te fait>>*

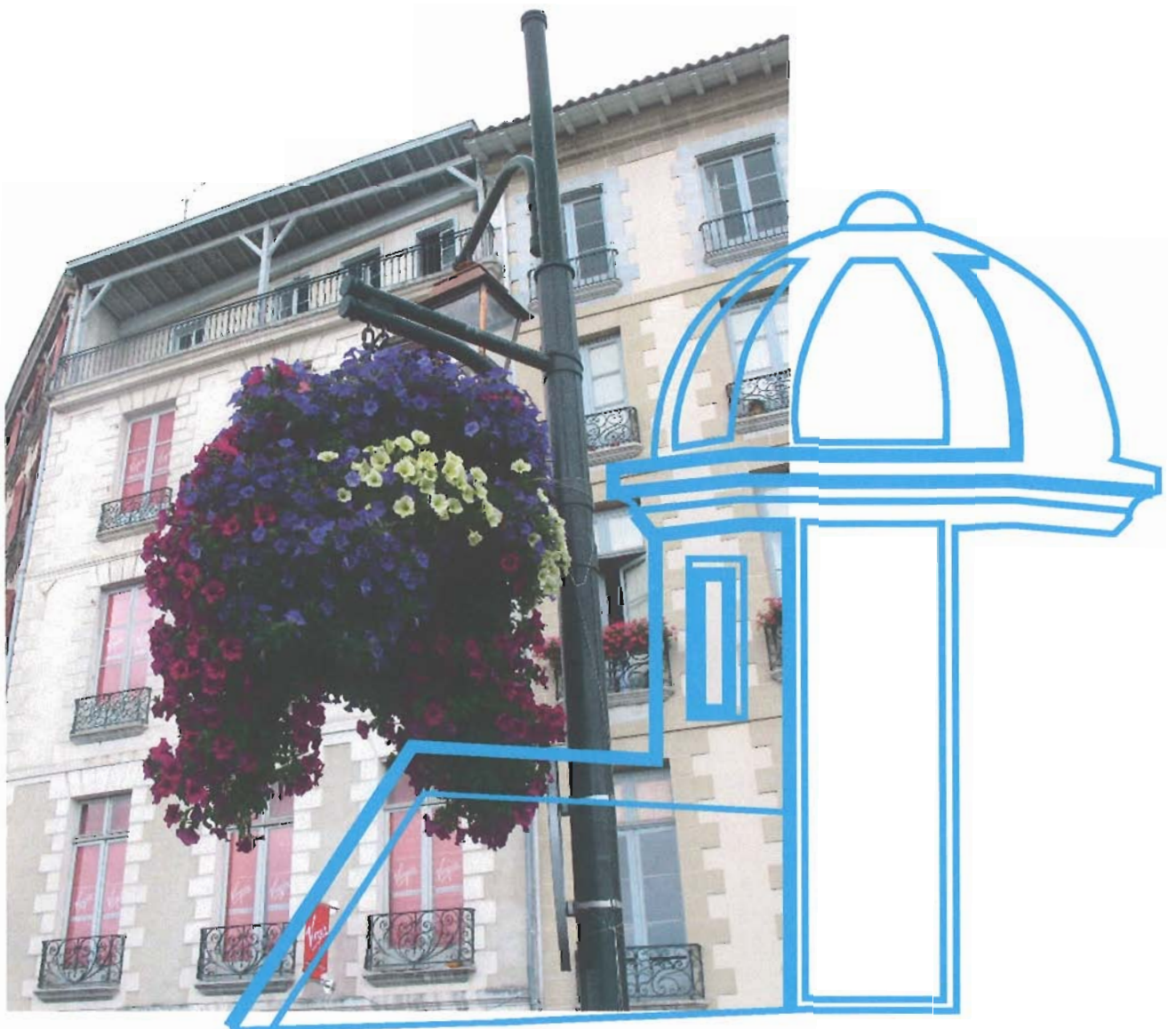






# 1

## INTRODUCTION





## LA CITÉ DE BAIONA: UNE VILLE ENTRE DEUX RIVIÈRES

*Construction symbolique et configuration significative de l'espace urbain sur les fronts d'eau*

\*\*\*

<i>Index</i> .....	p.
III.1. INTRODUCTION. BAIONA; L'URBANISME SIGNIFICATIF AU BORD DES RIVIÈRES.....	727
III.1.2. LES APPORTS SPÉCIFIQUES SUR LES RELATIONS ENTRE LA VILLE ET LES FRONTS DE L'EAU À BAIONA.....	727
III.1.2.1 Antécédents et état actuel des lieux et de l'espace physique délimité; les villes basques coupées par le fleuve.....	728
III.1.3. LA RÉGION DE BAIONA, UNE MÉTROPOLÉ EUROPÉENNE.....	729
III.1.4. TERRITOIRE, URBANISME, ARCHITECTURE, ANTHROPOLOGIE URBAINE ET PHÉNOMÈNES ESTHÉTIQUES.....	730

### III.1. INTRODUCTION. BAIONA; L'URBANISME SIGNIFICATIF AU BORD DES RIVIÈRES

L'objectif général de la troisième partie de la thèse est la mise en valeur de la construction symbolique et la configuration significative de l'espace urbain dans les fronts de l'eau de la cité de Baiona. Comme finalité, dans le contexte géographique et culturel du Pays Basque du Nord nous avons choisi maintenant Baiona, suivant des précédentes étapes qui avaient concerné Saint Sébastien et Bilbao. Si l'on prend en considération une ville conformée au bord de la rivière, c'est là-bas où toutes les caractéristiques des 'frontières' entre l'eau, les espaces portuaires et la rivière sont identifiées. Toutes les trois ont été fortement transformées et renouvelées selon le développement du temps historique.

L'approche à un paysage urbain modelé et limité par l'eau des rivières implique une véritable assimilation des perspectives surtout anthropologiques, artistiques, géographiques et urbanistiques, qui font affleurer d'autres sujets plus spécifiques également soulignés:

- Prendre conscience de la ville au bord de la rivière et signaler les espaces historiques des fronts de l'eau, jusqu'à arriver à la ville moderne et à la métropole industrielle (identification temporelle des époques et des situations historiques: les remparts, la citadelle, l'établissement des communautés de juifs, l'illustration et l'espace néoclassique, l'agrandissement de la ville hors des murailles, les zones industrielles et, aujourd'hui, la grande conurbation post-moderne Biarritz-Angelu/Anglet-Baiona) sans oublier l'espace de charnela entre Hondarribia (Fontarabie), Irun et Hendaia autour de la baie de Txingudi; lieu actuel pour le développement géographique, physique et administratif de l'Eurocité basque frontalière et côtière.
- Reconnaître la personnalité spéciale et l'influence postérieure des projets non construits et des avant-propos jamais réalisés, surtout dans l'aménagement de l'espace public, avec des architectures, des monuments, des sculptures et mobilier urbain symbolique.

#### III.1.2. LES APPORTS SPÉCIFIQUES SUR LES RELATIONS ENTRE LA VILLE ET LES FRONTS DE L'EAU À BAIONA

La ville de Baiona acquit une importance spéciale au niveau de la construction et la structuration urbaine des fronts des rivières, en harmonie avec la configuration symbolique de l'espace urbain en référence aux phénomènes urbanistiques et esthétiques. La mémoire et l'identité des lieux, en rapport avec l'idée de patrimoine nous laissent un territoire devenu paysage (urbain), clairement manifesté avec toute sa personnalité dans les fronts de l'eau à partir, d'abord, du commencement de la modernité et après, durant tout le XIX<sup>e</sup> siècle et le développement de la science urbaine, fortement liée sans possibilité de se séparer à l'évolution historique de la société jusqu'au début du XXI<sup>e</sup> siècle, comme nous l'avons vu dans les cas de Bilbao et Donostia-Saint Sébastien. C'est une perspective essentielle qui va être extensible à tout le schéma conceptuel de la recherche.

### III.1.2.1 Antécédents et état actuel des lieux et de l'espace physique délimité; les villes basques coupées par le fleuve

La vision de la cité du XVIII<sup>e</sup> siècle à Baiona était complètement limitée entre l'ancienne muraille et la confluence des fleuves. Cité de port et ville frontière, Baiona était aussi une cité militaire qui accueillait le siège épiscopal de l'évêque. Montrant une régularisation du terrain semblable à celle de Pampelune, la butte dessinée par l'Adour (Aturri) et la Nive (Errobi) conforme les bourgs et la forme du 'locus urbi' à Baiona. Vers l'époque de l'Illustration, quelques idées d'expansion de la ville en direction à l'Adour furent promues mais plus ou moins immédiatement retirées, étant donné l'importance de la place militaire. La construction était uniquement permise de l'autre côté de l'Adour dans le ruisseau de Saint-Esprit, quartier historique de la juiverie (le ghetto juif) à Baiona. Une fois desséchée la vaste zone des marais au bord de la rivière (situation pareille à Saint Sébastien), où il y avait autrefois des moulins de marées, quelques terrains furent urbanisés mais très conditionnés par l'introduction postérieure de la ligne courbée du chemin de fer.

Sur les cartes du XIX<sup>e</sup> siècle la Citadelle et des «Allées de Paulmy» apparaissent clairement; des promenades tracées au bord de l'eau avec des arbres et des éléments de mobilier urbain, des monuments et sculptures. Espaces de large tradition dans les villes portuaires, ce phénomène a également été connu à Bilbao avec le Champ de 'Volantín' et d'autres exemples similaires. Dans le faubourg de Saint-Esprit (Baiona) une expansion urbaine plutôt géométrique fut planifiée, mais finalement très modifiée en 1863 par des rues diagonales nées à partir d'une nouvelle place centrale. Le résultat c'est que Baiona avait eu le même problème que Pampelune quand le Plan Martinet fut présenté vers l'an 1926, afin d'intervenir dans l'ancienne aire militaire. Exercice trop simple et sans aucun intérêt selon les experts, seulement pensé sur la base de la géométrisation du territoire et l'urbanisation de certains pâtés de maisons.

Presque cent ans plus tard, au commencement du XXI<sup>e</sup> siècle on voit une vaste métropole extensive de la côte littorale jusqu'à l'arrière pays bayonnais, où la conurbation Biarritz-Angelu-Baiona est nettement intégrée. La structuration urbaine, symbolique, identitaire et esthétique de l'espace est autrement rechangée vers la construction du paysage post-moderne résignifié par des éléments qui font partie de la nouvelle urbanité:

"Las calles estrechas han sido sustituidas por avenidas más amplias y de corte moderno, sin curvas y donde lo importante es el espacio, la amplitud, la posibilidad y comodidad. Las calles estrechas de las partes viejas [...] en la que se emplaza la catedral de Bayona, 'la parte vieja' de San Sebastián, etc., barrios –ahora objeto del turismo y de la explotación hostelera– en los que antes los recovecos y estrecheces conducían al encuentro interpersonal forzoso, [...] se aprovechan para dichas actividades. En cierta forma, ya no 'sirven' o si se prefiere sirven para otra cosa. Nos hallamos ante un ambiente más aséptico en el que se ha abierto la vía a formas de vivir la ciudad más impersonales. Sin embargo, estos 'nuevos lugares': los centros comerciales, grandes superficies, restaurantes de comida rápida, se convierten en nuevos sitios para el encuentro y la interrelación. Un nuevo campo cultural urbano se ha ido y sigue configurándose con elementos que no podemos obviar"<sup>1</sup>.

Licono Valencia ainsi que d'autres auteurs comme Juan A. Rubio-Ardanaz, font un compte rendu du changement d'identité des lieux historiques de la ville vers des endroits créés par la circulation et le manque de relation sociale. Cependant, ces 'non lieux' identifiés et définis par l'anthropologue Marc Augé sont devenus des espaces résignifiés par des groupes qui commencent à les utiliser comme points de réunion et de rendez-vous habituels. En fait, des endroits dessinés pour la consommation rapide et le passage anonyme sont souvent devenus lieux de 'passage obligé' pour les jeunes et les adolescents. Tout cela nous fait penser que, comme déclare Jean-Michel Larrasquet, «l'identité est certainement, à notre avis, une notion du domaine symbolique, du domaine du sens. Elle est également un phénomène à forte connotation cognitive». En conséquence, il préfère «parler de personnalité, et assumer que toute personnalité peut être approchée par la combinaison complexe et continue de deux

<sup>1</sup> RUBIO-ARDANAZ, Juan A. "Dinámica urbana y aspectos antropológicos en la construcción de la eurociudad", in: *Journées de réflexion sur l' Eurocité Basque Bayonne-San Sebastián* (plusieurs auteurs), Bilbao: Eusko Ikaskuntza/Société d' Études Basques, 2001; p. 37.

principes de lecture: un principe d'identité (dimension individuelle [...] la focalisation 'projet'...) et un principe d'altérité ([...] de la sociabilité, l'ensemble des relations, la vision 'réseau')»<sup>2</sup>.

En synthèse, les quartiers et les villes «se presentan como lugares antropológicos, con su historia, sitios históricos, relacionales e identitarios. Confirmar esta importancia en la que no podemos obviar una densidad sociocultural patente, puede ser primordial a la hora de cargar de significado real a la eurociudad»<sup>3</sup>. Pour autant nous ne pouvons pas oublier que les quartiers et les villes sont à la fois 'histoire, mémoire, vie quotidienne, architecture, art, traditions, symboles et connaissances' comme 'creuset significatif de la vie urbaine' (E. Licona) continuellement reconsidérée.

### III.1.3. LA RÉGION DE BAIONA, UNE MÉTROPOLÉ EUROPÉENNE

Comme premier centre d'intérêt il serait inexcusable de ne pas avancer la personnalité très singulière qu'ont toujours eu les villes de la côte, avec la configuration urbaine et la construction architectonique significative des espaces au bord de la mer et des rivières. Les frontières artificielles entre la cité et l'eau ont été dessinées avec beaucoup d'éléments fonctionnels et symboliques. Bilbao, Baiona ou Saint Sébastien ont constitué cette typologie de villes au Pays Basque. Dans cette troisième partie de la thèse il sera un apport d'actualité découvrir les caractéristiques spécifiques des fronts de l'eau à Baiona.

Deuxièmement, on trouve l'intérêt de pouvoir comprendre le Pays Basque comme territoire fortement urbanisé. Du point de vue révélé ici, le Pays Basque sera une grande 'ville territorialisée'; telle est l'idée d'une cité qui pourrait s'agrandir à tout le territoire. Dans ce territoire urbanisé les réseaux, les liens entre diverses villes et les rapports à différents niveaux ont une importance fondamentale. Ces liaisons nous laissent entrevoir l'idée du 'Pays Basque territorialisé', qui se trouve aujourd'hui inclus dans les documents de l'administration publique.

On remarque aussi l'importance du Pays Basque comme Eurocité en relation avec la culture maritime. La catégorie de 'Cité Basque' ou 'Euskal Hiria' montre différentes perspectives. 'Euskal Hiria' peut être l'Eurocité trans-frontalière. Ce peut être aussi un concept utilisé dans la littérature, même la structuration spatiale et architectonique d'une population déterminée. La 'Cité Basque' peut avoir également un écho métaphorique et peut devenir symbole social ou communautaire. De notre côté, nous conduisons le discours en rapport avec des phénomènes urbains contemporains et historiques des villes basques de la côte. Dans cette 'balade' urbanistique, esthétique et anthropologique nous prendrons constance de la configuration de la ville au bord de l'eau, et nous essayerons d'énoncer la situation, les significations et la fonction de l'art dans ces lignes de frontière que limitent l'eau et l'espace construit. Nous nous approcherons ainsi à la singularité de la cité de Baiona.

Le projet de l'Eurocité basque correspond pleinement au contexte de l'Union Européenne, constituant un laboratoire des régions frontalières à travers des Agences Européennes Économiques, plus loin encore que des limites imposées par les 'états nation'. Cette réflexion a promu aussi les stratégies des territoires: Europe 2000+, Europe Spatial Développement Perspective ou la Stratégie Territoriale Européenne. La Cité Basque s'intègre, accompagnée d'une vingtaine de villes 'globales' des cinq continents du monde, dans le Project CITIES qui cherche des nouvelles niches de production industrielle et technologique, prétendant assumer la rentabilité sociale et économique des clusters d'innovation ou de développement durable.

Dans le cas des villes qui se concentrent en zones 'urbaines territorialisées' et qui forment les systèmes d'une grande centralité, l'intégration économique et fonctionnelle est maintenant recherchée dans le couloir Paris Madrid où l'Eurocité est située, dans le territoire qu'enlace l'axe de l'Ebro avec le golfe de Gascogne (golfe de Biscaye). Au milieu d'un important noeud configurateur de l'Arche Atlantique, il y a la possibilité de créer une 'cité région' qui pourra accueillir le Pays Basque, à partir des bonnes conditions territoriales trans-frontalières. C'est

<sup>2</sup> LARRASQUET, Jean-Michel. «Identité urbaine et importance de l'implication des citoyens», in: *Journées de réflexion sur l'Eurocité Basque Bayonne-San Sebastián* (plusieurs auteurs), Bilbao: Eusko Ikaskuntza/Société d'Études Basques, 2001; p. 25.

<sup>3</sup> RUBIO-ARDANAZ, J. A. "Dinámica urbana y aspectos antropológicos...", *op.cit.*, p. 38.

pour cela que nous découvrons une autre raison pour rédiger le signalement de la richesse des paysages des fronts de l'eau; cette frontière naturellement et géographiquement définie au Pays Basque entre l'espace urbain, la mer et des rivières (par exemple, la conurbation Biarritz-Angelu-Baiona).

#### III.1.4. TERRITOIRE, URBANISME, ARCHITECTURE, ANTHROPOLOGIE URBAINE ET PHÉNOMÈNES ESTHÉTIQUES

L'orographie du terrain dessine des limites physiques et topographiques des espaces, en même temps que la mer et les rivières permettent de voir clairement la configuration du paysage délimité par la côte. Dans cette structure artificiellement construite la communauté a aussi une importance toujours significative, en laissant voir une structuration sociale reconnue dans le tracé des cités au bord de l'eau. Entre les deux, ces espaces fonctionnels (des ports, des baies, des promenades...) doivent être devenus 'humains'. Toutes les infrastructures en rapport avec la vie traditionnelle seront ainsi créées; la production industrielle, les activités ludiques et les sports ou les services touristiques, le répertoire symbolique qui est marqué par les éléments esthétiques et l'ornementation urbaine.

Affrontant cette idée avec une requête interdisciplinaire, la méthodologie utilisée à échelles différentes montre les phases suivantes. D'abord, un point de vue géographique qui met en valeur les qualités propres du territoire près de la mer et des rivières sera-t-il absolument indispensable. Ensuite, la trace urbaine qui occupe ce territoire arrive jusqu'au bord de l'eau, en conformant historiquement diverses lignes de frontière avec l'influence de la mer et des fleuves. Cette façon de configurer le paysage urbain, fait affleurer les caractéristiques de la technique urbaine, attachée à chaque moment de l'histoire et des nouveaux goûts esthétiques de la société, en partant de l'architecture mais sans oublier d'autres éléments qui configurent symboliquement l'espace vital et la scénographie urbaine des villes de la côte: monuments, sculpture publique et mobilier urbain.

Toujours fortement lié à la culture spécifique des lieux et aux conditions matérielles et immatérielles; les couleurs, les textures, les images archétypes, les métiers perdus... montrent le cours du temps et le changement des modes de vie, des personnes et des collectivités humaines. Tout ce domaine des sensations tangibles et intangibles a aussi une profonde importance anthropologique dans la transformation urbaine. Pour finir, les échelles nommées seront entrelacées parmi les concepts de l'aménagement du territoire, l'urbanisme, l'architecture et le savoir faire spécifique concernant la discipline de l'art. Depuis la perspective temporelle, les détails historiques seront une aide estimable avec quelques fondements théoriques et méthodologiques de l'anthropologie urbaine qui étudie les cultures de la ville.

Des différentes échelles nommées concernent surtout les concepts théoriques qui viennent de l'aménagement du territoire, des techniques de l'urbanisme et de l'application des savoirs symboliques extraits des disciplines artistiques. D'un angle plutôt temporel, les détails historiques seront bienvenus ainsi que le point de vue théorique et méthodologique provenant de la façon de regarder la complexité sociale associée aux domaines de l'anthropologie urbaine. Nous parlerons surtout de la culture matérielle; faute de références matérielles concrètes ayant perduré jusqu'à l'actualité nous n'avons pris en considération ni les habitudes de la vie quotidienne ni les actes des célébrations ou fêtes divers qu'étaient des manifestations éphémères mais esthétiques dans la scène urbaine<sup>4</sup>. En ce qui concerne l'art, nous trouverons et utiliserons plusieurs catégories révélant l'importance des monuments, la sculpture publique et les arts plastiques urbains, toujours situés dans notre champ d'action pour l'extension de l'étude proposé. Ce contexte n'est pas plus séparé de la vision esthétique de l'urbanisme, dans la mesure où il correspond à un paysage configuré par la planification de l'espace et la construction architectonique.

<sup>4</sup> Seulement à titre d'exemple du changement momentané du paysage urbain, architectonique et esthétique, Édouard Ducéré rappelait la bienvenue donnée à la princesse Elisabeth, passant par Baiona au commencement du XV<sup>e</sup> siècle et arrivant à la porte Mignon ou portail Saint Léon au bord du fleuve: «cette porte fut aussi transformée en un arc de triomphe plus somptueux encore que le premier, et plusieurs figures allégoriques, représentant entr'autres l'Adour et la Nive, furent peintes de grandeur naturelle. [...] De là, on apercevait la perspective de la rue Mayou». DUCÉRÉ, Édouard. *Histoire topographique et anecdotique des rues de Bayonne I*, Marseille: Laffite Reprints, 1978 (réimpression de l'édition de Baiona, 1887-1889); p. 183.

Si l'esthétique a été définie comme philosophie de l'art, avec la grande charge historique qu'elle a supporté dans notre culture occidentale, la signification que nous proposons va être plus appliquée et moins théorique, sachant que le mot 'art' sera souvent supplanté par le mot 'esthétique'. Étant donné qu'il y a des cas spécifiques où nous nous trouverons face à la difficulté d'attribuer la qualité artistique aux éléments ne correspondant pas à l'exclusive sphère de l'art. Par exemple, nous parlons mieux de l'esthétique du paysage que des 'paysages artistiques'; de même que nous pourrions plus facilement parler du mobilier urbain esthétique que 'artistique'. Du point de vue de l'anthropologie, nous avons toujours présent les témoignages culturels à l'esprit de chaque époque, mettant en premier lieu les problèmes concernant la mémoire et l'identité des espaces publics fluviaux. La culture matérielle graphique qui peut avoir des rapports avec certaines tendances de l'anthropologie visuelle a été mise en valeur, liée avec l'ethnographie du paysage.

Nous sommes aussi intéressés par certaines idées dérivées de la géographie urbaine, en utilisant quelques mots-clés et catégories reflétées dans la discipline propre<sup>5</sup>. Dans notre contexte, il sera indispensable d'assumer des concepts comme 'structuration urbaine'<sup>6</sup>, 'morphologie', 'trace' et 'texture'<sup>7</sup>, 'forme urbaine', etc. Par contre, les notions comme 'aire fonctionnelle', 'hiérarchie', 'impact'<sup>8</sup>, 'intensité d'occupation', 'zonification', 'système'<sup>9</sup> et d'autres pareilles seront prudemment utilisées, tant que l'influence dans notre étude pourra seulement être tangentielle et d'une manière toujours indirecte.

Alors que la dissertation sur les conditions de formation du 'système urbain' basque va supposer une question évidente: les changements de la spécialisation territoriale causés entre le XIX<sup>e</sup> et le XX<sup>e</sup> siècle ou la grande industrialisation de la côte. De manière qu'il est à chaque fois plus compliqué de chercher des différences parmi les territoires côtiers de Bizkaia, Gipuzkoa et Lapurdi (le pays de Labourd), le signe métropolitain de ces espaces du littoral basque est à chaque fois plus définitif. Cet axe longitudinal peut dessiner le sub-système urbaine basque maritime, différencié du sub-système de l'intérieur: (Bizkaia-Araba, Gipuzkoa-Nafarroa et Lapurdi-Behe Nafarroa-Zuberoa). Notre travail de recherche doit prendre conscience de la culture maritime créée dans les points d'union et de friction entre les fronts fluviaux et l'urbanisation historiquement établie au bord de l'eau (la rivière et la mer dans la métropole de Bilbao, la baie et la plaie à Saint Sébastien et les rivières à Baiona). En plus de la perspective anthropologique, l'art et l'esthétique nous démontrent comment ces concrétisations peuvent être devenues des éléments symboliques et identitaires dans les frontières entre la ville et l'eau (la mer et des rivières).

Comme nous l'avons déjà vu dans la partie de la thèse dédiée à la méthodologie, partant de ce schéma particulier, l'obtention d'information sera le premier pas d'une classification et systématisation postérieure en base aux critères établis dans les objectifs, les hypothèses et la méthodologie. Le travail sur le terrain réunira, par conséquent, l'information originaire de l'observation et l'enregistrement des images (parce que les photographies nous donnent une

<sup>5</sup> Les géographes urbains sont les gens formés dans la recherche dirigée à l'organisation de la population dans l'espace physique de la ville et des périphéries (essor de la population, fonction économique, industrielle, etc.). La géographie urbaine comprend ainsi la structuration sociale en harmonie avec la structuration urbanistique (près d'une conjonction des points de vues entre la sociologie et l'urbanisme). Ils étudient comment les villes sont créées, agrandies et transformées, avec beaucoup de processus qu'on peut diviser dans la temporalité plus ou moins extensible. La conception holistique de la ville est intéressante dans la mesure où nous pouvons ajouter différentes perspectives (l'anthropologie, l'esthétique et l'art); sachant que le développement urbain et territorial (les frontières entre l'espace construit et les bords des rivières à Baiona, par exemple) peut avoir des angles polyédriques d'interprétation.

<sup>6</sup> Nous verrons facilement qu'il y a quelques moments clés dans l'évolution de cette structure: jusqu'au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle (la forme ancienne d'organisation de la cité, plutôt pré-moderne), jusqu'à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle (l'expansion des villes et les théories de l'urbanisation à l'époque même de la modernité), la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle (l'avant-garde constructive, la nouvelle architecture, le 'zoning', le commencement de la métropolisation, etc.), un autre urbanisme expansif dans les années 60 et 70 du XX<sup>e</sup> siècle et, pour finir, la situation post-moderne qui arrive jusqu'à nos jours (avec une emphase clairement reconstructive).

<sup>7</sup> Ce mot identifie la mixture urbaine selon les types de construction et d'édification.

<sup>8</sup> Nous ne pourrions pas oublier que l'impact peut aussi être 'esthétique'.

<sup>9</sup> Les éléments que conformément le système sont surtout les villes avec ses caractéristiques (les 'régions urbaines' font partie de ce système, étant le 'système littoral' le plus important pour notre étude). Ces villes occupent des positions spatiales déterminées et viennent à accomplir des fonctions concrètes. Les rapports de dépendance et inter-relation, comme les conditions de la hiérarchie urbaine seront le résultat de ce mode d'organisation. Les villes sont dans ce contexte les noyaux enchaînés aux réseaux qui structurent le territoire à différents niveaux.



information graphique très utile des changements que les villes et les espaces urbains ont subi pendant les 100 ou 150 dernières années). En plus, le contact avec des archives et centres de documentation permettra l'ouverture d'une voie pour commencer l'écriture du texte, organisé selon la méthodologie proposée: une introduction des objectifs, des hypothèses, l'intérêt général et spécifique, les précédents et l'état actuel du sujet avant les contenus encadrés en trois chapitres. Depuis la grande échelle du territoire jusqu'à la petite échelle des espaces trouvés dans les fronts de l'eau, plusieurs éléments de 'micro architecture', sculpture publique et mobilier urbain seront reconnus, en faisant émerger une temporalité historique mais associée aux catégories analytiques de la culture actuelle.



**Biarritz - Angelu (Anglet) - Baiona**



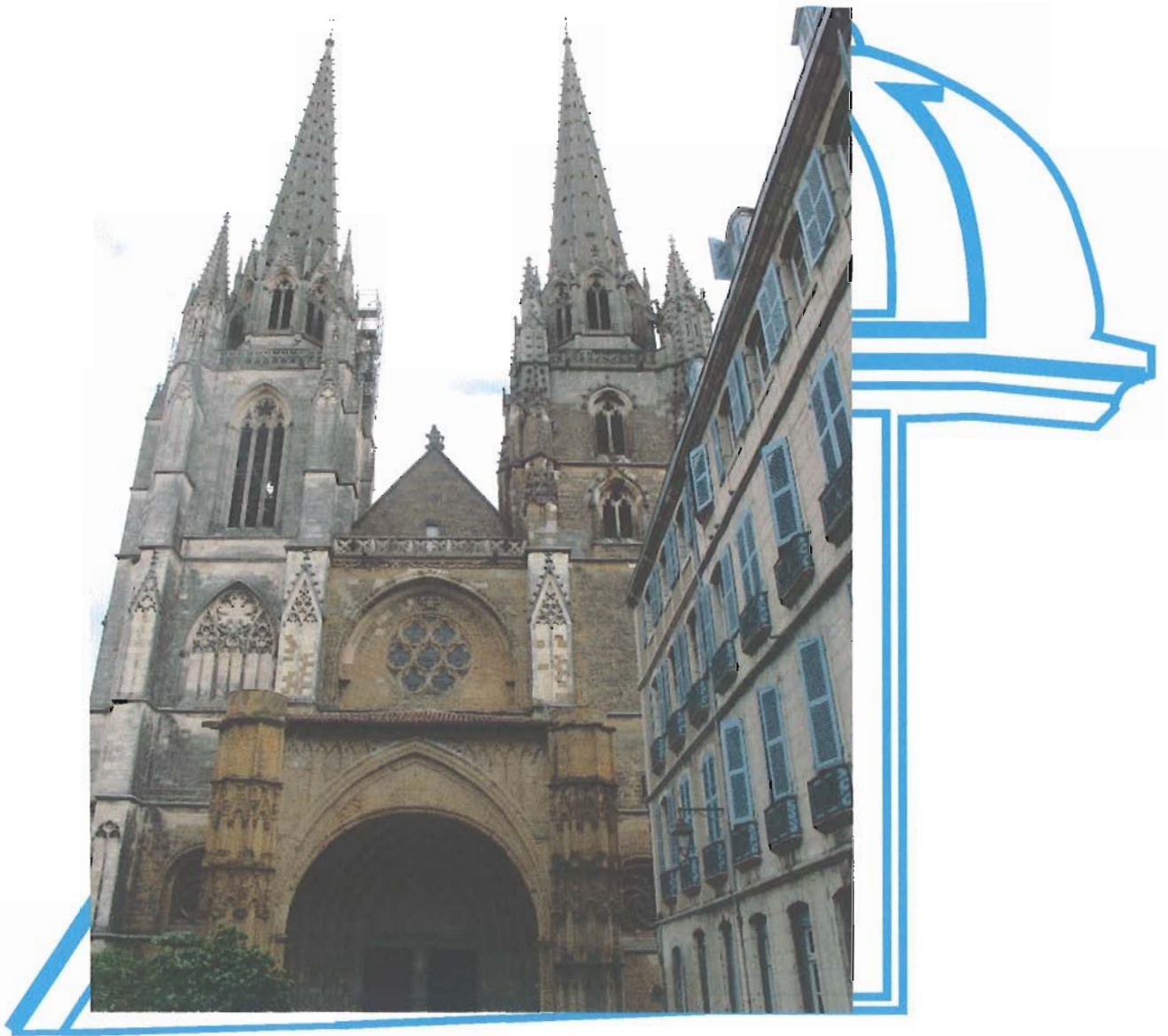


Ortho photo et schéma territorial  
metropolitain de la conurbation  
Biarritz - Anglet (Anglet) - Baiona



# 2

## LA CITÉ ANCIENNE





Index \_\_\_\_\_ p.

III.2. LA CITÉ ANCIENNE. PREMIERS ESSAIS DE MODULATION D'UN TERRITOIRE FLUVIAL ET LIMINAIRE DIFFICIL .....	739
III.2.1. LA CITÉ DU HAUT ET LA VILLE AU BORD DES RIVIÈRES (LE 'GRAND' ET LE 'PETIT').....	745
III.2.2. L'ESPACE URBAIN 'DE L'AUTRE CÔTÉ'.....	750

### III.2. LA CITÉ ANCIENNE. PREMIERS ESSAIS DE MODULATION D'UN TERRITOIRE FLUVIAL ET LIMINAIRE DIFFICIL

Dans la partie précédente nous avons remarqué comment les gens qui s'approchaient du bord littoral du nord-sud de la Péninsule Ibérique, pouvaient contempler un territoire presque vierge entre la côte et la montagne. L'une des routes européennes les plus connues de pérégrination religieuse et culturelle (le chemin de Saint Jacques) passait par la ville de Bilbao au bord du fleuve, alors que la baie de Donostia-Saint Sébastien était encore pleine de verdure et fouettée par la brise marine<sup>1</sup>; un vent frais et agité à l'odeur salée s'immisçait dans les vertes vallées guipuzcoannes jusqu'aux pentes rocheuses. Là où les Pyrénées s'apaisent pour se plonger dans la mer pour toujours<sup>2</sup>, 'au moment où la chaîne s'abaisse fortement en approchant de l'Atlantique', où les rigueurs de l'hiver sur la côte septentrionale de la mer deviennent plus douces, une limite naturelle de hauteur moins élevée annonçait une autre frontière humaine; à partir de laquelle la côte basque prend le chemin pour les Landes. Sur la génération des villes aux fronts de l'eau, Édouard Ducéré, parmi plusieurs auteurs, donne quelques spécifications qui nous ramènent jusqu'à l'époque des romains:

«Lorsque les romains fondaient une ville, ils avaient le soin, autant que faire se pouvait, de choisir un terrain incliné le long d'une fleuve ou d'une rivière. Quand l'inclination du terrain se terminait par un escarpement du côté opposé au cours d'eau, la situation remplissait toutes les conditions désirables. Ce dessin, que nous offre M. Viollet-le-Duc, dans son Dictionnaire d'Architecture, paraît avoir été scrupuleusement calqué sur la ville de Bayonne elle-même, lors de sa fondation par les romains [...] et l'escarpement qui la protégeait sur le front opposé à la Nive ne dut disparaître que lors des grands bouleversements de terrain par Vauban. [...] Du côté de la ville, une porte à pont-levis, munie d'une herse dont on voit encore la place des coulisses, ménageait une communication facile avec la cité, tandis qu'une petite poterne, donnant dans le fossé extérieur, permettait de recevoir des renforts ou de faire des soties»<sup>3</sup>.

La confluence des deux rivières (l'Adour et la Nive) devrait être une des causes principales de la fondation de la station militaire romaine, et la facilité des communications avec la mer, pays où il y avait des riches mines d'or, d'argent et d'autres métaux, comme dans les territoires guipuzcoannes et les contreforts montagneux de Biscaye près de la vallée du Nervión. Dans le vieux Boucau on voit les traces d'une des plus anciennes embouchures de l'Adour. Ce bourg vécut le changement de la prospérité à la ruine à cause de la déviation de l'eau.

À l'époque du Bas-Empire, un grand port de la cité des Tarbelles existait à l'embouchure de l'Adour; il s'appelait 'Lapurdum'. La situation de la cité, au voisinage de la mer et aux portes de la péninsule ibérique, était dangereuse en période de troubles. L'enceinte romaine, dont subsistent nombreuses tours transformées en logis, ne protégea pas Lapurdum des Vandales, Alains et Wisigoths qui, venant du large, s'en emparèrent et en firent leur base d'opérations dans la remontée des rivières. Déterminée par la géographie du voisinage des Pyrénées et de l'océan, entre la rive du bas-Adour et les vallées de la Nive, au milieu d'un nœud de rivières, c'est là où nous trouvons l'ancienne cité épiscopale et militaire de Baiona<sup>4</sup>. Point de contact

<sup>1</sup> Nous avons référencé dans la partie précédente l'établissement de la primitive cité de Donostia-Saint Sébastien <<in finibus Ernani, ad litus maris>>. Au bord de mer et dans le littoral cantabrique ce noyau fut créé sur la route des pèlerins entre les rivières des marées qui ont toujours constitué une difficulté de passage. Au sein de ces routes, Donostia-Saint Sébastien et Baiona étaient encore des ports importants de référence au XV<sup>e</sup> siècle.

<sup>2</sup> Leurs premières hauteurs, du côté de l'Occident, semblent naître des longues houles qui se brisent sur les falaises bizarrement plissées de la côte basque. À Saint-Jean-de-Luz, cité de corsaires, la silhouette allongée de la Rhune se dessine sur le fond des vieilles rues baroques, proue de navire qui sombre.

<sup>3</sup> DUCÉRE, Édouard. *Histoire topographique et anecdotique des rues de Bayonne II*, Marseille: Laffite Reprints, 1978 (réimpression de l'édition de Baiona, 1887-1889); pp. 158-161.

<sup>4</sup> Sur le site géographique de Baiona, nous pouvons voir aussi la thèse de Eugène Goyheneche: *Bayonne et la région Bayonnaise du XII<sup>e</sup> au XV<sup>e</sup> siècle* (chapitre IV, «Topographie et peuplement de Bayonne au Mogen-Âge»). «À l'origine, il y avait là une grande étendue marécageuse amphibie où se répandaient les crues des cours d'eau et les fortes marées qui venaient ainsi baigner le pied des hauteurs que nous venons de décrire; ce que les textes du moyen âge appellent éloquentement 'la mer de Bayonne' pouvait avoir douce cents mètres de large environ entre Saint-Esprit et



entre l'Europe continentale et la Péninsule Ibérique, Baiona se trouve ainsi entre la cordillère montagneuse des Pyrénées et la plaine des Landes: "es la primera gran urbe que encuentra el viajero que llega del sur una vez franqueados los últimos contrafuertes de la cadena montañosa, y primera etapa de un país que se abre ante sus ojos". Et Baiona c'est de même: "la última [ciudad] francesa para quien descende del norte, situada al pie de un país que tiende a cerrarse tras los montes que protegen su horizonte"<sup>5</sup>.

Nous considérons cette description semblable à celles faites par les marins sur l'impression des villes au moment de s'approcher ou bien s'éloigner en bateau des ports littoraux, face aux fronts de mer historiquement construits et urbanisés. Les anciennes routes à travers des Pyrénées s'approchent progressivement au bord littoral de l'Adour, où il fut établi un pont primitif de passage presque obligé. Au croisement des chemins, des rivières et des espaces de frontière internationale, la position géographique a poussé la cité de Baiona à focaliser le regard vers l'extérieur<sup>6</sup>. Mais nous ne croyons pas que la prédétermination existe pour l'implantation d'une ville, par contre les conditions routières, économiques, sociales et dans notre cas l'espace côtier et frontalier viennent à exercer une grande influence, même la fortification défensive qui ceinture la ville.

Le réseau fluvial a toujours été d'une énorme importance stratégique pour la cité de Baiona<sup>7</sup>. Les ports s'établirent ainsi aux confluent des fleuves, et là-bas aux limites où les rivières des marées cessaient d'être navigables. La voie fluviale était souvent la seule communication avec son arrière pays et avec le port de mer. La communication au sens du fleuve, pourtant, a une autre direction perpendiculaire à son cours, manifesté par des ponts que traversent les courants d'eau, constituant d'autres artères transversales à l'Adour et la Nive. Si nous tenons compte des méandres de l'Adour la situation actuelle de la ville à quatre kilomètres de la mer ne date que du XVI<sup>e</sup> siècle. La particularité de son emplacement vient aussi de l'embouchure de l'Adour crée au Boucau-Neuf<sup>8</sup> comme nous le traiterons dans le chapitre suivant.

Antérieurement, la rivière longeait des côtes faisant un faible coude parallèlement à l'océan à une distance d'environ un kilomètre du littoral. L'avant-port de Baiona était situé dans la Pointe, terrain d'une navigation assez difficile, permettant de contrôler l'accès du port et garantissant une frontière contre les tempêtes et des attaques possibles des ennemis (limite nord de la juridiction de Baiona; terrain des dunes que séparaient l'Adour de la mer)<sup>9</sup>. Mais les

---

le Grand-Bayonne, et couvrait totalement l'emplacement du Bourg-Neuf. La croupe du Grand-Bayonne était réduite à une mince bande de terre ferme entre les marécages de l'Adour qui, au Nord et à l'Ouest, arrivaient presque jusqu'à la route d'Espagne à Beyris, et plus à l'Est, séparaient du Grand-Bayonne l'actuel plateau des Arènes, tandis qu'au Sud-Est le dernier coude de la Nive s'élargissait jusqu'aux collines de Saint-Léon». GOYHENECHÉ, Eugène. *Bayonne et la région Bayonnaise du XI<sup>e</sup> au XV<sup>e</sup> siècle*, Salamanca: Université du Pays Basque, 1990; p. 68.

<sup>5</sup> LABORDE, Pierre. «Bayona, una ciudad sobre el Adour y el Nive», in: *Hiri buruak. Baiona. Bayona* (plusieurs auteurs), Bilbao: Sendoa, 1994; p. 12.

<sup>6</sup> À l'époque Baiona constituait un des accès à la mer pour Pampelune et la Navarre agricole, de même qu'il était aussi le port de Donostia-Saint Sébastien. Les riches armateurs de Baiona fondèrent des 'succursales' civiles de Baiona, par exemple Donostia-Saint Sébastien, de sorte que le navire du blason de Donostia-Saint Sébastien est un bateau bayonnais. Toute la vallée de la Bidasoa jusqu'au port de Belate et les ports de Donostia-Saint Sébastien près d'Hernani étaient, en ce temps-là, sous le pouvoir du diocèse bayonnais. Mais occupée au X<sup>e</sup> siècle par les Vikings, au moyen âge Baiona était un port de Gascogne disputé par l'Angleterre, la Navarre, la Castille et la France. De l'autre côté du Bidasoa les gascons constituèrent sûrement les premiers noyaux de la zone de Donostia-Saint Sébastien face la mer: le vieux Antiquo et le Passage.

<sup>7</sup> M. Ardoin-Dumazet, dans son Voyage en France écrit: «Bayonne doit toute sa vie à son fleuve; sans lui, ce serait une ville bien moins peuplée. Mais grâce à la marée qui transforme l'Adour, les Gaves, la Nive, la Midouze et de nombreuses petites rivières en voies navigables, Bayonne est le réseau d'un centre fluvial qui lui apporte de la vitalité; puis la création des usines du Boucau a donné au port un fret qui lui a permis de prendre son rang parmi des places maritimes, et de voir accroître sa population». In: DUCÉRÉ, Édouard. *Dictionnaire historique de Bayonne*, Baiona: Laffite Reprints, 1998 (réimpression de l'édition de Baiona, 1911); p. 41.

<sup>8</sup> Sur la rive droite de l'Adour, le Boucau-Neuf rappelle les étranges divagations de la rivière, contrariée par la barre qui empêche l'écoulement paisible de ses flots dans l'Océan. En 1369, cette embouchure fut obstruée par le sable au cours d'une tempête terriblement violente. Depuis, la rivière s'était frayé un chemin serpentant autour des dunes vers le nord, pour déboucher trente kilomètres plus haut, au Boucau-Vieux. La ville étant déchue de son ancien lustre, ses armateurs se tournèrent vers Henri III. Celui-ci leur envoya le plus célèbre des ingénieurs du temps, Louis de Foix. Il avait étudié l'architecture, l'hydraulique et la mécanique. Après avoir parti par l'Espagne pour achever l'Escorial, le roi lui confia aussi la distribution de l'eau du Tage dans les hauts quartiers de Tolède.

<sup>9</sup> Edouard Ducéré parlait de ce lieu en rapport avec l'activité de la pêche. «Tout pêcheur de mer salée, au retour de la pêche, arrivera avec son embarcation à 'La Pointe', devant les cabanes du côté de la terre de Labourd; là, il pourra vendre son poisson franchement à tout marchand ('mercadier'). [...] Le marché aux poissons fut tenu encore pendant de longues années dans le même endroit; ce ne fut que vers le XVI<sup>e</sup> siècle que fut présenté au Corps de ville un projet

dunes peu stables rendaient très difficile toute navigation. Les bayonnais invoquaient les menaces de leurs ennemis tant que «Bayonne ne faisait d'ailleurs que suivre la coutume générale des ports fortifiés qui, situés en général légèrement à l'intérieur des terres, se rattachaient aux localités de la côte pour les avertir de toute attaque»<sup>10</sup>.

Parallèlement au réseau fluvial «la découverte de stations néolithiques et de ruines romaines (comme la côte de Donostia-Saint Sébastien) enfouies sous les sables, permet de constater l'existence d'un sentier préhistorique, qui deviendra une voie romaine parallèle à la mer». E. Goyheneche constate ainsi l'importance du réseau routier concernant surtout la côte et l'arrière pays littoral bayonnais immédiat:

«Sans doute pour un port comme Bayonne, le réseau fluvial a-t-il un rôle plus important que le réseau routier, surtout à une époque où les rivières constituent des voies de communication plus sûres et plus aisées, mais les voies terrestres n'en ont pas moins un rôle certain: l'Adour, la grande artère de la région [...] et les rivières pyrénéennes ne sont navigables que sur une faible partie de leurs cours, d'où la nécessité d'un réseau routier spécialement dans la direction Nord-Sud. Il sera intéressant d'examiner en particulier comment ce réseau se combine avec le réseau fluvial, en quels points ils se coupent, et quels sont les effets de leur intersection. Rappelons les facteurs géographiques, particulièrement importants ici: faible hauteur des Pyrénées, cols de franchissement relativement facile, en contraste avec les sierras et les massifs des Pyrénées centrales; côte inhospitalière, sablonneuse et marécageuse au Nord de l'Adour, rocheuse et coupée de 'rias' encombrées de sable ou couvertes par la mer, constituant autant de barrières, au Sud»<sup>11</sup>.

Il était aussi probable que la route à côté de la mer se prolongeait jusqu'à Oiasso (territoire plus ou moins associé à la ville actuelle d'Irun<sup>12</sup>) pour la région située entre l'Adour et la Bidasoa; route de plus en plus fréquentée par les pèlerins du moyen âge qui peu à peu attirera à elle une grande circulation. En ce temps-là nous pouvons encore trouver un noyau urbain entouré du rempart romain polygonale à côté de la confluence des rivières: «presque rectiligne vers le Nord-Ouest, elle avançait au Sud afin de suivre exactement la crête du côté de la terre. Descendant vers la Nive elle longeait à l'est et au nord les marécages qui bordaient la Nive et l'Adour et venait se raccorder en angle droit à la courtine Nord-Ouest»<sup>13</sup>. Dépassant les murailles, la porte de Tarride commandait le rivage de l'Adour et la route de la mer, pendant que la porte Meridiana voyait aboutir le chemin du littoral vers Oeasso (Oiasso). Il peut être admissible de situer la renaissance de Baiona, encore entouré par des murailles romaines, après l'invasion des normands vers le IX<sup>e</sup> siècle, où les commerçants et industriels sont apparus et le paysage est aussi transformé en ville mercantile et 'portus' bourgeoise (de la cité de *Lapurdum* à la ville de Baiona).

À notre latitude, la conscience du paysage que nous avons premièrement décrite en ces termes va unie au propre héritage urbain, qui est un élan civilisateur et collectif. Si l'on parle de Baiona, c'est un des lieux où nous retrouvons des éléments esthétiquement et émotionnellement liés au paysage historique: la proximité de la mer, le fleuve ou les rivières des marées, le territoire utile pour l'urbanisation, une zone de marais mais stratégique et bonne pour être cultivée et des routes de communication pour le transport et l'établissement de la cité. Il paraît ainsi logique de supposer que la possibilité de traverser les deux rivières à un même point a pu expliquer l'emplacement de la ville.

Semblable aux nouvelles villes qui dessinèrent la nouvelle Europe vers le moyen âge, la première charte municipale de Baiona fut octroyée par Guillaume (Guillermo) IX (duc

---

de construction d'une halle au poisson, du côté de la Tour de Sault. [...] Malgré la construction de la nouvelle halle au poisson, nous trouvons en 1649 une ordonnance défendant de vendre dans la rue de Saubagnac. "Tout le poisson devra être porté dans la rue, contre la muraille ancienne de la ville, près de la tour, qui sera continué jusqu'à la rivière". DUCÉRE, É. *Histoire topographique... (II)*, op.cit., pp. 68, 71-72.

<sup>10</sup> GOYHENECHÉ, E. *Bayonne et la région Bayonnaise...*, op.cit., p. 55.

<sup>11</sup> *Idem*, p. 57.

<sup>12</sup> L'historiographie moderne associe Oiasso et l'actuelle Irun selon J. Santos Yanguas, Orella Unzué et autres auteurs. En plus, Alicia M. Canto admet une espèce de double cité: ville intérieure et zone portuaire. Pour Lourdes Sesé; «ya en la época antigua aparece uno de los aspectos económicos de índole común más relevantes y duraderos: la explotación de las posibilidades del frente marítimo. Es precisamente en las zonas costeras entre el Deva y el Adour donde se intensifica la presencia romana, particularmente en la desembocadura del Bidasoa y en la del Adour. En el primer caso, con la creación del enclave portuario de Oiasso, en un lugar indeterminado entre San Sebastián y el Bidasoa, probablemente en Irún-Fuenterrabía. En el segundo, con el más importante puerto de Lapurdum, utilizado intensamente para el comercio y servicio de las naves de guerra romanas». SESÉ SORIA, Lourdes. "Las relaciones históricas transfronterizas en el área vasca", in: *Journées de réflexion sur l'Eurocité Basque Bayonne-San Sebastián* (plusieurs auteurs), Bilbao: Eusko Ikaskuntza/Société d'Études Basques, 2001; p. 72.

<sup>13</sup> GOYHENECHÉ, E. *Bayonne et la région Bayonnaise...*, op.cit., p. 69.

d'Aquitaine) en 1125<sup>14</sup>, fruit de l'entente avec la Baiona épiscopale de Raimond de Martres<sup>15</sup>. Malgré la prospérité du noyau connu depuis le 'castrum' romain, c'est aux siècles XII<sup>e</sup> et XIII<sup>e</sup> que l'image de ville à Baiona fut instituée<sup>16</sup>. Le privilège ducal a permis à l'évêque de Baiona la construction de la cité 'sur les eaux douces et salées', donnant métaphoriquement l'image d'un terrain relativement près de la côte traversé par des rivières de marées. Des moulins de rivière et des moulins à marées (le moulin de la Mufale était, pour François Bériac, l'installation la plus importante)<sup>17</sup> sont apparus là-bas, égrenés au fil de la Nive jusqu'au faubourg Saint Léon<sup>18</sup>. La pêche en eau douce comptait déjà beaucoup dans l'économie bayonnaise, sachant que l'ensemble entre l'économie, la société et la culture (plutôt) maritime créé a partir de l'implantation des groupes humains sur le territoire côtier produit la modélisation d'un paysage déterminé, dans ce cas, par la proximité de la mer et sa culture littorale associée.

L'Adour est une belle artère fluviale<sup>19</sup> qui adopte jusqu'à Baiona l'aspect d'un grand estuaire océanique avec des terres marécageuses régulièrement inondées chaque hiver et chaque printemps. Depuis le moyen âge, le trafic fluvial a continué avec des produits des Landes, Chalosse, Béarn et Armagnac, ce qui a joué un rôle important pour le développement non seulement économique mais urbanistique et esthétique de la ville aux fronts de l'eau. Alors que la Nive est la seconde rivière de Baiona<sup>20</sup> qui rejoint l'Adour au cœur de la ville:

"El Adour y el Nive no solamente han influido en el desarrollo de Bayona: su importancia es evidente en la configuración del paisaje urbano de Bayona, ciudad entre dos ríos. Por ellos, la ciudad está dividida en tres partes: el Adour y el Nive constituyen los elementos mayores, si no esenciales, en la organización del espacio y del paisaje bayonés. El tercer elemento se refiere a las gradaciones del relieve. [...] Desde los tres abruptos o bordes de terraza que dominan la depresión en que se levanta Bayona, el arranque de la vega de Saint-Pierre d'Irube, al este, en las proximidades de la orilla derecha del Nive, presenta los indicios más primitivos de ocupación, datados del período paleolítico. [...] Es la terraza que domina el Nive y el Adour, sobre unos 15 metros en la margen izquierda, la elegida para albergar las primeras construcciones perdurables, que darían lugar al Lapurdum del siglo IV a. C."<sup>21</sup>.

La partie la plus ancienne de la cité qu'occupe un haut terrain libéré des inondations, fut ensuite agrandie à cause des requêtes du commerce et de l'accroissement de la population. En effet, à la confluence de la Nive et de l'Adour, Baiona jouait un rôle commercial associé à l'activité portuaire et maritime appuyée sur la communication fluviale et terrestre comme Bilbao, en plus d'une autre fonction militaire frontalière qui a fait d'elle une place forte (pareille à Donostia-Saint Sébastien). Des nouveaux quartiers furent ainsi construits au bord de la Nive,

<sup>14</sup> La charte de commune fut confirmée sous la domination anglaise par le roi Richard Cœur de Lion et son frère Jean 'sans Terre'.

<sup>15</sup> «...Guilhem, comte de Poitiers, présent Raymond de Martres, évêque de Bayonne, leur accorda lorsqu'il commença à édifier Bayonne». SACX, M. «La vie féodale», in: *Bayonne et le Pays Basque (Témoins d'Histoire, Antiquité-1918. Recueil de Textes)*, Musée Basque de Baiona (Collection 'Ikas'), 1968, p. 36. Dans la charte de commune, quelques droits sur la pêche de la baleine furent octroyés aux bayonnais, les pêcheries et le pouvoir de l'apporter partout sans payer de coutumes, ce qui fait affleurer la liaison maritime de la vie féodale au moyen âge. Par conséquent, Baiona était déjà orienté vers la pêche et le commerce maritime.

<sup>16</sup> Du passé romain restaient des courtines et deux portes au moins: du Sud et de l'Est, probablement flanquées de tours. Du nord et de l'Ouest correspondaient aux axes 'cardus maximus' et 'decumanus maximus' selon la technique urbanistique romaine d'établissement de villes (F. Bériac).

<sup>17</sup> Pour Édouard Ducéré en remontant les allées Marines on trouvait encore au XIX<sup>e</sup> siècle des marais Balichon, où existaient des restes de l'antique moulin de même nom, lequel n'était autre que le plus ancien moulin de Baiona, parce qu'il datait de l'époque du pont Saint-Esprit.

<sup>18</sup> Faubourg où se trouvaient les lépreux à Baiona, sur le bord de la Nive. Pour garder la salubrité publique, l'entrée à la ville était interdite à quelques étrangers comme les pèlerins de Saint-Jacques provenant de France. Un bac leur ferait traverser l'Adour à la hauteur de Saint-Bernard. «On peut constater à diverses reprises l'existence de bacs sur les rivières qui baignaient Baiona. Pendant tout le moyen âge et même aux XVI<sup>e</sup> et XVII<sup>e</sup> siècles, nos archives mentionnent l'existence d'un bac à Saint Bernard, pour servir de passage aux voyageurs venant d'Espagne et de Bordeaux, l'entrée de la ville étant interdite à cause de la contagion. C'était aussi par ce bac que les pèlerins de Saint-Jacques, venant de France, devaient traverser la rivière; un magistrat devait, chaque jour, surveiller l'exécution d'ordonnance aux portes de la ville. Vers la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, le pont de St. Esprit ayant été enlevé par une crue subite des eaux de l'Adour, on fit établir pendant sa reconstruction un bac ou va-et-vient dont un curieux dessin...». DUCÉRÉ, É. *Dictionnaire historique... op.cit.*, p.74.

<sup>19</sup> Né à Bigorre, l'Adour décrit une intense courbe autour de la région de Chalosse près des Landes, et prend l'eau des Gaves Réunis, du Gave de Pau et du Gave d'Oloron, entre autres inférieurs. «Relief et climat expliquent à la fois l'importance du volume de l'Adour et de ses affluents, et le peu d'étendue du bassin arrosé par ce système fluvial; il en résulte pour Bayonne un arrière pays très restreint, d'autant plus que les hautes vallées sont sans importance économique et d'un accès difficile. Bayonne souffre dès le Moyen-Âge, et souffrira bien plus à l'époque moderne, de cette insuffisance à peu près irrémédiable». GOYHENECHÉ, E. *Bayonne et la région Bayonnaise... op.cit.*, p. 42. Le lecteur intéressé peut réviser le premier chapitre de cet ouvrage comme document relevant sur ce sujet.

<sup>20</sup> Procède de la région de Cize/Garazi et Bigorre.

<sup>21</sup> LABORDE, P. «Bayona...», *op.cit.*, p. 14.

par exemple le Nouveau Bourg (le Petit Baiona) du XII<sup>e</sup> siècle. Les maisons furent établies au bord juste du canal avec quelques accès en petit bateau, ce qui nous donne un aperçu de l'esthétique du paysage urbain au moyen âge.

«Avant que la Nive et l'Adour soient bordées de quais, leurs eaux baignaient le pied de ces immeubles auxquels on pouvait accéder en barque. [...] ces 'esteys' devaient être progressivement comblés. [...] Enfin, le long des deux rivières, les 'barthes' ou marais placés en amont ou en aval de la ville sont restés inoccupés comme s'ils formaient des obstacles à l'extension de la ville. [...] Les besoins des armées et les exigences de la place-forte ont entraîné des discontinuités spatiales considérables autour du Vieux-Bayonne»<sup>22</sup>.

Les maisons de caves n'existaient que dans la butte de la cité haute, alors que les maisons à arceaux médiévaux de la ville basse étaient construites sur pilotis sur les typiques parcelles du moyen âge qui ont perduré jusqu'à aujourd'hui<sup>23</sup>. Curieuses constructions au bord de la rivière, les arceaux étaient de longues files d'arcades formant des galeries qui couvraient Baiona des anciens temps:

«Il est à supposer que les variations extraordinaires et subites de la température jointes au soleil brûlant de la canicule, furent la cause qui fit établir ces passages couverts, sous lesquels on pouvait circuler à l'abri. En outre, le grand nombre de corporations qui travaillaient en plein air ne fut pas sans doute pour peu de chose dans leur établissement. C'est vers le milieu du XVII<sup>e</sup> siècle que quelques-unes de ces galeries commencent à disparaître, frappées par des arrêtés du Corps de ville. Elles existaient autrefois dans la rue Poissonnerie, dans la partie qui était appelée rue des Merciers, le long des deux rives de la Nive, des deux côtés de la rue du Port-Neuf, sur l'un des côtés de la rue Thiers, sous les maisons qui bordaient la place de Gramont ou de la Liberté<sup>24</sup>, dans les rues Marengo, Galuperie, des Tonneliers et des Cordeliers, et sur la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle il fut adressé une supplique par des propriétaires des maisons de cette rue, tendant à obtenir le déclassement des arceaux»<sup>25</sup>.

Cité de ponts<sup>26</sup>, de digues et d'arceaux, les bâtiments étaient construits au rez-de-chaussée, sur «une baie largement ouverte, garnie de deux appuis en pierre, avec un étal ou 'tauler' qui se rabattait et un auvent, ouvrait sur l'obredey', atelier ou magasin. [...] Cette façade de rez-de-chaussée était soit de pierre de taille, soit de moellons de la rivière»<sup>27</sup>. Les quartiers neufs de la bordure de la Nive furent édifiés sur des vasières recouvertes d'eau à marée aux fronts des rivières. Les anneaux d'amarrage trouvés dans l'ancienne courtine ne laissent doute:

«Le paysage qui en résulte est, lui, bien connu: une succession de maisons sur pilotis dont les corps de logis en façade donnent sur un canal. En dessous, les moindres 'galupes' peuvent se faufiler entre les poteaux de bois et toucher terre sur la rive en pente douce. [...] Là où les rives du port intérieur qu'est la Nive ne sont pas occupées par des rangées d'arceaux, il y a simplement une grève naturelle qui sert aux constructions navales sur la rive droite, en face du port du Castets et également en amont du pont de Panneau. Au début du XIV<sup>e</sup> siècle, un autre site de chantier naval apparaît sur la grève de l'Adour juste en amont du confluent. [...] Les nouveaux murs comprennent essentiellement une tour à l'extrémité ouest, celle du Nard, et surtout deux autres qui gardent l'entrée de la Nive et l'accès au pont; des chaînes barrent la rivière qui est aussi défendue par une galupe amarrée, le 'corau barbotat'»<sup>28</sup>.

Mais, contrairement à la prospérité obtenue grâce aux rivières, l'espace primitif de la ville se battait aussi avec l'eau dans les fronts des rivières, jusqu'à la réalisation de quelques travaux importants de canalisation vers le XIV<sup>e</sup> et XVI<sup>e</sup> siècle. Jusqu'à la fin du XIV<sup>e</sup> siècle le port fluvial et maritime de la ville était en plus tellement loin des eaux mêlées de l'Adour et de la Nive. Au milieu de ce siècle Baiona était 'port de marins d'eau douce'; port d'armement et port de commerce (surtout pour les vins de Bordeaux)<sup>29</sup>. Sous la direction de l'ingénieur Louis de

<sup>22</sup> LABORDE, Pierre. «ville de rivières et de piémont», in: PONTET, Josette (dir.). *Histoire de Bayonne*, Toulouse Cedex: Privat, Univers de France, 1991; pp. 7-8. Sur des canaux il y avait aussi d'innombrables passerelles intérieures qui pénétraient jusqu'au cœur de la ville. Un de ces célèbres ponts de passage s'appelait le pont d'Albaitz.

<sup>23</sup> Exemple aussi de la Baiona souterraine, un vrai labyrinthe de magasins et de caves des XIII<sup>e</sup> et XIV<sup>e</sup> siècles, courant sous les maisons.

<sup>24</sup> Sur cette place un arbre de la liberté fut planté en 1792. En conséquence, cet endroit prit en même temps le nom de Place de la Liberté.

<sup>25</sup> DUCÉRE, É. *Dictionnaire historique... op.cit.*, p. 38 (a).

<sup>26</sup> Durant de longs siècles l'architecte de la ville de Baiona est désigné par le nom de 'Pontier' (il était une sorte d'ingénieur et d'architecte, chargé des travaux de la ville).

<sup>27</sup> GOYHENECHÉ, E. *Bayonne et la région Bayonnaise...*, op. cit., p. 89. «Ces maisons mi-bourgeoises, mi-nobles, étaient en général la propriété de riches armateurs et devaient s'inspirer, autant que nous pouvons en juger aujourd'hui, de modèles qu'ils avaient pu voir à l'étranger». *Idem*, p. 90.

<sup>28</sup> BÉRIAC, Françoise. «Bayonne au Moyen Age», in: PONTET, Josette (dir.). *Histoire de Bayonne*, Toulouse Cedex: Privat, Univers de France, 1991; pp. 30-31.

<sup>29</sup> «On aurait tôt de dire ce que Bayonne n'a pas été au Moyen Age: une très grande ville, un port de commerce ou même d'armement de premier ordre à l'échelle européenne, moins encore un centre industriel ou intellectuel [...]. Il faut situer Bayonne parmi la façade atlantique de l'Europe, qui ne fut pas, et de loin, un des pôles les plus dynamiques de son économie, particulièrement en matière maritime et commerciale, jusqu'à la fin du XV<sup>e</sup> siècle. Comparée [à Donostia-

Foix une nouvelle boucane fut ouverte à Boucau en 1578 afin d'améliorer la barre<sup>30</sup> qui obstruait l'entrée du port comme à Donostia-Saint Sébastien ou le havre de Bilbao, en ne changeant guère l'image esthétique de la ville:

"Esta lucha por canalizar las aguas del Adour, condicionaron de manera importante los esfuerzos colectivos de la villa, acumulación de fuerzas colectivas que fueron ingentes, hasta conseguir por fin en el año 1578, que el ingeniero Luis de Foix, fuera capaz de culminar un empeño, para ordenar las veleidades de la naturaleza y lograr, que permitiera el desarrollo y hegemonía de la Villa de Bayona sobre el entorno de su región"<sup>31</sup>.

Sans aucun doute, à cause de la difficulté de dépasser la barre, le fleuve fut postérieurement enserré dans les digues de maçonnerie mais les résultats ne furent pas convaincants et la ville décida la construction de deux crochets dans la rivière (au nord et au sud). L'amélioration n'étant pas suffisante, les digues furent alors prolongées vers la mer. À la fin de l'Ancien Régime les digues nord et sud s'allongent une autre fois de quelques kilomètres. Il est clair que la barre était l'évidence d'un handicap pour le port bayonnais, orientant le port vers le trafic de cabotage et le travail des chantiers navals de la bordure des rivières centré sur des navires de petit ou moyen tonnage; car les chantiers navals à Baiona furent contemporains de la renaissance de la ville. Ils étaient situés aux bords de la Nive et de l'Adour, le long de la courtine du Bourg Neuf et à Liposse, au pied de la hauteur de Saint-Esprit. Ils étaient aussi à Tarrides, le faubourg maritime de Baiona. La décadence de l'activité portuaire avait ensuite entraîné l'exode des charpentiers de navires.

L'ouverture du nouveau boucau a supposé la possibilité de gagner le terrain à la rivière et de construire les nouveaux quais; les agrandir et les assurer comme surface portuaire avec des digues de défense de la zone urbaine jusqu'aux lits fluviaux de la Nive et de l'Adour: "unas extensiones urbanas, que ya no quedarán tan a buen recaudo del aguaducho, como el recinto alto de la vieja villa episcopal"<sup>32</sup>. C'est ainsi que:

«Le cours du fleuve a évolué naturellement rendant aléatoire l'exploitation du site portuaire. Au XVI<sup>e</sup> siècle, l'Adour alla même jusqu'à percer une nouvelle embouchure au Vieux Boucau laissant les Bayonnais sans accès à la mer. Louis de Foix ingénieur du Roi, entreprit de ramener l'embouchure dans son tracé actuel battant des ouvrages tels que digues et perrés maçonnés au dessous de piétements d'ancrage en bois; le fleuve retrouva son cours en 1578. Par la suite des ouvrages furent complétés et consolidés jusqu'à obtenir la continuité de la stabilisation des berges au cours du XIX<sup>e</sup> siècle»<sup>33</sup>.

Saint Sébastien] Bayonne fait très honorable figure. Avec les ports basques, Bayonne, en dépit de ses origines romaines, comble une lacune du réseau urbain de l'Europe méridionale». BÉRIAC, Françoise. «Bayonne au Moyen Age...», *op.cit.*, p. 73.

<sup>30</sup> À Baiona, l'ingénieur commença par faire élever de fortes digues de bois et de maçonnerie pour barrer le cours de l'Adour en direction de Cap-Breton et de Boucau-Vieux. Il espérait que la poussée des flots de l'Adour, qui s'accumulaient derrière les dunes de l'ancien lit, finirait par emporter vers le large ces masses de sable. Le résultat, dépassant ses espérances, fut terrifiant. L'Adour, soudain grossi par des pluies torrentielles survenues dans les Pyrénées, envahit la moitié de la ville de ses flots furieux, qui montaient au niveau des fenêtres des bas-quartiers. Prairies et fermes disparurent sous les tourbillons des eaux. Enfin, en 1579, la rivière, refoulant les sables de son ancien lit, se rua vers la mer par le plus court chemin. Dans ses *Souvenirs d'un Naturaliste* M. Quatrefoies donnait une image écrite très poétique de la barre de l'Adour, remplie d'allusions aux éléments qui se trouvaient front de mer et des rivières dès le Boucau jusqu'aux allées Marines: les plages, les dunes de sable avec des plantations de pins destinées à les fixer, les digues basses des ingénieurs Prony et Sganzin, les talus inclinés, l'étroit canal ou les travaux de Louis de Foix. Suivant la chronique de É. Ducéré: L. de Foix «fut frappé de voir que le fleuve, au-dessous de la ville, se rapprochait de la mer à une distance de trois quarts de lieue à peine, et que de là il se dirigeait brusquement vers le Nord, sur un parcours de sept lieues, au lieu de se rendre dans l'Océan par le chemin le plus court, et il projeta de lui creuser un canal par cette voie directe et rationnelle. [...] Ce travail fut des plus difficiles à raison de la force des eaux et de la nature du terrain sablonneux où les pilotis n'avaient pas d'assiette solide; trois fois il fut entièrement détruit, et Louis de Foix revint toujours à la charge avec une indomptable énergie. Enfin sa constance obtint le succès mérité. Lors que la digue fut achevée, les eaux, au lieu de détruire les derniers bancs de sable qui les séparaient de la mer, se répandirent au loin, formant une vaste étendue d'eau qui menaçait d'engloutir le pays tout entier. [...] Lorsque survint une crue d'eau extraordinaire qui, redoublant la force du courant, détruisit tous les bancs de sable qui lui faisaient obstacle, et dirigea le fleuve dans l'Océan, au lieu prévu par Louis de Foix, et nommé depuis le Boucau-Neuf. Ainsi fut établie l'embouchure actuelle de l'Adour». DUCÉRE, É. *Dictionnaire historique... op.cit.*, pp. 7, 9.

<sup>31</sup> GALARRAGA, Iñaki. "Una villa portuaria, episcopal, burguesa, fronteriza y militar. Notas de urbanidad y algunas ideas para un análisis de la villa de Bayona", in: *Hiri buruak. Baiona. Bayona* (plusieurs auteurs), Bilbao: Sendoa, 1994; p. 94.

<sup>32</sup> *Ibidem*.

<sup>33</sup> GOICOECHEA, Antton. «D'Hendaye à Bayonne: des bases du patrimoine maritime du littoral labourdin», in: *Itsas memoria. Itsas Ondarea/patrimonio Marítimo* (monographique), Donostia-Saint Sébastien: Untzi Museoa/Museo Naval, 2009; p. 282.

Mais les marais des bords des rivières étaient encore inoccupés pendant longtemps, ce qui constituait, conjointement avec les obligations de réserve militaire, un autre obstacle pour l'expansion de la ville. La façade de la ville s'est détenue aux limites d'Aranes et de Lachepaillet, à Berys, sur les marais d'Aritzague et Pontots<sup>34</sup>. Un peu plus tard surgit le quartier de Saint-Esprit sur une route de communication qui, provenant du nord, traversait la plaine à côté du pont et de la rivière. L'Adour avait implanté une frontière administrative entre le noyau principal de Baiona et Saint-Esprit. Cette division a aussi favorisé l'établissement d'une forte communauté juive après l'expulsion de l'Espagne vers 1580, physiquement et fiscalement séparée de Baiona. L'amplitude de l'Adour était si grande qu'elle a rendu difficile la construction des ponts sur le fleuve. Comme à Bilbao, durant sept siècles un seul pont a traversé l'eau courante, tandis que sur la Nive il existe des ponts depuis une époque lointaine.

L'emblématique pont du Génie, par exemple, relie le rivage gauche à la porte de Saint-Léon, la porte d'Espagne et quelques ruines de fortifications comme la tour de Sault avec les chaînes qui fermaient la Nive et la première maison du quai Jaureguiberry, modèle des maisons-entrepôts sur les bords de la rivière. De là, nous pouvons apercevoir le pont Pannecau; le nouveau marché à gauche et plus loin les constructions de la citadelle. Derrière apparaît le front des façades du quai Dubordieu entre le pont de Marengo et celui de Mayou (paysage de rivage composé de maisons bourgeoises), à côté du quai des Corsaires avec le Musée Basque de Baiona<sup>35</sup>. «En aval, le pont Mayou doit être aussi ancien; en tout cas il existait déjà quand Raimond Martres commença le pont Saint-Esprit. Tous ces ponts étaient en bois. Une comporte avec pont-levis permettait le passage des navires»<sup>36</sup>. Tout ce qui récupère la mémoire d'un paysage toujours fluvial, rempli d'éléments fonctionnels mais aujourd'hui esthétiques qui font partie de la scène urbaine symbolique dans les fronts de l'eau. F. Bériac remémore que «dans les alentours immédiats de Bayonne, il y a essentiellement des jardins et des vergers que la municipalité se soucie de protéger par une succession de règlements drastiques, à partir de 1275 contre toute déprédation»<sup>37</sup>, ce qui évoque des espaces de pommiers (et de cidre) cultivés, antérieurement à la propre ornementation moderne des fronts de l'eau que nous verrons avec les allées.

Un exemple de l'importance que des ponts ont acquis dans la signification géographique-urbaine bayonnaise est ce pont de Mayou encadré dans la pièce qu'intègre l'édifice du théâtre et l'hôtel-de-ville (temple civile mais sacré, couronné par les monuments de la divinité grecque-romaine), confluant la perspective de la façade avec la Nive et l'Adour, les murs du Réduit (ancienne tour de Saint-Esprit) de l'autre côté et les glacis de la citadelle au fond du paysage fluvial de grande valeur urbanistique, architectonique et esthétique. Des fortifications militaires rendirent aussi difficile l'expansion de l'ancienne ville:

“Si el sistema de fortificaciones que rodea la ciudad se apoya sobre las cualidades del relieve, teniendo en cuenta la posición de la ciudadela arriba de Saint-Esprit y el emplazamiento de las dos fortalezas, el castillo Viejo y el Castillo Nuevo, este sistema no ha contribuido menos a la modificación de la topografía sobre el contorno de la ciudad antigua, donde fueron excavados fosos y zanjas”<sup>38</sup>.

### III.2.1. LA CITÉ DU HAUT ET LA VILLE AU BORD DES RIVIÈRES (LE 'GRAND' ET LE 'PETIT')

“Una loma dominando las orillas pantanosas del Nive y del Adour en un punto donde el ancho valle inundable del bajo Adour se estrechaba”. Le réseau fluvial: “propiciaba un comercio de abastecimiento urbano y de exportación marítima. La villa ejercía celosamente su derecho de jurisdicción sobre [...] el Adour marítimo”<sup>39</sup>. C'est ainsi que Pierre Hourmat commence à

<sup>34</sup> Aujourd'hui endroit de forte présence d'infrastructures commerciales et industrielles comme nous verrons dans le quatrième chapitre.

<sup>35</sup> Un vieil hôtel au toit en auvent (bien caractéristique des constructions labourdines). Il fut construit au XVI<sup>e</sup> siècle par un riche commerçant du nom de Dagourette.

<sup>36</sup> GOYHENECHÉ, E. *Bayonne et la région bayonnaise...*, *op.cit.*, p. 75. «Dès l'origine il a dû exister un pont à Paneau sur lequel passait la route de Bonloc/ Saint-Jean-Pied-de-Port, peut être la rue Paneau consistait-elle en une levée de terre coupant les terrains marécageux du Bourg-Neuf et semblable à la rue 'du Pont Maiour'». *Ibidem*.

<sup>37</sup> BÉRIAC, F. «Bayonne au Moyen Age...», *op.cit.*, p. 38.

<sup>38</sup> LABORDE, P. «Bayona...», *op.cit.*, p. 15.

<sup>39</sup> HOURMAT, Pierre. “Bayona. Historia e identidad cultural”, in: *Hiri buruak. Baiona. Bayona* (plusieurs auteurs), Bilbao: Sendoa, 1994; pp. 54-55.

raconter la situation de la cité ancienne, avec les témoignages de la fortification du IV<sup>e</sup> siècle et la primitive cathédrale encore romane au cœur de la petite butte<sup>40</sup>. Pour les quartiers bas du Grand Baiona, deux murs perpendiculaires à la Nive, percés d'une porte flanquée de deux tours carrées, probablement au XIII<sup>e</sup> siècle furent élevés. Le roi donnait aussi aux bayonnais l'autorisation de construire 'un rempart avec tours vers la mer'. Sur le croisement de deux rivières de marées, au point juste de l'entité urbaine de la vieille 'Lapurdum' (la primitive implantation du domaine de Rome sur l'Adour, mais pour Jean-Luc Tobie à la veille de la dissolution de l'empire romain, *Lapurdum* n'était pas encore une ville, car elle était close d'un rempart) naquit la cité de Baiona, port maritime comme Bilbao et Donostia-Saint Sébastien:

"La ciudad de Lapurdum y el monasterio de Saint Server, como elementos de dominio material y espiritual sobre una región a la que se denomina Wasconia. [...] La mejor orientada de las cuatro colinas emergentes que jalonan las aguas pantanosas de la desembocadura de su afluente Nive, en un área geográfica de fuerte valor estratégico entre los dominios vascones, representa un asentamiento urbano, que colmaría con creces todas las premisas establecidas por los tratadistas del renacimiento, casi doce siglos después del inicio del Lapurdum romano, como las más adecuadas para la fundación de la Ciudad Ideal"<sup>41</sup>.

La situation de privilège à la jonction de l'Adour et de l'océan est à la fois défensive et 'offensive', si le 'castrum' romain ne semble pas être prioritairement construit comme fort maritime (même si les remparts s'étaient élevés à cause des incursions des pirates germaniques). L'historien de l'antiquité C. Julian admet qu'il a pu exister, plus anciennement (pendant les trois premiers siècles de notre ère), quelque forme d'habitat côtier lié à la pêche. «L'étude des objets retirés du mouillage de San-Telmo nous assure d'un trafic maritime dès le premier siècle avant J. C. tout le long de la côte aquitaine et cantabre, puisque l'épave antique découverte il y a quelques années sur ce même site sous-marin était chargée de minerai de fer que l'on identifie comme provenant de la mine de Somorrostro»<sup>42</sup>. Effectivement, comme nous l'avons déjà avancé Baiona a pu être un nœud routier d'une voie littorale préromaine qui avait augmenté son importance au moyen âge (la route longeant la côte pour aller à Compostelle concurremment avec le 'chemin français'). «Sa position de contrôle du franchissement d'une voie de terre serait un argument plus convaincant lorsqu'on observe qu'à cet endroit la vallée de l'Adour se resserre considérablement au niveau du confluent»<sup>43</sup>. Même la ville était un modèle dans sa propre définition esthétique et urbaine:

"Se enfatiza en primer lugar la puerta de entrada en la villa a través del gran puente sobre el Adour y como tal vienen ambos: puente y puerta, nominados con su correspondiente inscripción, al fondo destaca el perfil de la villa de Bayona, con sus torres más significativas, con sus casas de pifón a una escala más doméstica y menor, y se remata el perfil urbano, con los castillos Nuevo y Viejo completando la ajustada definición de exquisita urbanidad"<sup>44</sup>.

D'un point de vue architectonique et urbanistique, les éléments plus relevants de l'urbanité bayonnaise aux fronts des rivières seront les endroits de diverses géométries avec leurs ponts de passage et d'articulation urbaine, traversant les courants fluviaux, les ports abondants des bords du fleuve<sup>45</sup>, spécialisés en différentes activités (qui ont multiplié la capacité commerciale et la culture maritime des pêcheurs sur laquelle s'est assise l'activité bourgeoise initiale<sup>46</sup>), les portes d'entrée, les rues du moyen âge pleines d'artisans et de commerçants, les tours

<sup>40</sup> Selon l'écrivain Victor Hugo, pendant le XIX<sup>e</sup> elle était encore le plus bel édifice de l'extrême Sud-Ouest pyrénéen. Reflet des grandes cathédrales jacobites essaimées le long du chemin de Compostelle; couleur d'amadou et toute rougie par le vent de mer.

<sup>41</sup> GALARRAGA, I. "Una villa portuaria...", *op.cit.*, p. 79.

<sup>42</sup> TOBIE, Jean-Luc. «A propos de l'antiquité de Bayonne», in: PONTET, Josette (dir.). *Histoire de Bayonne*, Toulouse Cedex: Privat, Univers de France, 1991; p. 16.

<sup>43</sup> *Idem*, p. 20. La nécessité d'assurer ces routes côtières justifie pour J. L. Tobie, plus que tout, la fondation militaire de la cité à cette époque-là. L'axe du 'nouveau pouvoir' que parcouraient les courriers officiels de la poste impériale en provenant de la Péninsule Ibérique vers Bordeaux.

<sup>44</sup> GALARRAGA, I. "Una villa portuaria...", *op.cit.*, p. 95.

<sup>45</sup> Sur les rives droite et gauche de la Nive, où les berges étaient remplies de quais, se trouvaient le port du Vergier, le port Neuf, le port de Castets, le port de Suzée, le port de Bertaco, le port de Sault, le port de Pannecau et le port des Menons. Pendant le moyen âge la plupart des canaux restèrent ouverts aux bateaux de petit tonnage, mais peu à peu ils furent comblés par des alluvions de la rivière et transformés en rues.

<sup>46</sup> C'est ainsi possible d'entendre la fonction de la vieille Societatis Navium Bayonensium depuis le XI<sup>e</sup> siècle (société des navires de Baiona, avec des statuts rédigés entre 1207 et 1213), pour mieux organiser et défendre le commerce bayonnais, à la façon de précédent important pour le Consulat à Bilbao (Consulado de Mar, Casa de Contratación y Universidad de Bilbao) qui opérait à partir du XV<sup>e</sup> siècle ou la plus récente Compagnie de Caracas à Donostia-Saint Sébastien (XVIII<sup>e</sup> siècle).

défensives, les châteaux (le Vieux et le Neuf) et la fortification; une forme architectonique émergente, de sorte que la présence des deux châteaux marquait le paysage bayonnais:

“El Château Vieux de Bayona es la representación y el símbolo de la primitiva ciudad por ser el recinto más cualificado de su sistema defensivo. Sus redondas torres esquineras conformarían, junto con los torreones que franqueaban la antigua muralla, la imagen de la ciudad fortificada. [...] El Château Neuf es la representación y el símbolo de la expansión de la ciudad que alcanza el otro lado del Nive. Frente a la Vieja Bayona [le Grand Baiona] con su Castillo Viejo, se sitúa el Bourneuf, el burgo nuevo, la Pequeña Bayona [le Petit Bayonne] con su Castillo nuevo. [...] Las edades de la ciudad de Bayona se hacen patentes en la superposición de sus cinturones de fortificación. La antigua muralla ceñida a la catedral muestra su trazado en el frente de las casas, entre las que se ven los torreones que la flanqueaban. Las sucesivas fortificaciones han ido formando una sucesión de glacis de murallas y fosos que hoy día se han convertido en un cinturón de deliciosos espacios verdes que rodea a la ciudad. [...] El sistema de fortificaciones se ofrece hoy como un parque laberíntico, con muros y rampas que propician la alternancia de ambientes soleados y umbríos adecuados incluso para un jardín botánico. Se ofrecen rincones silenciosos y apartados, y hasta inquietantes soledades”.

Nous avons choisi cet extrait du texte parce qu’il explique formidablement bien la relation urbaine des éléments qui conforment l’image monumentale de Baiona, toujours associés à l’architecture militaire, qui est devenue de nos jours une partie fondamentale de la structure physique et esthétique-iconographique de la ville et son histoire duale, contradictoire, de contention et d’approximation aux fronts de l’eau. L’enceinte de Baiona a toujours attiré le regard par sa monumentalité bien conservée et la construction de l’emplacement ou ‘site’. Le polygone irrégulier gallo-romain était ainsi situé dans la confluence de la Nive avec l’Adour<sup>47</sup>.

L’enceinte la plus ancienne correspond à la cité épiscopale, alors qu’une autre enceinte autour du noyau d’origine a grossi la ville jusqu’aux terres basses des lits fluviaux (comme nous l’avons avancé au commencement de ce chapitre), logiquement plus vulnérables aux inondations périodiques<sup>48</sup>. La ‘Grand Baiona’ configurée de cette manière a eu un élargissement à l’autre côté de la Nive, le nouveau bourg ou le ‘Petit Baiona’<sup>49</sup> sans de grands corsés défensifs hautement significatifs. Le ‘Petit Baiona’ correspond à l’ancien ‘Bourg Neuf’ créé aussi au XII<sup>e</sup> siècle, avec des rues perpendiculaires à la Nive qui remplacent les canaux, qui a culminé après la construction du Château Neuf. L’Adour et la Nive sont les frontières naturelles du quartier et les ponts sont ici pour franchir des limites.

Les installations militaires, bien que moins considérables que de l’autre côté de la Nive, ont également bloqué toute possibilité d’expansion de la ville. Dessinées vers la première partie du XVII<sup>e</sup> siècle, quelques vues et cartes de Baiona montrent une urbanisation vivement concentrée au bord de la Nive, avec la trace urbaine gothique et les façades des maisons densifiées sur les fronts de l’eau, sauf les quatre points des murailles, aussi bien dans la Grand Baiona qu’au Petit Baiona. Un espace libre près du Réduit (dans le Petit Baiona) constituait l’unique lieu public libéré d’édification tandis que les bords de l’Adour étaient encore certainement vides. Au Bourg Neuf existaient aussi quelques chantiers de construction et d’entretien navale qui seraient une des principales activités de la rivière et font de richesse pour les bayonnais (ils disparurent discrètement au cours des siècles). Une porte fortifiée commandant le pont sur l’Adour suivait une trace à peu près parallèle à la Nive. «Elle revenait alors vers la Nive parallèlement à la rue Panecau et se terminait sur la Nive par la tour des Menous située en face de la tour de Sault»<sup>50</sup>.

Dès les premières décennies du XIII<sup>e</sup> siècle les couvents des Dominicaines et Franciscaines occupent la façade de la ville vers l’Adour dans le premier cas et vers la Nive dans le deuxième, au lieu du vieux Clos des Galées sur le bord droit de la Nive (quelques couvents communiquaient directement avec la rivière par des portes de la courtine). À cette époque-là il est probable que les tonneliers s’établissent sur la rive droite de la Nive, parce que la proximité de l’eau rendait plus facile leur commerce. À partir du premier castrum romain, la figure emblématique de Baiona était constituée par la cité du haut et les bourgs sur le rivage, de

<sup>47</sup> Des tours qui à l’époque entouraient la ville n’existent aujourd’hui que des fragments préservés, sachant qu’ils étaient de trois types: tours circulaires demi-hors-œuvre, tours en fer à cheval et tours demi-circulaires. Au moyen âge il y existaient aussi trois portes: orientalis, meridiana et occidentalis (J. L. Tobie).

<sup>48</sup> Non seulement l’approfondissement des fosses pour accueillir les eaux de la rivière sinon une écluse fut construite à la hauteur de la ville en 1571.

<sup>49</sup> La quartier antérieurement connu comme Saint-André, a été toujours habité par des travailleurs et de petits artisans.

<sup>50</sup> GOYHENECHÉ, E. *Bayonne et la région bayonnaise...*, op.cit., p. 82.



sorte que l'Adour et la Nive, avec les murailles et les fortifications créaient de fortes discontinuités dans la texture urbaine. La structure interne de chacun des quartiers et faubourgs correspond à la date d'apparition, et leurs fonctions et leur contenu social surignent les caractères strictement géographiques. La rue des Thiers, ancien port Verger, suppose l'unique élargissement de la voirie de l'ancien secteur avec une dense édification.

Sur la rive gauche de la Nive s'étendait le faubourg Saint Léon avec sa célèbre porte devenue bastion, au sud-ouest de la ville, où se trouvaient les endroits des tanneries et les moulins de Podelis et de Mategelos au bord de la rivière. Les tanneurs utilisaient les canaux des fleuves dans les quartiers de la fontaine de Saint Léon (avec la petite chapelle de ce nom où prêtaient service les maires et gouverneurs) et 'als Noguers', probablement sur la bordure. Le faubourg de Tarride longeait la ville de l'ouest au nord-ouest jusqu'à la rive gauche de l'Adour, selon les précisions de É. Goyheneche. C'étaient surtout des quartiers de marins sur un terrain marécageux où les bateaux pénétraient loin à l'intérieur des terres de marais et de rivage; lieu où se trouvaient aussi les célèbres moulins de Tarride et de la Mufale. Le long de la route vers Saint-Jean-Pied-de-Port, le faubourg des Mousserolles se trouvait également entre la Nive et l'Adour. Pour cet auteur nous pouvons comparer «toutes proportions gardées, Baiona à Venise, que devait même rappeler le paysage des quartiers bas sur les rives de l'Adour et de la Nive», pendant que «Bayonne jouait, dans le golfe de Gascogne, [...] beaucoup plus modestement, le rôle d'intermédiaire qui fut celui de Venise dans la Méditerranée»<sup>51</sup>. Or ce paysage urbain configuré à côté des rivières des marées, la 'grande' et la 'petite' (l'Adour et la Nive), a disparu à cause de la destruction des faubourgs et la démolition des maisons en 1523 et 1680 argumentant des raisons militaires (le 'rayon kilométrique')<sup>52</sup>, ce qui modifia grandement la physionomie de la périphérie de la ville et surtout des fronts d'eau au bord des rivières, refluant la population des faubourgs vers la cité et la construction des maisons de quatre ou cinq étages pour suppléer au manque de place à l'intérieur des murailles.

L'évolution de l'économie maritime, l'expansion démographique relative et le corsé des murailles ont avancé à partir du XII<sup>e</sup> siècle l'émancipation de la cité et la conquête urbaine des bords de la Nive. Les caractères et éléments reconnus de la cité furent fixés en un bourg du haut où se cherchait la cathédrale devenue gothique (le 'Grand Baiona') et, pièce urbaine significative, l'échauguette (la tour de guet), d'où s'était possiblement divisé l'urbanisation inférieure en direction de la Nive de la même manière que les canaux et les ports fluviaux; axes du lotissement ou le parcellement gothique du terrain. F. Bériac nous rend compte de la grande contradiction qui existait entre la 'noblesse' du grand bourg avec la cathédrale comme unique signe de monumentalité –en dehors des édifices militaires– et les quartiers défavorisés: «il faut avoir aussi en mémoire l'extraordinaire contraste qu'il devait y avoir entre cet édifice élégant et les bas quartiers de la ville construits sur des vasières malodorantes»<sup>53</sup>. Ces nouveaux faubourgs furent ensuite protégés de murailles, et les travaux de canalisation commencèrent:

"Una vez eliminados y rellenados estos canales o 'ester' portuarios, queda así definida con propia entidad urbana las vegas del Viejo Burgo, entre la Villa Alta y las orillas fluviales, ya desde la primera mitad del siglo XVI y los hace sobre la base, de las dos calles principales: la del Puerto Nuevo, portificada a excepción de la fachada correspondiente al convento, y la del Carmen de dimensiones y proporciones urbanas muy amplias"<sup>54</sup>.

Le paysage urbain des rivières au moyen âge prend la physionomie typique et l'image esthétique projetée dans le futur avec les maisons d'arche sur les pilotes, où la pierre était un signe de richesse. Évidemment, la plupart des rues des quartiers du Grand Baiona et le Petit Baiona étaient au moyen âge des canaux ou ports, ceux-ci pénétraient entre les maisons riveraines construites directement sur les ports sans l'intermédiation des quais (les quais étaient une exception). Leur premier étage reposait sur les arceaux. Sous eux la circulation était libre et les bateaux de pêche ou les 'galupes' de transport venaient y aborder.

«Les ports des quartiers bas de Bayonne devaient ressembler à certains quartiers de Bruges ou d'Amsterdam à la même époque. Le même paysage est commun à plusieurs autres ports: Chioggia en Italie par exemple. Il devait exister à Bordeaux un quartier ou un quai présentant les mêmes caractères. [...] À Bayonne, les passages situés sous les arceaux sont encore publics. Au XVIII<sup>e</sup> siècle, nombre de ces passages furent cédés par la ville aux propriétaires des immeubles moyennant une redevance. Les rivages de la mer appartenaient en

<sup>51</sup> *Idem*, p. 438.

<sup>52</sup> Espace libéré pour l'artillerie.

<sup>53</sup> BÉRIAC, F. «Bayonne au Moyen Age...», *op.cit.*, p.73.

<sup>54</sup> GALARRAGA, I. "Una villa portuaria...", *op.cit.*, p. 96.

principe au roi, bien qu'ils fussent souvent accaparés par des particuliers ou par les villes; le droit du roi sur les côtes de la mer s'étendait aux berges des rivières parcourues par la marée et à la portion de terre qu'elle recouvrait»<sup>55</sup>.

On rencontre en ces lignes un sens de l'espace public et du terrain de rivière dans les fronts de l'eau partagé par la collectivité, comprenant les rivages et les terres basses des rives de l'Adour et la Nive «in basa maris juxta magnum pontem Baïone», lequel disparaîtra à l'avenir mais il sera ré-découvert à l'époque déjà moderne avec les allées et les promenades comme celles qui s'étaient établies sur les fronts maritimes. Deux ponts en bois sur la Nive et un autre traversant l'Adour exigeaient la protection presque continue de la municipalité. Les ponts étaient nécessaires pour la communication des divers quartiers qui arrivaient jusqu'au bord des rivières et qui ont constitué le caractère fluvial de Baïona. Les bourgeois commerçants ont bientôt réclamé les privilèges pour le commerce et le boucan. Vers 1557 des travaux pour l'établissement d'un havre ont commencé et en 1571 l'ingénieur L. de Foix que nous avons cité a construit la digue colossale en bois et en pierre.

Mais la ville va être encore pendant plusieurs siècles sous la supervision de l'intendance militaire, cette vision défensive primant sur la vision plus sociale. À partir de la troisième partie du XVII<sup>e</sup> siècle va commencer une série de projets visant à améliorer la capacité défensive de la ville, à cause de la transformation de l'espace urbain en 'machine de guerre' comme les places fortes jusqu'à la deuxième partie du XIX<sup>e</sup> siècle (situation pareille à Donostia-Saint Sébastien)<sup>56</sup>. «Cependant, dès l'Antiquité, semble apparaître déjà ce qui sera le destin de Bayonne à l'orée des temps modernes: place frontière, 'boulevard du royaume', lieu d'expérimentation, jusqu'à Vauban, des techniques de fortification»<sup>57</sup>. Phénomènes qui seront très importants:

«Bayonne fut évidemment resserrée, dans un temps lointain, entre la base de la colline qui porte la cathédrale et la rive gauche de la Nive. D'anciennes fortifications ont dû commander le confluent des deux rivières; c'est de ce point que nous allons partir pour suivre l'enceinte actuelle, œuvre de Vauban. À cet endroit, l'Adour jette son flot montant dans le fossé rempli de grands roseaux. Un pont dormant fait communiquer la ville aux superbes boulevards plantés de vieux arbres qui l'encadrent tout entière»<sup>58</sup>.

Baïona est une ville de commerce devenue militaire, par la force des événements; elle n'a été pratiquement que cela. On est frappé à la fois par la faiblesse de son secteur industriel et par la modestie de ses fonctions administratives (ville de garnison, ville portuaire de surcroît, ville d'étape et de passage)<sup>59</sup>. Véritablement, le port a joué pour cet auteur un rôle dissuasif pour l'industrie de crainte que leurs produits soient lourdement taxés pour l'entrée en France. En revanche, l'influence des activités commerciales maritimes sur la population était considérable, surtout pour les gens qui s'enrôlaient dans l'armée de mer ou dans la marine marchande. La seule industrie de grande dimension qu'a connue Baïona a été celle des chantiers navals pour la réparation et construction de bateaux, installé largement sur les rives de l'Adour, ce qui donnait un caractère spécifique au paysage des fronts d'eau. Sur la rive droite de l'Adour (à Saint-Esprit) fut aussi installé un arsenal de la Marine, gêné par la faible profondeur de l'estuaire.

Les travaux de fortification durèrent quelques siècles; période où nous pouvons remarquer le bastion de défense à l'entrée du XVII<sup>e</sup> siècle<sup>60</sup> (l'ingénieur Errard de Bard Le Duc) et la citadelle vers 1677 (le commissaire général de fortifications, maréchal Vauban), où se divisaient les deux rivières et tous les ponts; tous les bateaux, presque toutes les fortifications et tout l'intérieur de la ville. L'élément le plus connu du système défensif de la ville 'entre rivières' était

<sup>55</sup> GOYHENECHÉ, E. *Bayonne et la région bayonnaise...*, op.cit., p. 76.

<sup>56</sup> «Fueron los ingenieros militares Deshoulières y sobre todo Vauban, a quienes correspondió el protagonismo de las transformaciones urbanas que iban a convertir, paulatinamente, una villa definida por 'recintos mejor o peor pertrechados', en un fortín abaluartado y casi unitario, cuyos perimetros de 'gruesa corteza y articulados en puntas de baluarte' iban a suponer la hegemonía de lo militar, sobre cualesquiera otros valores de la urbanidad y la vida colectiva». GALARRAGA, I. «Una villa portuaria...», op.cit., p. 97. Cet architecte dénonce que la construction des bastions et d'autres éléments de fortification va défigurer la structure subtilement harmonieuse des endroits publics et des espaces typiquement urbains.

<sup>57</sup> TOBIE, J. L. «À propos de l'antiquité...», op.cit., p. 23.

<sup>58</sup> DUCÉRE, É. *Histoire topographique... II*, op.cit., p. 198.

<sup>59</sup> PONTET, Josette. «La cheville ouvrière du commerce avec l'Espagne», in: PONTET, Josette (dir.). *Histoire de Bayonne*, Toulouse Cedex: Privat, Univers de France, 1991; p. 147.

<sup>60</sup> C'est ainsi au XVII<sup>e</sup> siècle qui commencent à paver les rues principales, servant d'abord des cailloux de rivière.

devenu une pièce urbaine vraiment importante pour le paysage des fronts d'eau, grâce à la démolition de quelques bâtiments anciens afin d'assurer la libération de la place militaire. Après tout, ces difficultés ne furent pas de graves empêchements pour l'expression d'un urbanisme civil des fronts d'eau, limitant la rivière: les célèbres Allées Boufflers, allées Marines et allées Paulmy. C'est la partie la plus récente de la Baiona historique au bord des rivières, avec les boulevards ouverts autour du 'Grand Baiona' et les voies de communication et circonvallation (ligne de ceinture): Lachepaillet et Tour-de-Sault ou la place du Réduit dans la confluence de la Nive et l'Adour, ouverte après la démolition de la Porte de France en 1907; face au pont de Saint-Esprit. Une belle facture de nobles façades et d'espaces sur le front d'eau que nous laisserons pour le chapitre suivant.

### III.2.2. L'ESPACE URBAIN 'DE L'AUTRE CÔTÉ'

En tout cas, le terrain pour l'installation de la citadelle n'était ni l'ancienne cité ni le petit bourg de la Nive, sinon l'autre côté de l'Adour, où nous avons annoncé qu'il était depuis le siècle précédent l'endroit habité par une communauté juive procédant de l'Espagne et du Portugal: c'était le quartier de Saint-Esprit ou plus anciennement le faubourg du 'Cap du Pont', arrivant sur une grande place au bord de l'Adour, avec une fontaine au milieu où on vient chercher de l'eau:

«C'est au bord de la route qui venait du nord et descendait du plateau et avant qu'elle ne franchit le fleuve que s'est organisé Saint-Esprit; il s'apparente à un typique faubourg d'outrériver, ou du 'bout du pont', d'une ville installée sur un fleuve. Mais son intégration à la vie bayonnaise est peut-être moins liée à l'établissement du port, étant donné la largeur du fleuve, qu'à des facteurs historiques. La frontière administrative que constituait l'Adour jusqu'en 1856 a longtemps opposé ou empêché l'union de Saint-Esprit à Bayonne, de même qu'elle a favorisé l'établissement d'une puissante nation juive que la ville ne voulait pas dans ses murs»<sup>61</sup>.

Antérieurement, sur la rive droite de l'Adour il y avait quelques bâtiments (couvents religieux, etc.). Le quartier était tête de pont bayonnaise en territoire landais (diocèse de Dax) après la création du pont de bois sur l'Adour. En effet, le faubourg (Saint-Esprit-du-Cap-de-Pont) naquit de la construction de ce pont sur l'Adour. Mais, en ce temps-là «Bayonne s'efforce avec opiniâtreté d'imposer son contrôle sur la rive droite de l'Adour», parce que «les intérêts économiques vitaux de la ville consistent à dominer le fleuve» et «depuis le XII<sup>e</sup> siècle Bayonne a grandi comme un port de marins, pêcheurs ou marchands»<sup>62</sup>.

Depuis sa naissance vers les dernières années du XVI<sup>e</sup> siècle comme juridiction alternative à la ville de Baiona, Saint-Esprit avait été plutôt séparé du centre de ville, si courte que soit la distance physique, même si le large pont qui traversait l'Adour était déjà construit. Mais le bourg de Saint-Esprit, plus unifié au territoire des Landes, a obtenu la catégorie de ville, tête des cantons de Dax. Le faubourg ne sera plus dépendant de Baiona jusqu'à l'arrivée du chemin de fer au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle. En ce temps-là, les cartes de la zone venaient annoncer une seule ligne d'édification au bord de l'Adour, accompagnée d'un endroit public entouré d'une église et de quelques maisons, à part des couvents religieux suivant les modèles architectoniques du moyen âge: "organizado en torno a una plaza en la cabeza del puente, allí donde el convento, el viejo hospital y el claustro y sobre todo la fuente, conforman espacios y lugares urbanos bien definidos y mejor cualificados"<sup>63</sup>.

La parution de la citadelle sur la butte Castelnau sur le bord droit de l'Adour représente le facteur le plus éminent du processus de militarisation de la ville: "arquitectura como arma de defensa, a caballo entre dos elevadas lomas, con un brillante sistema de acceso desde la margen fluvial, como formalización de un potente castillo, mayor que todos los anteriores y compendio de todos los sistemas de defensa"<sup>64</sup>. Nous verrons ici les instructions du célèbre ingénieur Vauban pour la construction de la citadelle au bord de la rivière avec les ponts et les portes (à la ville et à la campagne) et les ordres pour la libération du terrain d'alentour:

«... (Il faut)... la tracer carrée le plus régulièrement qu'il sera possible, et de 120 toises d'un bastion à l'autre. Le terrain devra être aplani et les matériaux rassemblés; le chemin couvert, avec un parapet et des

<sup>61</sup> LABORDE, P. «Ville de rivières...», *op.cit.*, p. 7.

<sup>62</sup> BÉRIAC, F. «Bayonne au Moyen Age...», p. 36.

<sup>63</sup> GALARRAGA, I. "Una villa portuaria...", *op.cit.*, p. 95.

<sup>64</sup> *Idem*, p. 97.

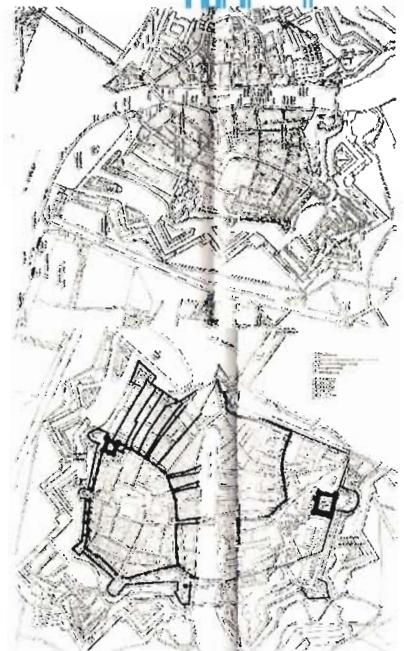
banquettes revêtues; faire deux demi-lunes, toutes deux environnées de fossés et de glacis. On doit ouvrir une petite porte du côté de la campagne et une autre du côté de la ville, avec des ponts levis, ponts dormants et barrières. [...] Il faut ménager une place d'armes et des rues commodes soigneusement pavées [...] Après cela, razer tous les petits lieux éminents qui pourraient nuire à cette place, combler les ravins, et abattre les bâtiments, haies et buissons qui se trouveront à la distance de 60 toises de la palissade et de son glacis, et faire la même chose de tous les fossés, maisons et murailles qui se trouveront à pareille distance de l'enceinte des faubourgs»<sup>65</sup>.

En définitive, là l'avenir le quartier de Saint-Esprit sera le seul exemple d'une intention de planification urbaine réalisée avec quelque rigueur scientifique-technique. Un plan géométrique pareil aux élargissements villes à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle et à l'aube du XIX<sup>e</sup> siècle, juste au commencement de la modernité.

---

<sup>65</sup> SACX, M. *Bayonne et le Pays Basque: témoins de l'histoire: recueil de textes pour servir à l'illustration de l'Histoire Générale*, Bayonne: Musée Basque, 1968; pp. 86, 88.





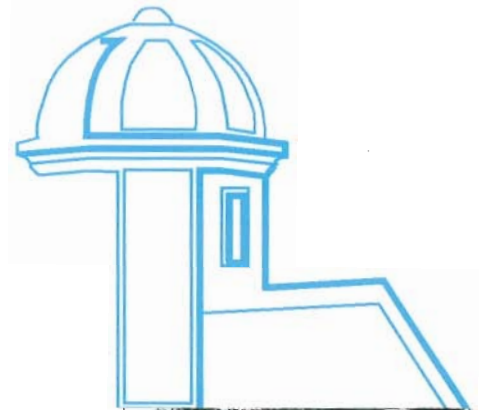
2.4. Construction des quais, s. XVIII. Expansion du Moyen Âge et moderne. PONTET, Josette (dir.). *Histoire de Bayonne*, Toulouse Cedex: Privat, Univers de France, 1991; pp. 112-113 et 24-25.

2.1.-2.3. Depuis le premier pont sur l'Adour et les remparts des Allées Paulmy on peut voir les tours de la cathédrale de Baiona dans l'emplacement primitif au Vieux Bourg.



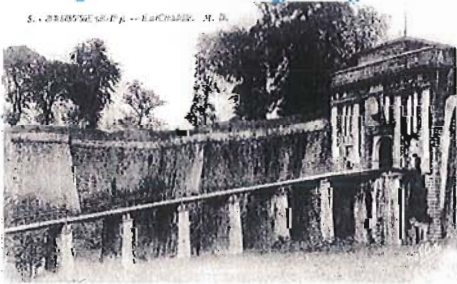
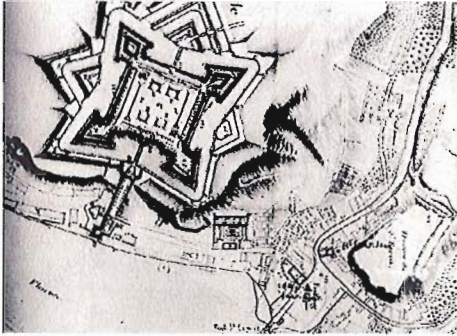


2.5.-2.8. Vestiges de quelques murailles et des portes de Baiona dans le Bourg Neuf, à côté de l'Adour.



2.9. Le Château neuf dans le Bourg Neuf (état actuel, 2010).  
2.10.-2.11. Le Château vieux, monument historique du Vieux Bourg (état actuel, 2010).





2.13., 2.15. Les remparts et les portes de la Citadelle sur le rivage de Saint-esprit.

2.12. Détail de la Citadelle, carte de 1694 (M. de Ferry). GOYHENECHÉ, Eugène. *Bayonne et la région bayonnaise du XII<sup>e</sup> au XV<sup>e</sup> siècle*, Salamanca: Université du Pays Basque, 1990.

2.14. Rampe et porte de la Citadelle (Marcel Delvoy). PONTET, Josette (dir.). *Histoire de Bayonne*, Toulouse Cedex: Privat, Univers de France, 1991; p. 80

# 3

## LA VILLE MODERNE





<i>Index</i>	p.
III.3. LA VILLE MODERNE: CONFIGURATION SYMBOLIQUE ET CONSTRUCTION SIGNIFICATIVE DE L' ESPACE URBAIN SUR LES FRONTS DES RIVIÈRES.....	759
III.3.1. LES BOURGS ET LES FAUBOURGS. LA REUNIFICATION AVEC SAINT-ESPRIT.....	763
III.3.2. ALLÉES ET PROMENADES À BAIONA. L'ESPACE URBAIN DE QUALITÉ QUI S'APPROCHE DES BORDS DE L'EAU.....	767

### III.3. LA VILLE MODERNE: CONFIGURATION SYMBOLIQUE ET CONSTRUCTION SIGNIFICATIVE DE L' ESPACE URBAIN SUR LES FRONTS DES RIVIÈRES

Si on pousse le commencement de la modernité historique et politique vers la moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle, la modernité économique vers la moitié du siècle suivant et la modernité artistique vers la troisième partie du XIX<sup>e</sup> siècle, nous pourrions parler aussi d'une modernité concernant la manière bourgeoise de construire et de configurer l'espace urbain et les endroits publics des villes européennes. Après une planification plutôt baroque aux portes de la modernité, nous avons déjà largement disserté dans les parties précédentes sur le modèle de l'agrandissement ou l'élargissement des villes, fruit des théories de l'urbanisation, et comment cela affecte le Pays Basque Ibérique. Nous avons remarqué les exemples paradigmatiques de Bilbao (la ville commerciale et métropole industrielle) et Saint Sébastien (la ville bourgeoise, touristique et puis métropole portuaire), sachant que «depuis le début du XIX<sup>e</sup> siècle une mutation radicale qui en a fait un territoire fortement industriel, administratif et résidentiel, enchâssé dans une nature qui quoique grignotée fortement se maintient encore en bordure immédiate»<sup>1</sup>. L'approche à l'espace du Pays Basque continentale montre une situation bien décrite dans le paragraphe suivant de M. Berger:

«Vouée principalement au tourisme, le littoral d' Iparralde a longtemps gardé ses structures urbaines autour de vieux quartiers. En se développant, les villes ont grandi isolément. Les entrées de ville, encombrées de panneaux publicitaires, stigmatisent le paysage en le banalisant. Le modernisme architectural des années 20 et 30 [du XX<sup>e</sup> siècle], et le néo basque devenu exemplaire mais qui va plus tard s'altérer en modèles réduits sur toute la côte puis vers l'intérieur, commencent à se manifester alors que Bayonne vient à se peine de s'affranchir de ses remparts»<sup>2</sup>.

Les travaux d'aménagement du port de Baiona ont constitué également une grande question urbaine. La situation de l'embouchure était vraiment pénible au début du XIX<sup>e</sup> siècle, vu que l'époque de la Révolution n'avait laissé que quelques projets sur la table. Les résultats de l'amélioration de la barre dans l'estuaire n'ont jamais été concluants, mais bien au contraire, ils n'aboutirent souvent qu'à la détérioration des conditions de franchissement. Baiona était ainsi considéré un des plus difficiles et dangereux ports d'Europe, où capitaines et pilotes étaient obligés de faire des manoeuvres très délicates. Le port était en plus fermé chaque fois que les bancs de sable émergeaient aux canaux ou à l'embouchure; situation améliorée avec les travaux réalisés à partir de 1830. Vers l'équateur du XIX<sup>e</sup> siècle Baiona s'est libéré des maigres fonctions de port militaire, quittant l'arsenal et le déclassement de la place militaire.

La construction navale a beaucoup décliné à cause de l'inadaptation des productions à l'évolution de la nouvelle marine marchande. «Les petits bâtiments sortis des chantiers bayonnais et destinés au transport de voisinage sur mer ou en rivière étaient condamnés dès lors que le rail était en mesure d'assurer ce type d'échange. Aussi est-ce principalement le chemin de fer qui a tué la construction navale locale»<sup>3</sup>. Le transport ferroviaire que nous verrons ci-dessous a impulsé le déclin du port jusqu'à la deuxième guerre carliste et la forte croissance du trafic maritime. La multiplication des bateaux à vapeur a changé non seulement l'économie, le temps du trafic maritime et le prix des voyages et marchandises mais l'esthétique et l'iconographie des espaces portuaires remplis de bateaux à voile (avec des forêts de mâts nus qui, entre des 'arbres sans feuilles', laissaient voir l'image iconique et symbolique de la ville); maintenant supplantés par les machines avec sa fumée puante qui recouvre du ciel en gris charbon, les profils diffus de l'horizon et les bruits qui nous annoncent

<sup>1</sup> BERGER, Michel. "Ressemblances et dissemblances des paysages frontaliers du Pays Basque" in: URTEAGA, Eguzki (coord.). *L'aménagement du territoire en Pays Basque*, Zarautz: Eusko Ikaskuntza/SEB, Dakit, 2008; p. 104.

<sup>2</sup> *Idem*, p. 107.

<sup>3</sup> JOURDAN, Jean-Paul. «La conjoncture maritime du XIX<sup>e</sup> siècle», in: PONTET, Josette (dir.). *Histoire de Bayonne*, Toulouse Cedex: Privat, Univers de France, 1991; p. 188.

la présence immédiate entre le brouillard d'un port, une baie ou une rivière des marées partiellement navigable<sup>4</sup>.

Si l'importance des artères fluviales fut considérable durant plusieurs siècles, elle a été améliorée depuis l'arrivée du chemin de fer. Comme c'est le cas d'autres villes (Donostia-Saint Sébastien ou Bilbao), le chemin de fer fut tracé au bord de la principale rivière mais non pas le long sinon à travers (parce que l'autorité militaire et la Chambre de Commerce étaient désireuses de maintenir les constructions navales), jusqu'à la gare de Saint-Esprit dans l'autre côté de l'Adour aux pieds de la citadelle:

"La llegada del ferrocarril de Burdeos a la nueva estación del Mediodía, en Saint-Esprit (1855), exigió la unión de esta con Bayona (1857). [...] La ciudad vio nacer un nuevo barrio en las Alamedas Boufflers, mercados de abastos modernos al estilo Baltard, un matadero, puentes de mampostería sobre el Nive. El puente de hierro sobre el Adour (1866) culminó el gran nudo ferroviario de Bayona"<sup>5</sup>.

Cela remodèle et revalorise en partie le quartier de Saint-Esprit. Comme il en a été de même pour Donostia-Saint Sébastien, Baiona était située au milieu de l'axe Madrid-Paris, point stratégique mais difficile pour l'installation du chemin de fer au bord de la rivière:

"Aturri [l'Adour] ibaia zeharkatzeko puntu egokia bilatu behar izan zuten, gotorlekuko muinoa igaro behar izan zuten eta Bokaleko portuko baliabideak aprobetxatzeko ibaiaren ibilbideari segitu behar izan zioten. Horrek guztiak Aturriren eskuineko ertzean begizta handia eginarazi zuen. Geltokia Santespíritu auzoa Hiriarekin lotzen duen harrizko zubitik hurbil kokatu zuten. Leku hori egokia izan zen Baionan urte batzuk geroago gaiztatuko lehen hedapenerako [ce qui nous citerons plus tard]"<sup>6</sup>.

Dans la suivante description de l'époque, nous pouvons constater l'accueil que les fronts de l'eau ont fait au train qui s'approchait du rivage et qui transitait dès le bord de la rivière jusqu'au premier arrière pays côtier<sup>7</sup>, voyant l'altération spatiale radicale qui s'est produite:

«En quittant la station du Boucau, la voie se prolonge parallèlement à l'Adour en franchissant le havre des Pilotes, aujourd'hui comblé; on a devant soi la barre et l'immensité de l'Océan. Bientôt le chemin infléchit à droite, entre dans les forêts de pins, qu'il suit continuellement. On est dans les allées sablées d'un parc, et d'un parc toujours vert: le regard ne peut atteindre la limite de cette avenue de sept kilomètres de longueur, et, s'il se porte en arrière, il aperçoit une charmante perspective qu'on dirait avoir été ménagée exprès par le dessinateur habile d'un jardin anglais; juste en face de l'allée le long de laquelle vous emportez la vapeur, vous apercevez la montagne de la Rhune. [...] La locomotive est sur le bord de la route impériale, que le chemin de fer traverse par un passage à niveau»<sup>8</sup>.

Le changement du paysage du rivage a été plutôt intensif, significatif et symbolique même le chemin tracé par le train toujours entre la côte et la montagne, alternant la découverte du paysage de valeur naturelle et le phénomène urbain littoral:

"Pero quizás de todos los ferrocarriles cercanos el que tuvo una vocación más costera fue el ferrocarril Baiona-Hendaia. No olvidemos que a Baiona llegaban las líneas de ferrocarril procedentes de toda Francia. El puerto contaba con su propia línea de ferrocarril. Fue a principios del siglo XX cuando se decidió iniciar los trámites para la construcción de una línea férrea con una voluntad decididamente turística. Borearía el río Adour desde Baiona a La Barre, rodeando la duna de Blancquignon, cruzaba el bosque de La Barre a la Chambre d'Amour, ganaba altura, hasta alcanzar el faro de Biarritz subiendo por los acantilados y descendiendo para atravesar Biarritz, pasando por su gran playa y por delante de la estación del Midi. Después volvía a la costa hasta

<sup>4</sup> La grande pêche a également disparu et à partir de 1900 se maintient une petite flotille de voiliers qui allaient pêcher aux grands bancs de Terre-Neuve. À la fin du siècle, la mise au point de quelques dragues aspiratrices permet d'aborder le problème de la barre d'une autre façon qu'auparavant et les navires de plus en plus gros pouvaient pénétrer dans l'estuaire. Dans les premières années du XX<sup>e</sup> siècle la gare maritime des allées Marines est mis en service et à la veille de la Grande Guerre «le port de Baiona se définissait par sa double fonction: une fonction industrielle d'approvisionnement des usines métallurgiques et chimiques; une fonction commerciale d'exportation des bois landais. [...] Cette double fonction avait assuré au port une prospérité sans précédent». *Idem*, p. 192.

<sup>5</sup> HOURMAT, Pierre. "Bayona. Historia e identidad cultural", in: *Hiri buruak. Baiona. Bayona* (plusieurs auteurs), Bilbao: Sendoa, 1994; p. 59.

<sup>6</sup> *Ensanches urbanos en las ciudades vascas/Hiri zabalguneak Euskal Herrian* (plusieurs auteurs), Vitoria-Gasteiz: Gouvernement Basque, 2002; p. 69.

<sup>7</sup> Au XVIII<sup>e</sup> siècle Édouard Ducéré constate un singulier moyen de locomotion qui mettait en communication Baiona avec Biarritz et les bords de mer. «Nous avons nommé le cacolet, adopté au XVIII<sup>e</sup> siècle dans l'armée française pour le transport des blessés et des vivres, où son harnachement était appelé 'un mulet à la bayonnaise'. M. de Jouy, dit Chaho, a défini le cacolet: un espèce de panier à dos posé sur un mulet et garni d'oreilles». *Histoire topographique et anecdotique des rues de Bayonne*, Marseille: Laffite Reprints, 1978 (réimpression de l'édition de Baiona, 1887-1889); p. 213.

<sup>8</sup> SACX, M. *Bayonne et le Pays Basque (Témoins d' Histoire, Antiquité-1918. Recueil de Textes)*, Musée Basque de Baiona (Collection 'Ikas'), 1968.

llegar a Bidart y Guethary y llegaba Donibane por delante de la estación del Midi, cruzaba el río Nivelle, bordeaba la Bahía de San Juan de Luz hasta Sokoa y por la cornisa ganaba las Gemelas de Hendaia, pasaba la playa, el Casino, bordeaba la Bahía de Txingudi y llegaba a su destino final en la estación de Hendaia"<sup>9</sup>.

Avec tout ça l'image urbanistique et esthétique de Baiona au bord des rivières a connu un changement profond qui l'a approchée à la modernité. À l'horizon de l'iconographie urbaine nous avons vu naître aussi des éléments de l'architecture 'revivaliste', surtout religieuse, qui seraient à l'avenir les icônes du paysage urbain: les tours néogothiques de la cathédrale (1878-80), grâce auxquels Baiona a composé un 'skyline' très connu; plus que l'architecture civile, éclectique ou moderniste, qui pouvait être symbolique à Donostia-Saint Sébastien ou Bilbao.

Une situation semblable à Donostia-Saint Sébastien mais que dans les dernières années du XIX<sup>e</sup> siècle a accusé à Baiona le temps de l'agrandissement de la ville, suit les accords administratifs avec l'objectif de se libérer des murailles et des fortifications militaires qui entouraient historiquement presque tout l'espace urbain sans pouvoir complètement s'approcher des rivières:

"Las largas y difíciles negociaciones entre la ciudad, el Estado y el Ejército, concluyeron con la firma del Convenio de 1899 merced al que Bayona 'comenzó a respirar'. Los cuarteles de la plaza de armas y, en la confluencia, las obras del Reducto, se demolicion (1904-1908), pese a que tardíamente se escucharon protestas por la desaparición de la preciosa Puerta de Francia que daba acceso al interior del casco. Por último, una ley suprimió la plaza militar de Bayona, excepción hecha de la Ciudadela. A partir de entonces la imaginación de los arquitectos vuela a su antojo, y Bouvard en su plan propuso <<una ampliación de la ciudad en proporción con su progreso comercial y también turístico>>. La fábrica de productos químicos Saint-Gobain, la nueva estación marítima de Allées Marines, tendrían que aumentar el tráfico portuario, de hecho algo más próspero desde la apertura de las Forjas del Adour. [...] Otros planes urbanísticos vieron la luz, entre los que destaca el Plan Martinet que ambicionaba transformar la ciudad en <<la nueva perla turística del País Vasco>>. Pero la belleza del casco histórico fue parcialmente salvada, con la contribución de su reconocimiento como Monumento Histórico"<sup>10</sup>.

Ces idées de progrès, de développement du commerce ou l'attrait du tourisme nous les avons vues même à Donostia-Saint Sébastien, cherchant les accords avec les nouvelles idéologies de structuration de la société qui ont eu un reflet clair dans la planification urbaine. L'élargissement de la ville premièrement destinée au commerce à Donostia-Saint Sébastien, s'était postérieurement consolidé surtout dans un front de mer entièrement touristique, tandis que la ville commerciale et financière à Bilbao était devenue une grande métropole industrielle des deux côtés de la rivière. Sur ces liens frontaliers, maritimes et fluviaux entre Baiona et Donostia-Saint Sébastien, J. Pontet a reconnu que:

«Situées à une cinquantaine de kilomètres l'une de l'autre, de part et d'autre de la frontière, Bayonne et Saint-Sébastien ne sont pas sans similitude, à l'époque moderne. Places fortes maritimes, encerclées de murailles, elles étaient tournées vers la pêche à la morue et à la baleine, le commerce des laines de Navarre et de Castille et les constructions navales. [...] Bayonne était beaucoup moins bien servie avec l'embouchure de l'Adour où une barre sableuse en gênait l'entrée et la sortie, les rendant souvent impossibles au moins pour les navires de gros tonnage. [...] Mais, malgré des travaux constants et coûteux pour stabiliser l'embouchure, la Barre a toujours posé problème à l'activité portuaire»<sup>11</sup>.

Or Baiona a su maintenir l'image esthétique et identitaire de ville fluviale traditionnelle; commerciale et puis touristique mais une route de communication et point de passage frontalier. Dans la rivière, l'évolution du transport maritime à l'époque du vapeur était défavorable pour le port de Baiona, ce qui a provoqué le déplacement des installations portuaires plus près de la boucane, cherchant là-bas les endroits précis pour l'emplacement de l'industrie, un peu plus loin de la zone urbaine singulière:

"De otra parte, el acondicionamiento de sus zonas industriales permitió la racionalización organizativa del tejido industrial y la implantación de nuevas factorías. Recientemente, una gran unidad de producción se ha unido a este conjunto: Sony Francia. Y en respuesta a previsibles necesidades de un futuro eje de la Europa meridional, Bayona sigue equipándose: autopistas, aeropuerto, Tren de Alta Velocidad, centro internacional de fletes..."<sup>12</sup>.

<sup>9</sup> HERRERAS, Beatriz; ZALDUA, Josune. "Paisaje y patrimonio industrial en la costa vasca. Siglos XIX y XX", in: *Itsas memoria. Itsas Ondarea/patrimonio Marítimo* (monographique), Donostia-Saint Sébastien: Untzi Museoa/Museo Naval, 2009; p. 328.

<sup>10</sup> HOURMAT, P. "Bayona...", *op.cit.*, p. 59.

<sup>11</sup> PONTET, Josette. «Les relations de Bayonne et de Saint-Sébastien pendant l' Ancien Régime», in: *Journées de réflexion sur l' Eurocité Basque Bayonne-San Sebastián* (plusieurs auteurs), Bilbao: Eusko Ikaskuntza/Société d' Études Basques, 2001; pp. 214-215.

<sup>12</sup> HOURMAT, P. "Bayona...", *op.cit.*, p. 60.

Si à Donostia-Saint Sébastien l'industrie fut exilée des fronts d'eau les plus valeureux de la ville et à Bilbao les paysages industriels ont constitué l'image identitaire de la métropole, l'industrialisation de la boucane à Baiona au XIX<sup>e</sup> siècle a été aussi impulsée par la sidérurgie et particulièrement par des Forges de l'Adour<sup>13</sup>.

"Esto fue un hecho desde los primeros momentos de la industrialización y la primera instalación en inaugurar esta unión entre la siderurgia y el mar fue la empresa ubicada entre Boucau y Tarnos, Forges de l'Adour junto al puerto de Bayona. Esta fábrica se instaló a finales del siglo XIX y sigue modelos de las grandes ciudades mineras e industriales del norte y del este de Francia marcadas por la tutela paternalista de los grandes industriales. Hacia 1875 la Compañía des Forges y Aceries de la Marina con sede en el valle del Loire buscaba un lugar donde iniciar un proceso nuevo el sistema Bessemer [comme l'expérimentation à Bilbao]. Este lugar lo encontraron en Boucau, junto al puerto a donde llegaba el hierro de Bizkaia y Gipuzkoa y el carbón de Inglaterra. Con esta instalación dieron de nuevo vida al puerto de Baiona que durante todo el siglo XIX languidecía. [...] Esta importante instalación fabril transformará decididamente el paisaje local [même à Bilbao, l'industrie sidérurgique avait ouvert la voie de la métropolisation aux rivages fluviales]. La fábrica a duras penas logró superar la segunda guerra mundial. [...] Ha pervivido, eso sí, el barrio y en el lugar donde se alzaban las antiguas instalaciones ahora lo hace la moderna Acería del Atlántico creada en 1996 [situation pareille a Bilbao] cuando la empresa guipuzcoana Marcial Ucin decidiera crear una nueva planta junto al puerto de Baiona, aprovechando las oportunidades que esa ubicación le ofrecía"<sup>14</sup>.

Cette orientation industrielle vient des avantages qu'offrait l'embouchure de l'Adour pour l'installation de l'usine littorale, le chemin de fer du Midi, la relative proximité de Bilbao pour l'obtention du minerai de fer à haute teneur et l'arrivée des convertisseurs Bessemer et les fours Martin Siemens. Le Boucau était déjà le poumon par lequel respirait le port de Baiona tandis que le paysage au bord des rivières souffrait un changement considérable:

«Elles constituent un des premiers exemples historiques de 'sidérurgie sur l'eau', puisque leur création a résulté d'un transfert vers l'embouchure de l'Adour d'installations que la Compagnie des hauts-fourneaux, fontes et acieries de la marine et des chemins de fer exploitait dans le centre de la France. [...] Cœur de l'ensemble industriel bayonnais, les Forges de l'Adour étaient entourées d'ateliers de traitement du bois, de scieries et d'une cimenterie qui transformait les scories ou laitiers des forges»<sup>15</sup>.

Dans le port de Baiona et près des Forges de l'Adour y ont existé des cantilevers pour le changement du minéral comme dans la rivière de Bilbao, dont nous ne pouvons rencontrer aucun vestige aujourd'hui. En plus, jusqu'aux années 1960 le port était périodiquement fermé à cause de la dynamique fluviale. Au même moment, le trafic maritime a impulsé l'occupation des bords de l'Adour, particulièrement au large des allées Marines et l'installation du port de Saint-Esprit a répondu davantage aux questions politiques et économiques que géographiques. Vers

<sup>13</sup> Sans que ce soit notre intention de comparer sa situation par exemple avec les vastes terrains sidérurgiques sur les fronts de rivière à Bilbao, le paragraphe suivant montre une fièvre de progrès pareille aux descriptions littéraires et poétiques mais plastiques et iconiques référents à la Biscaye industrielle, pénétrant jusqu'à l'ossement d'un enfer métallique et dynamique au rythme des fourneaux, de l'acier en laminage, la chaleur et la soirée rouge dans le ciel fumant le fer liquide, coulé et immédiatement poussé à refroidir. «...la fabrication était à pleine activité: les lingots d'acier couraient sur le sol ou sortaient des laminoirs comme des serpents de feu; ils allaient sans cesse, s'allongeant, pris à la course par les énormes tenailles qui ne les lâchaient que lorsque cette masse d'acier ardent, sortie des réchauffoirs n'ayant qu'un mètre de hauteur, s'était affilée en passant 18 fois sous le train des laminoirs, pour arriver à une longueur de 30 mètres. Une cisaille les coupait ensuite à la dimension réglementaire, et l'opération se faisait au milieu des gerbes d'étincelles et des cris de l'acier que l'on coupait. Le Président de la République fut tout d'abord conduit dans l'atelier des travaux de laminage des fils d'acier, plus il passa dans celui des fers marchands. Le four d'acier Martin était chauffé. La bouche du four s'ouvre et Monsieur Carnot assiste à une coulée. De là, le cortège se dirige vers le four d'acier Bessemer, puis aux ateliers de laminage et de finissage, et va ensuite à l'embarcadère tout pavisé...». SACX, M. *Bayonne et le Pays Basque... op. cit.*, p. 200. Un spectacle 'technologique' de son, d'odeur et des couleurs purifiés sur la bizarre lamine d'eau tournant ferrugineuse que l'on a pu sentir plus fortement sur le rivage du Ibaizabal-Nerviñ il y a plus d'un siècle, avec des visites politiques du cortège royal ou des personnalités célèbres. Nous recommandons de regarder le glossaire terminologique que nous présentons sur les concepts, utilisés dans ce travail, de l'industrialisation et de la culture maritime.

<sup>14</sup> HERRERAS, B.; ZALDUA, J. "Paisaje y patrimonio industrial...", *op.cit.*, pp. 320-321. "También ha sido el origen de la creación de la llamada Cité des Forges. Toda una colonia obrera en la que hoy por hoy todavía se observan las pautas de la jerarquía urbana en función de la jerarquía empresarial. Casas obreras, escuela, parque donde destaca poderosamente la iglesia Notre Dame de Forges construida entre 1895-1898 y edificada con 12 toneladas de acero, en un estilo neogótico [nous avons vu antérieurement les références gothiques du pont de Biscaye à Portugaleta; exemple de l'architecture en fer dessiné par Alberto de Palacios et Ferdinand Arnodin]. Esta iglesia ha sido declarado monumento y el barrio es considerado como una zona de arquitectura a preservar". *Ibidem*.

<sup>15</sup> JOURDAN, J. P. «La conjoncture maritime...», *op.cit.*, p. 189. «Les navires qui apportaient houille et minerai repartaient chargés de traverses et de poteaux de mines tirés de la forêt landaise et acheminés, jusqu'au port par voie ferrée. [...] La castine nécessaire aux hauts-fourneaux descend ainsi la voie d'eau; [Comme on peut le dire à Bilbao] le chemin de fer n'est plus alors le rival du port qu'il était quelques décennies plus tôt, mais son complément». *Idem*, p. 190.

les années 1950 l'essor de la circulation a aussi promu la parution des nouveaux ponts sur l'Adour, provoquant un changement de perspectives, de références spatiales et de l'iconographie esthétique des fronts de l'eau à Baiona. L'Adour était autrefois et il est aujourd'hui: "el elemento que establece la infraestructura del paisaje del hinterland de la ciudad y el condicionamiento geográfico más determinante del 'locus urbi', de su paisaje, de la economía y de la historia de la ciudad"<sup>16</sup>, et un espace de grande signification géographique pour l'identité basque.

Cette décennie à l'équateur du XX<sup>e</sup> siècle (1950) fut également l'époque de la consolidation des urbanisations périphériques dans les sols vides, mais stratégiquement situés près du centre de ville. La place forte militaire de Baiona avait jadis justifié les terrains vagues sans urbanisation mais finalement récupérés: "las explanadas, ocupadas ahora por la Alameda Paulmy o por jardines, y el campo de Saint-León, antiguo terreno de maniobras", à Donostia-Saint Sébastien on utilisait la plage d'Ondarreta pour la même fonction, "transformado en instalaciones deportivas; espacios verdes felizmente conservados que otorgan a la ciudad una impronta de enorme valor". Pour finir et pour introduire le prochain chapitre, nous allons avancer ce qui furent les années où la vision métropolitaine commença à être considérée:

"En dos décadas, este suelo hasta entonces vacío entre Bayona y Angelu se ha llenado de edificios, al punto de constituir hoy uno de los principales polos de atracción de toda la aglomeración. Se han conquistado superficies para comercios y pabellones con importantes obras de drenaje"; tandis que "operaciones análogas se llevaron a cabo para acondicionar la zona industrial de Saint-Frédéric, en la margen derecha del Adour más arriba de Saint-Esprit"<sup>17</sup>.

### III.3.1. LES BOURGS ET LES FAUBOURGS. LA REUNIFICATION AVEC SAINT-ESPRIT

Le XVI<sup>e</sup> siècle était caractérisé par une conception radicalement moderne, thésaurisée par la mise en place des boulevards mais encore fortement conditionnée par la vie militaire. L'ingénieur de Lanau «fut le premier à se préoccuper de la défense de la rive droite de l'Adour. Il a fait ériger deux forts; le fort Saint-Jean ou Saint Bernard et, plus à l'ouest, le fort Saint-Louis. [...] Ils furent transformés en parapets défensifs en 1650»<sup>18</sup>. À ce moment-là, la ville avait déjà pris l'allure d'une forteresse. À la place des fragiles chaînes de la rivière la ville devait construire un batardeau parce que les inondations amélioraient la défense de la ville.

Face à Saint-Esprit, Baiona insinuait la figure la plus puissante et aguerrie de l'époque, suivant une esthétique monumentale et architectonique venue du pouvoir militaire: «quant à la porte principale, au débouché du pont Saint-Esprit, elle devait être reconstruite [...] avec son fronton sculpté aux armes de la ville ainsi qu'à celles du duc de Gramont et du roi, elle avait fière allure»<sup>19</sup> avec le bastion qui la protégeait, construit au milieu du XVII<sup>e</sup> siècle. Entre l'Adour et la Nive, divisant la ville des terres cultivées aux bords des rivières (vignes, prairies, etc.), «la ceinture de fortifications, la puissante citadelle de Saint-Esprit dont la dota Vauban, on inscrit cette fonction dans le paysage»<sup>20</sup>. De même, les rigidités militaires ont favorisé, pour Josette Pontet, l'expansion de Saint-Esprit au XVIII<sup>e</sup> siècle, avec un projet finalement non réalisé d'agrandissement de ville accordé par le pouvoir militaire. Un nouveau projet d'élargissement proposé vers 1773, du côté de la porte Marine, n'était pas davantage mis à exécution.

Vers le XVIII<sup>e</sup> siècle s'était déjà installé à Baiona une vision plus extensive d'ornementation de la ville, grâce à laquelle ont commencé quelques interventions d'urbanisme pour modifier l'espace urbain des bourgs et surtout des faubourgs et quartiers près de la rivière: "al oeste de la Alameda Paulmy, detrás de la arteria más hermosa de Bayona con sus macizos de flores y su rosario de villas coquetas, la mayoría de estilo neo-vasco [...], el Nuevo Bayona se presenta como un barrio de villas con inmuebles colectivos recientes cuya calidad no desentona el buen

<sup>16</sup> LABOURDE, Pierre. «Bayona, una ciudad sobre el Adour y el Nive», in: *Hiri buruak. Baiona. Bayona* (plusieurs auteurs), Bilbao: Senda, 1994; p. 17.

<sup>17</sup> *Idem*, p. 14.

<sup>18</sup> PONTET, Josette. «La clé du royaume du côté de l'Espagne», in: PONTET, Josette (dir.). *Histoire de Bayonne*, Toulouse Cedex: Privat, Univers de France, 1991 ; p. 78.

<sup>19</sup> *Ibidem*.

<sup>20</sup> *Idem*, p. 86.



aspecto del conjunto<sup>21</sup>. Nous allons voir dans l'épigraphe prochaine les opérations urbanistiques de ces promenades, des fronts d'eau appelés allées, résultant d'un urbanisme illustré avec l'occupation des anciens moulins et des bassins au bord de la Nive et de l'Adour, même les places de la ville avec l'apparition de quelques architectures emblématiques.

"El plano de 1812 [Plan de la Place de Bayonne<sup>22</sup>] representa esa síntesis urbanística en la que las diversas partes de la Villa, bien articuladas entre sí, la canalización de los ríos, el dominio y urbanización de los paseos y caminos que estructuran el territorio y la implantación palaciega de Marrac, como contrapunto tipológico de la edificación extramuros de la Villa, denotan los conceptos más positivos de urbanidad. [...] Será la nueva sede de los edificios públicos –teatro, ayuntamiento y aduana– el principal argumento de la renovación, al tiempo que se extiende la antigua plaza de armas desde la calle de los Carmelitas a una nueva y mucho más amplia plaza en el frente fluvial [même à Saint-Sébastien, avec des fronts de l'eau où est établi la l'hôtel-de-ville et les fronts de rivière avec l'hôtel M<sup>a</sup> Christina et le théâtre V<sup>a</sup> Eugenia. À Bilbao, nous pouvons voir aussi la l'hôtel-de-ville et le théâtre aux bords significatives et symboliques de la rivière, occupant l'espace liminaire entre l'ancien noyau et bords fluviales]<sup>23</sup>. Corresponde al Señor Bernéde, encabezar la iniciativa de plantear un edificio unitario, ampliar la bella y vieja plaza de Gramont<sup>24</sup>.

La place du Marché, par exemple (ancienne place Publique), centre de la vie active et rendez-vous de tous les gens des environs s'est déplacée et installée au bord de la Nive devant de nouvelles halles couvertes. Ce quartier, qui a vécu pendant de longs siècles d'une animation constante, après avoir végété plusieurs années dans l'abandon le plus complet, il verra sans doute un peu de gaieté revenir dans son étroite enceinte par la construction du Palais de Justice actuel<sup>25</sup>. La place Gramont fut aussi élargie et rendue plus agréable après avoir prolongé le mur du quai vers le pont Mayou. Au XVIII<sup>e</sup> siècle une grande partie des maisons anciennes avaient aussi disparu et la plupart d'entre elles furent construites selon les demandes d'alignement<sup>26</sup>. Pour l'unification de l'image urbaine, la réparation de façades sans autorisation du Corps d'édification était absolument interdite.

Après les plans pré-illustrés sur le papier un petit mais intéressant élargissement de ville entre le Château Vieux<sup>27</sup> et les bords de l'Adour (1759), avec une grande place publique octogonale au milieu de l'area, l'ingénieur militaire Vionnois Nicolas a fait le plan parallèle à la rivière pour le rétablissement de la place, avec le poste de douane, le théâtre et le bâtiment destiné à l'hôtel de ville dans la partie la plus proche à l'ancienne muraille. Du côté postérieur on a tracé une nouvelle place d'armes suivant une définition formel plus ouverte au front fluvial, pareille, en tout cas, aux projets non réalisés de Silvester Pérez pour la place de San Mamés à Bilbao et Le Port de la Paix, comme nous avons montré dans la première partie de notre travail de recherche. Les trois bâtiments en un seul, de style néo-classique et à côté du pont Mayou encore en bois, furent la première opération immobilière d'envergure faite par la municipalité bayonnaise au XIX<sup>e</sup> siècle, inscrite dans une restructuration de l'espace avec la place d'armes et deux nouvelles rues (à la bordure de l'Adour est également édifié l'hôpital militaire).

Durant cette période les pouvoirs publics bayonnais s'impliquaient aussi dans la construction des nouveaux ponts de passage: «la configuration des lieux imposait que l'on prêtait ici une attention particulière au maintien des communications sur les rivières, aux quais – cela s'imposait dans une ville portuaire– et, d'une manière générale, aux axes de circulation»<sup>28</sup>.

<sup>21</sup> LABORDE, Pierre. "De ciudad cerrada a ciudad fragmentada. La nueva Bayona", in: *Hiri buruak. Baiona. Bayona* (plusieurs auteurs), Bilbao: Sendoa, 1994; p. 125.

<sup>22</sup> Il est possible de voir: Plan de la Place de Baiona, 1812, Archives du Genie-Vincennes (SHAT).

<sup>23</sup> Édouard Ducéré expose l'exemple de quelques villes françaises au nord de la Loire sans trouver des bâtiments destinés aux réunions municipales. La population contribuait grandement à la construction des cathédrales, celles-ci pouvaient avoir un caractère civil en plus de la fonction religieuse. L'ombre des temples suffisait pour faire les réunions du voisinage, modèle sûrement choisi par Baiona.

<sup>24</sup> GALARRAGA, Iñaki. "Una villa portuaria, episcopal, burguesa, fronteriza y militar. Notas de urbanidad y algunas ideas para un análisis de la villa de Bayona", in: *Hiri buruak. Baiona. Bayona* (plusieurs auteurs), Bilbao: Sendoa, 1994; pp. 108-109.

<sup>25</sup> DUCÉRE, Édouard. *Histoire topographique et anecdotique des rues de Bayonne*, Marseille: Laffite Reprints, 1978 (réimpression de l'édition de Baiona, 1887-1889); pp. 282-283.

<sup>26</sup> L'alignement des rues devrait éter l'objet de sévères prescriptions selon É. Ducéré.

<sup>27</sup> Construit sur le bassement de l' Opidum romaine.

<sup>28</sup> PONTET, Josette. «Ville et pouvoir municipal», in: PONTET, Josette (dir.). *Histoire de Bayonne*, Toulouse Cedex: Privat, Univers de France, 1991; p. 110. «C'était une lourde charge pour la ville que l'entretien du grand pont sur l'Adour qui reliait Baiona à Saint-Esprit et, au-delà, au royaume, et des deux ponts qui enjambaient la Nive, le pont Majour par lequel se faisait l'entrée n ville, et le pont Pannecau qui faisait communiquer la ville haute et des quartiers plus populaires du 'Petit Baiona'. Ces ponts étaient fréquemment détériorés par des crues des rivières, par l'importance du trafic, mais aussi par l'imprudance des capitaines de navires ou des galupiers qui amarraient fort souvent leurs bâtiments aux arches». *Ibidem*.

Et c'est ainsi qu'à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle la ville avait une impérieuse nécessité d'entretien des ponts et d'un service de bateaux sur la Nive ou l'Adour fut aussi établi, de la même manière que à Bilbao ou le port de Passage, accompagné d'un pont provisoire. En 1840 l'ingénieur des ponts et chaussées Vionnois présenta le projet de pont monumental en maçonnerie de sept arches pour le passage de l'Adour à Saint-Esprit. À travers la Nive quelques autres ponts fixaient les axes d'un quartier à l'autre côté, comme à Bilbao ou Donostia-Saint Sébastien. Le pont Mayou fut reconstruit en maçonnerie vers 1857 (même le pont Marengo en 1864 et le pont Pannecau en 1967. Le Génie avait construit un pont militaire, donné au réseau civil en 1873) et la passerelle en fer pour piétons entre les rues Marengo et Port-de-Castets est substituée par une 'passerelle américaine' en bois.

De même, l'aménagement des quais a constitué un des centres d'intérêt les plus caractéristiques de l'urbanisme du XVIII<sup>e</sup> siècle à Bayona. Dans le chapitre antérieur nous avons constaté qu'à la fin de l'Ancien Régime plusieurs mètres de quais furent construits en bordure de l'Adour. «Quais doubles de belles promenades ombragées qui font le plaisir des promeneurs et l'admiration des voyageurs». Revers de cette image esthétique, «l'utilité implique la construction des cales, l'installation de canons et de corps morts pour l'amarrage des bateaux»<sup>29</sup>. Sur le changement du paysage du rivage:

«Ces travaux aboutissaient à organiser autour de la Nive un réseau de communications fondé sur des croisées. L'axe nord-sud en était constitué par la rivière elle-même dont les quais furent réaménagés. Au début du Second Empire, les maisons à arceaux bordant la Nive entre les rues Poissonnerie et Port-de-Suzée plongeaient dans la rivière. Leur dégagement permit d'ouvrir le long de la Nive une voie carrossable, le quai Napoléon. Dans son prolongement, le quai des Basques fut l'objet de soins attentifs. Les axes ouest-est des croisées étaient canalisés par les ponts. [...] On songea aussi à créer dans le quartier du Petit-Bayonne une grande voie rectiligne des allées Boufflers à l'Arsenal, parallèlement à la rive droite de la Nive»<sup>30</sup>.

Diverses oppositions n'ont pas permis à la municipalité de mener à bien ce plan d'urbanisme mais «l'aménagement du quartier Boufflers aboutit à la même époque, dans un souci d'utilité et d'embellissement, à la création d'un quartier aisé, prestigieuse façade de Bayonne sur l'Adour»<sup>31</sup>. Pour le compléter, les quais de la Nive étaient considérés comme le prolongement des maisons et donc propriété privée à l'usage des propriétaires. En fait, ils sont encombrés par les bateliers, les rouleurs et divers autres métiers. Les arceaux des rues et des quais continuent d'être des lieux d'échanges privilégiés<sup>32</sup>. Parallèlement, vers la moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle la ville fut dotée de canalisations souterraines dont le point de départ était lié à la transformation des ports de l'intérieur en rues. Dans la ville au bord de l'eau, quelques fontaines distribuaient l'eau potable depuis le moyen âge, où les habitants de la cité haute s'approchaient sans arrêt, même jusqu'au quartier de Saint-Esprit. Du point de vue esthétique, «il ne reste de son action qu'un très modeste décor urbain: deux fontaines dues au sculpteur local Bellocq. Les entrepreneurs bayonnais n'ont pas été capables de maîtriser les difficultés techniques et il faudra de nombreuses années encore pour que les habitants aient de l'eau à leurs fontaines»<sup>33</sup>.

Si les servitudes militaires ont corseté la ville pendant longtemps, imposant des interdictions et des limitations aux propriétés privées et communales, elles furent précisées et renforcées au début du XIX<sup>e</sup> siècle. Par contre, les règles souvent étaient oubliées et l'occupation sans autorisation des terrains militaires n'était pas une chose bizarre. Sur les allées Marines et Boufflers l'industrie de la construction navale, par exemple, s'était emparée du terrain des fortifications et les magasins étaient en train de se construire dans l'aire de servitude portuaire à Mousserolles. Mais les nouveaux vents de l'urbanisation moderne, arrivée suite à un décret impérial (non appliqué finalement) commençaient souffler en faveur d'intérêts plus 'civiles' de la ville et du pouvoir municipal:

«Le conflit le plus grave entre la ville et le Génie surgit sur l'application du décret 20 juillet 1808. Celui-ci aurait pu constituer l'acte fondateur d'un nouvel urbanisme. Signé par Napoléon 1 lors de son passage à Bayonne, il comportait notamment la donation à la ville des terrain et bâtiment du Château-Vieux (dont la

<sup>29</sup> *Idem*, pp. 114-115.

<sup>30</sup> JOURDAN, Jean-Paul. «Un siècle de stabilité urbaine», in: PONTET, Josette (dir.). *Histoire de Bayonne*, Toulouse Cedex: Privat, Univers de France, 1991; p. 207.

<sup>31</sup> *Idem*, p. 208.

<sup>32</sup> PONTET, J. «Ville et pouvoir municipal...», *op.cit.*, p. 115.

<sup>33</sup> *Idem*, p. 119. En 1730 il y a en ville un abreuvoir et après les tentatives de 1746 un plan de 1770 a mis en service quatre autres fontaines.

démolition était prévu), la cession d'importants terrains dans le quartier des allées Boufflers et près de la porte Mousserolle ('l'Esplanade'); la ville recevait également les bâtiments des Cordeliers. En contrepartie, diverses constructions étaient imposées à la ville (une caserne, un hôpital militaire...). [...] Il prévoyait la construction du pont Mayou, l'alignement et l'élargissement des quais. En 1810, l'architecte de la ville présenta un vaste plan d'urbanisme touchant l'espace compris entre l'Adour, la rue Bourgneuf et la porte de Mousserolles. Il prévoyait, en bordure du fleuve, l'élévation d'un quai à arceaux; à l'arrière serait construit une vaste place circulaire, également entourée d'arceaux; de nouvelles rues devaient être percées et raccordées aux anciennes»<sup>34</sup>.

Ce programme complet d'urbanisme, partiellement semblable aux élargissements urbains que nous avons vu à Bilbao et Donostia-Saint Sébastien partait d'une conception moderne sur la 'façon de faire la ville' selon des préceptes d'organisation rationnelle, d'hygiénisme, de salubrité publique et d'une esthétique urbaine expansive dans toute l'Europe. Pourtant ce plan s'était toujours heurté au pouvoir militaire de la place forte même si à la moitié du XIX<sup>e</sup> siècle tout le monde affirmait l'inutilité des murailles et des remparts. Suivant une autre tentative:

«La municipalité Labat avait tenté sous le Second Empire d'y apporter une solution en créant, à l'est de Saint-Esprit, dans le secteur délimité par la boucle du nouveau chemin de fer, un quartier d'habitation appelé à accueillir 8000 habitants. L'opération constituait une tentative d'urbanisation directive à partir d'un plan mêlant damiers et diagonales autour d'une place centrale avec square, en forme de polygone. De ce plan originel subsiste le tracé quadrangulaire des rues de l'actuel quartier»<sup>35</sup>.

En réalité, les gens se déplaçaient aussi vers les allées Marines où s'est créé un urbanisme spontané hors de toute planification rationnelle dirigé vers la rive droite de l'Adour. Ces noyaux de population et d'urbanisme sans contrôle ont causé une perte du caractère de belles promenades aux allées que la municipalité avait conservées dès les siècles précédents. La population avait établi de nouveaux quartiers familièrement nommés 'la ville en bois' (la construction en pierre n'étant pas possible à cause des servitudes militaires) dans le faubourg sur les allées Marines. La nécessité de décongestionner la ville ou la mise en service de la gare maritime conduisirent finalement à sacrifier les allées historiques; 'bijou urbain trouvé à Baïona que nous citerons plus largement dans l'épigraphe suivante. Le déclassement des remparts obtenu par la municipalité à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle et dans les premières années du siècle suivant a pu ouvrir l'urbanisme bayonnais à l'avenir.

Un autre espace urbain de grande qualité c'est le Redoute ou Réduit ('sorte de château placé en îlot entre deux ponts' selon l'article publié par *Le Figaro* en 1909), cité déjà par l'écrivain connu Pio Baroja dans la *Guide du Pays Basque*. Nous remarquons l'importance du Redoute (réduit des fortifications bastionnées de l'époque moderne) surtout pour l'espace de confluence qu'il occupe au moment où les deux rivières sont unies et pour la signification historique de bastion défensif. Le Redoute est une pièce urbaine clé pour les articulations des diverses zones qui la conforment, "y es el 'rincón' más olvidado de la iconografía bayonesa, debido, sin duda, al valor preponderante, que históricamente, ha tomado la 'puerta de la Villa', en su caracterización del sitio..."<sup>36</sup>. Le Redoute a aussi une signification de synthèse, d'articulation et de 'centre urbain, parmi plusieurs 'bayonnes' qui a composé l'histoire jusqu'à faire une grande ville. Mais cette esplanade à la sortie du pont Saint-Esprit près de la porte de France n'a pas toujours été aussi valorisée qu'aujourd'hui. Reconstituée par des ingénieurs du Génie vers 1760, elle n'était «non pas une place monumentale bordée de belles mais un espace encombré de barraques en bois occupés par des marchands ou des artisans, louées par l'état-major»<sup>37</sup>.

Si "una villa como Bayona, tan caracterizada por la conjunción de dos ríos, presenta forzosamente como uno de sus valores estratégicos de la urbanidad, aquel 'lugar' o tálamo en el que se realiza dicha conjunción, es decir el Reducto"<sup>38</sup>, et si nous parlons également des éléments sculpturaux ou monumentaux comme l'extrait de Baroja, nous devrions reconnaître et souligner des espaces publics comme les Jardins Charles De Gaulle (derrière l'hôte I-de-ville) ou la croix de Mouguerre, par exemple; un espace au-delà de la zone la plus urbanisée mais contenant la mémoire et les signes de l'urbanité, consacrée à la mémoire historique et au souvenir des morts à cause d'une action héroïque de défense de la ville.

<sup>34</sup> JOURDAN, J. P. «Un siècle de stabilité urbaine...», *op.cit.*, p. 201.

<sup>35</sup> *Idem*, p. 202.

<sup>36</sup> GALARRAGA, I. "Una villa portuaria...", *op.cit.*, p. 111.

<sup>37</sup> PONTET, J. «La clé du royaume...», *op.cit.*, p. 92.

<sup>38</sup> GALARRAGA, I. "Una villa portuaria...", *op.cit.*, p. 109.

En 1780 a été ouvert le faubourg de Saint-Esprit. Ce territoire a toujours été fortement conditionné par l'établissement du rayon kilométrique militaire; cette portion géographique où l'édification était prudemment restreinte à l'espace de feu des canons des fortifications qui entouraient Baiona et la citadelle. L'expansion de la ville était ainsi totalement interdite pratiquement jusqu'au XIX<sup>e</sup> siècle. Une notion urbaine plutôt militaire contraint les villes à l'espace fortifié mais le quartier de Saint-Esprit s'est développé sur les terres des moulins de marées et des vieux bassins, tout ce qui a produit l'évolution urbaine à l'instar de l'accroissement continu de la population. Premièrement planifié sur une base géométrique et des rues diagonales autour de la place intérieure, l'élargissement de la ville de l'autre côté un peu marginal de l'Adour fut à la fin limité à un plan d'alignement et de nivellement du terrain, approuvé vers 1863.

"Baionan bere gotorleku militar indartsuarekin ia ez zegoen hiria hedatzeko aukerarik, Aturri ibaiaren eskuinaldeko Santespirituko [Saint-Esprit] Errebalean agin zitezkeen etxe-irla batzuetako garapen mugatua salbu. Errebal hori trenbideak oso markaturik eta mugaturik zuen eta antzina marea-errota batzuk zeuden lekua lehortuta irabazitako lurretan eraiki ziren. Hala ere, Baionak lehen Iruñeak bezalako gatazka izan zuen 1926an eta Martinet Plana egin zuen les 'Allées de Paulmy'-ren ondoko glazis militarra urbaizatzeko eragiketa handi gisa. Hirigintzaeragiketa kaskarra zen benetan, antolamendu sinplistako lerroak eta eraikitako etxe-irla gutxi batzuetarako geometriak markatzeko besterik balio ez zuelako"<sup>39</sup>.

Un accord avec le domaine militaire a facilité l'arrivée du chemin de fer que nous avons introduit dans les lignes précédentes, symbole de modernité avec la gare installée dans un ancien couvent religieux désamorti (pareille à la gare d'Abando à Bilbao), même l'utilisation des fronts d'eau à la façon d'éléments significatifs de progrès urbain. Entre la communauté juive historique et la courbe décrite pour le chemin de fer fut projeté le Plan Martinet au commencement du XX<sup>e</sup> siècle (1926-27). Le pouvoir civil bayonnais prétendait aussi convaincre les militaires pour obtenir la permission de l'élargissement de la ville au-delà des murailles au quartier de Saint Léon. Ces deux projets lancés au même moment, acquéraient les formes de l'urbanisme pratiqué de l'autre côté de la frontière.

Après les premiers avant-propos annulés que nous offraient une extension de ville organisée avec un important réseau de voirie publique entre les quartiers de maisons et des parcs et jardins, des places, des espaces publics urbains et de l'architecture emblématique, le Plan Martinet et son frère jumeau dessinaient des parcelles concernant une texture urbaine de cité-jardin. Quelques édifications et maisons ont eu une certaine qualité urbanistique bien définie dans la hiérarchie urbaine des rues et son caractère, mais quelques autres furent édifiées sans respecter ni les formes ni les escales proportionnées. Pourtant, alors que la société civile avait besoin de plusieurs portions de terrain et de sol afin de donner une réponse à l'essor de la population, les militaires comprenaient la ville comme référence absolue et unitaire de place forte militaire et défensive.

En effet, l'unité urbaine tracée depuis quelques siècles n'est pas possible de l'altérer avec des dispositions administratives. Après la réintégration de Saint-Esprit à Baiona cinquante ans après sa désannexion, "esta parte de la villa no obstante vio muy limitadas sus intenciones figurativas de origen, ya que no trata en absoluto el amplio frente del Adour, ni contiene una auténtica alternativa a la vieja villa, como lo hiciera el Ensanche de Donostia"<sup>40</sup>. En plus, l'autorisation de déclassement des remparts, des murailles et des fortifications a ouvert la porte à un urbanisme périphérique de nouveaux caractères hors des murs, alors que la ligne de tramway Baiona à Biarritz passant par Angelu a inauguré la première conception métropolitaine de la conurbation BAB (Biarritz-Angelu-Baiona) que nous verrons ensuite.

### III.3.2. ALLÉES ET PROMENADES A BAIONA. L'ESPACE URBAIN DE QUALITÉ QUI S'APPROCHE DES BORDS DE L'EAU

Nous devons souligner ici que le XVIII<sup>e</sup> siècle s'est caractérisé par une (relative) plus importante ouverture des villes aux éléments de la nature, dans notre cas des bords des rivières et des fronts d'eau:

<sup>39</sup> *Ensanches urbanos en las ciudades vascas...*, op. cit., p. 196.

<sup>40</sup> GALARRAGA, I. "Una villa portuaria...", op.cit., p. 109.

"Si en periodos anteriores la interacción entre Bayona y sus entornos de naturaleza agrícola y fluvial se desarrolló más en claves de alteridad, el Siglo de las Luces marca un cambio importante, y son las villas las que buscan ansiosas, superar el cerco de su ensimismamiento murario e integrarse de una manera cabal en el entornote su paisaje natural. Bayona, desde un punto de vista paisajístico, además de sus cauces fluviales, ha estado históricamente rodeada de molinos de marea, con su secuencia de estanques. Dos en la margen izquierda del Adour [à Donostia-Saint Sébastien nous avons également vu quelques-uns]. Otros dos o tres de estos molinos, con sus correspondientes estanques se sitúan junto al rabal del Espíritu Santo [...] Sobre estas estructuras físicas de ríos y estanques, así como sobre el área de glaciés de la fortificación renacentista, desarrollará la villa sus más valiosas estructuras y elementos de urbanidad del S. XVIII"<sup>41</sup>.

Commençant au XVIII<sup>e</sup> siècle les importants projets urbains de changement de l'espace public et d'embellissement de la ville, l'ancien bassin du moulin<sup>42</sup> de ville devenu fosse pour la fortification de la renaissance va être le support physique et territorial pour l'établissement des nouvelles places d'armes, puis seulement des places (publiques). Ces tentatives d'expansion de la ville entre le vieux château et le bord droit de l'Adour vont durer une grande partie du siècle des lumières. D'abord, nous verrons la reconstruction des quais, des digues et de la canalisation, mais nous arriverons ensuite jusqu'à la conformation des allées des fronts des rivières, un vrai bijou de l'urbanisme bayonnais.

"En primer lugar destacarán los elementos urbanos para canalizar todas las márgenes de ambos cauces fluviales, tanto para facilitar actividades portuarias como para asentar nuevos lugares de paseo, y será a partir de 1718 cuando se reconstruye el muelle o kai [en langue basque] junto al puerto de Suzée. A partir de ese momento todo el siglo va conociendo paulatinamente pero sin cesar, la construcción de nuevos muelles de margen de río. [...] Para entender el acercamiento de Bayona hacia los elementos más valiosos de su alrededor geográfico, con el fin de integrarlos en el esquema más positivo de su propia urbanidad, es decir lo que se ha venido en llamar 'embellecimiento de la villa', destaca la construcción de Alamedas. Serán las llamadas 'allées de Paulmy', ocupando y significando los lugares de los caminos de estructuración territorial –carretera a San Juan de Luz etc.– los trazados que se llenen de álamos y otras especies arbóreas, plantadas a partir de 1752, para dar lugar a las magníficas estructuras de urbanismo dieciochesco llamadas [aussi] Salones o más comúnmente Alamedas y Paseos"<sup>43</sup>.

Plus récemment, vers la moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle sont apparues des allées Marines et cinq ans plus tard les allées Bouffiers dans le front fluvial du couvent Dominic, sur le bord gauche de l'Adour. Les allées Marines descendaient l'Adour jusqu'à la forêt de pins qui fermait le paysage donnant à la rivière la figure d'un lac<sup>44</sup>. À gauche les allées étaient bordées de maisons construites en style pâtissier au pied desquelles passait une route carrossable côtière conduisant à la mer.

«Elles étaient situées à peu près sur l'emplacement du quai de la place d'Armes et se prolongeaient, en suivant le bord de l'Adour, jusqu'à la porte Marine actuelle. À droite, le promeneur pouvait laisser reposer ses yeux sur les eaux vertes du fleuve ; à gauche, le regard était limité par la courtine de Piémont et le large fossé de la ville plein d'eau et de plantes aquatiques. [...] L'effet est charmant: ces feux dorés s'élèvent au tronc des arbres et se jouent aux premiers feuillages; la lumière monte, au lieu de glisser d'en haut. À midi, l'ombre est pleine, la fraîcheur est délicate. Le promeneur à ce dôme superbe au-dessus de la tête; il ne voit rien que d'un côté la muraille et l'herbe du rempart, une végétation curieuse et variée d'amaranthes et de grandes orties, des roseaux au fond du fossé; de l'autre, des champs de maïs, puis les jardins de quelques villas, où l'ombre n'est pas moins tranquille et lente; puis loin, par-dessus une nouvelle et quadruple rangée d'arbres, la clarté des eaux. [...] C'est ainsi que la nature écrase partout le goût bourgeois et l'architecte son complice»<sup>45</sup>.

En admirant les paysages des bords de la rivière, les bayonnais pouvaient aussi surveiller l'arrivée et le départ de nombreux vaisseaux<sup>46</sup>. Néanmoins, le paysage là-bas n'a pas été toujours tellement pittoresque:

"En el lado opuesto, hacia el oeste y hacia el mar, a lo largo de las orillas del Adour, con magníficas puestas de sol, encontramos una población más proletaria todavía que puebla las Allées Marines. Allí el hábitat no es pintoresco. Venían a vivir para trabajar en los muelles cercanos"<sup>47</sup>.

<sup>41</sup> *Idem*, p. 100.

<sup>42</sup> Antérieurement, en 1627 la douane et le bureau de la coutume furent établis près du bastion du Piémont et du moulin de la ville.

<sup>43</sup> *Idem*, p. 106.

<sup>44</sup> La ville doit la création de ces promenades surtout au maire de Baiona M. de Moracin.

<sup>45</sup> DUCÉRE, É. *Histoire topographique... I, op.cit.*, pp. 318-319, 321.

<sup>46</sup> Les allées restaient toujours propres et les arbres entretenus dans le goût convenable grâce au travail d'un jardinier embauché par la municipalité.

<sup>47</sup> ETCHETO, Jean Louis. "El bayonés, hombre de tradición", in: *Hiri buruak. Baiona. Bayona* (plusieurs auteurs), Bilbao: Sendoa, 1994; p. 230.

Curieusement, de vieilles structures portuaires comme des corderies ou les fosses vont servir pour établir plus tard les promenades illustrées hors des murailles. Phénomène que nous pourrions trouver aussi dans le Champ de Volantín à Bilbao (un front d'eau romantique et moderne dans l'espace longitudinal de la rivière Ibaizabal-Nervi6n) et plusieurs lieux de forte tradition maritime-portuaire. En plus, "tambi6n podemos se6alar las series de plantaciones arb6reas tan bien alineadas y con brillante intencionalidad que jalonan los caminos, como el de Mouserolles, etc., y otras tantas avenidas delimitando m6rgenes, de los cauces fluviales que configuran los 'alrededores' de Bayona"<sup>48</sup>.

Cependant, J. Pontet nous dit que la construction des all6es va se faire r6aliser sans pressions militaires et avec la fonction d'am6liorer les acc6s et des voies de communication c6ti6res interdits par l'arm6e, 6tant donn6 l'impossibilit6 de toucher les fortifications et les bastions. La solution a donc consist6 6 cr6er une voie p6riph6rique qui, partant de la porte Marine, 6largie en 1759, emprunterait la premi6re all6e plant6e d'ormeaux, transform6e en chemin carrossable, et longerait les glacis des fortifications. Ce paysage des fronts d'eau nous montre comment les bayonnais ont d6 se conformer avec un urbanisme 'vert' de rivage, 'non d6pourvu de grandeur', mais 'peu porteur de d6veloppement':

«Dans les ann6es 1730, l'6chevinage, dans un souci utilitaire et d'agr6ment, entreprend l'am6nagement des bords de l'Adour. Pour faire 6difier un quai entre le fleuve et le foss6 du bastion du Nord, alors qu'il a d6j6 fait construire une cale 6 la porte Marine en 1730, il lui fait l'accord du G6nie; ce n'est qu'en 1738 que la construction peut 6tre entreprise; dix ans apr6s, le quai est achev6 jusqu'au quartier de Tarride et all6es et contre-all6es sont plant6es d'ormes. La ville d6cide alors de prolonger le quai et les All6es-Marines vers Blancpignon»<sup>49</sup>.

Comme exemple notable des architectures des fronts de l'eau et de l'urbanisme portuaire, il est 6galement indispensable de r6v6ler des 6l6ments qui ont configur6 la sc6ne urbaine de la bordure. Ils ont structur6 l'espace et le paysage quotidien, l'espace de vie et de travail comme les all6es: espaces de promenade et de plaisance. On peut constater l'esth6tique de la ville aussi dans les constructions fonctionnelles et significatives au bord des rivi6res:

«*Bassin de radoub*. Suite 6 l'augmentation du trafic et de la taille des navires, la demande de r6paration et d'entretien s'accrut; 6 la fin du XIX<sup>e</sup> si6cle, le bassin de radoub permit au port de Bayonne de proposer ces services aux navires de mer, devenant ainsi un port industriellement moderne. *B6timents li6s 6 l'activit6*. [...] Il exista jusqu'6 huit moulins 6 mar6e sur Adour et Nive, deux d'entre eux hors service mais en relatif bon 6tat de conservation subsistent 6 Saint Bernard et 6 Bachefor6s. *Cales de hissage*. Ces plans inclin6s de pierre servaient 6 la mise 6 l'eau des embarcations mais ils furent 6galement les premiers fronts d'accostage avant la construction des quais. *Quai*. Jusqu'au XVIII<sup>e</sup> si6cle, les quais d'accostage n'existaient pas et les all6ges, petites embarcations servant 6 charger et d6charger les navires de mer mouill6s au milieu du fleuve, s'6chouaient au plus pr6s des berges au b6n6fice de la mar6e. Par la suite furent progressivement construits des quais ma6onn6s sur lesquels pouvaient s'accoster les navires diminuant le temps de manutention et augmentant le trafic du port. *Digues, perr6s*. [...] Les assauts de l'oc6an continuant 6 p6n6trer dans le fleuve et 6 attaquer les ouvrages, il f6t entrepris de construire des digues en mer afin de constituer une d6fense avanc6e ; les premi6res furent des digues 6 claire-voie dont des portions sont encore intactes, la lutte contre les temp6tes est toujours 6 l'actualit6 et la derni6re digue fut construite au d6but des ann6es 2000»<sup>50</sup>.

Les bords de l'Adour, largement consid6r6es zone militaire prirent une autre allure d'urbanisation civile mais toujours sous la surveillance militaire et la pr6sence physique et symbolique des fortifications. «Les contestations entre la ville et le G6nie furent aussi vives 6 propos des all6es Boufflers et des rives de l'Adour o6 s'6taient install6s des chantiers de constructions navales dont ne voulait 6 aucun prix le directeur des fortifications»<sup>51</sup>. Le G6nie s'opposait vivement 6 l'6tablissement des 'cayennes', pendant que la ville donnait l'autorisation de la construction de quatre d'entre elles en ma6onnerie, tout ce qui m6lange une image de bordure des rivi6res o6 cohabitaient les lieux de travaux et les voies de communication avec l'estampe de douce promenade printani6re ou automnale, illustr6 mais plut6t pr6-romantique.

<sup>48</sup> GALARRAGA, I. "Una villa portuaria...", *op.cit.*, p. 108.

<sup>49</sup> PONTET, J. «La cl6 du royaume...», *op.cit.*, p. 91. «Si le projet re6oit d'abord l'approbation du marquis de Paulmy en 1754, les travaux, entrepris aussit6t, ont 6t6 frein6s et retard6s par le G6nie et l'6tat-major, fort r6ticents devant la cr6ation d'une voie de communication autour de la forteresse. [...] Ce n'est qu'en 1773 que les all6es Paulmy sont enfin achev6es et rejoignent la route de Saint-Jean-de-Luz que de multiples travaux ont am6lior6e depuis les ann6es 1740, permettant 6 un flux de voitures toujours plus important de circuler». *Ibidem*.

<sup>50</sup> GOICOECHEA, Antton. «D'Hendaye 6 Bayonne: des bases du patrimoine maritime du littoral labourdin», in: *Itsas memoria. Itsas Ondarea/patrimonio Marltimo* (monographique), Donostia-Saint S6bastien: Untzi Museoa/Museo Naval, 2009; p. 282.

<sup>51</sup> PONTET, J. «La cl6 du royaume...», *op.cit.*, p. 93.

«Dans quelle ville française et européenne peut-on trouver une promenade plus vaste et merveilleuse par sa hardiesse, ses points de vue et ses paysages, les courants de l'Adour dans la ligne conquérante et nivelant la dune de Blanc-Pignon»<sup>52</sup> se questionnaient quelques bayonnais. Lamentablement, le développement postérieur des allées n'a pas été le meilleur possible ni digne de la tradition des villes bourgeoises. Le terrain qui fut choisi pour son établissement a subi aujourd'hui une autre affection; ce n'était qu'un terrain boueux, coupé d'eaux stagnantes et fétides, et sur lequel les navires amarrés dans le port venaient décharger leur lest depuis plusieurs siècles. Durant le blocus de Baiona en 1814 la plus grande partie des arbres fut coupé afin de servir aux besoins du siège. Le spectacle devait être surréaliste. Le sol fut aussi remué et bouleversé et l'approche des allées défendu. Aussitôt la levée du siège les bayonnais se remirent au travail de ré-construction avec une nouvelle plantation d'ormeaux. Pour cet auteur nous pouvons compter trois époques différentes aux allées Marines; premiers arbres alignés et plantés, la plantation du bosquet et les âges du développement entre le XVIII<sup>e</sup> siècle et le début du XIX<sup>e</sup> siècle.

Emprisonnant les belles eaux de la rivière dans un cadre de verdure et de sable. Si l'œil remonte au contraire vers la ville, c'est Saint-Esprit, posé sur la rive droite et inondé de soleil a écrit É. Ducéré à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle. Une promenade de dimanche aux allées Marines était 'un bol d'air que respire tout bayonnais', lieu semblable à une place publique et une agora où 'tout cela va et vient' et 'tout cela parle de politique...'

«C'est à chaque heure du jour un aspect varié, une nuance différente: tantôt, c'est la marée montante qui grimpe le long des quais, amenant avec elle la brise du large et envahissant de toutes parts le bassin du fleuve; tantôt, c'est le flot qui se retire et découvre sur son passage les mousses, les algues et les enrochements: merveilleuse périodicité qui jette autour de nous tant de fraîcheur et de vie, et qui donne dans tous les ports de l'Océan la marée pour auxiliaire au commerce»<sup>53</sup>.

Malheureusement, l'évolution urbaine des allées et promenades de Baiona au bord des rivières a constitué la perte d'une richesse du paysage sur les fronts d'eau, commencée déjà au XIX<sup>e</sup> siècle et presque continue durant le XX<sup>e</sup> siècle jusqu'à arriver à la situation actuelle où les anciens quais supportant des routes côtières doivent partager l'espace longitudinal avec les constructions du littoral, les parking des véhicules, le mobilier portuaire et des restes de jardins ou parcs publics plus ou moins conservés et restitués sur la bordure du fleuve. Cette image d'hétérogénéité urbaine É. Ducéré l'avait annoncée et dénoncée il y a plus de cent ans, en avançant des opinions d'autres auteurs plus récents que nous avons antérieurement cités.

«Je ne sais vraiment quelle administration mal inspirée a pu permettre une semblable plantation; on conviendra qu'il s'y trouve aussi des allées mal percées, des arbres maigres et rabougris, et des bancs moisissés ou trop rares; en cela les Allées Marines ressemblent à une foule de promenades obscures, indignes d'une biographie sérieuse. Mais la beauté de celles-ci est toute relative: elles sont admirées pour leur position, pour la citadelle qui, sur son mamelon vert et riant, les domine; pour l'Arsenal qui, à ses pieds, montre aux promeneurs ses magasins et ses chantiers; pour ce beau et large fleuve qui les vivifie de ses navires, pour cette brise du large qui vient chaque jour les rafraîchir. [...] ce quartier, autrefois complètement désert, est rempli d'un grand nombre de nouvelles constructions [...]. Les Allées Marines ont été exhausées depuis peu, et cet important travail abrite en partie le nouveau faubourg des inondations de l'Adour»<sup>54</sup>.

Nous avons commencé ce chapitre qu'on conclue avec ces lignes annonçant de nouvelles manières de construire et de configurer la ville de Baiona aux bords des rivières, grâce aux traces de l'urbanisme moderne qui avait lentement dépassé des 'frontières' historiques des remparts et des murailles qui l'entouraient. Nous le devons finir en dénonçant les modes peu fortunés de faire disparaître ces frais espaces urbains de bordure, vraiment significatifs et symboliques de la ville bourgeoise. Malheureusement, Baiona a peu conservé d'allées splendides qui aux siècles précédents ont matérialisé une idée souvent utopique de modeler les fronts d'eau et les espaces de rivage qu'on vient de voir dans les villes que nous avons étudiées. Nous nous mettons dorénavant devant une expansion métropolitaine qui a simultanément élargie la ville de Baiona dans le terrain littoral jusqu'à Biarritz et dans l'arrière pays jusqu'au vaste espace périurbain d'Angelu, tout ce qui nous pousse face à un 'élargissement' non seulement spatiale-territoriale mais à la fois temporel des limites entre la modernité et la post-modernité.

<sup>52</sup> DUCÉRÉ, É. *Histoire topographique... I, op.cit.*, p. 320.

<sup>53</sup> *Idem*, p. 339.

<sup>54</sup> *Idem*, p. 338, 343.



3.1.-3.4. La Mairie de Baiona dès le Réduit et le Pont Mayou. Au fond les murailles de la Citadelle dans le quartier Saint-esprit.

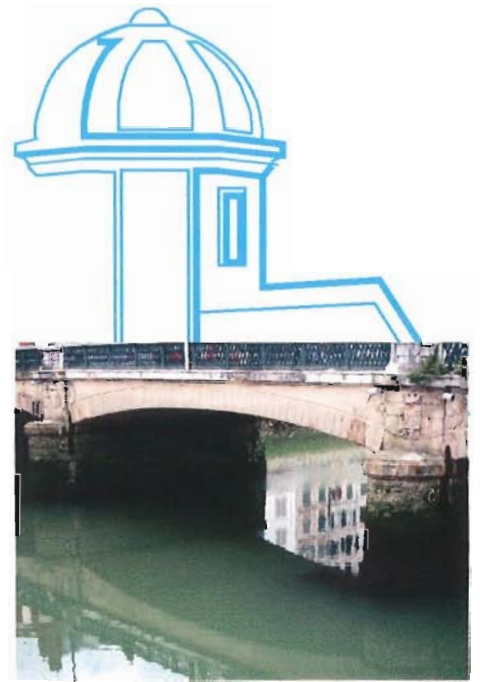




**3.5. Le Musée Basque et le Pont Marengo. Quelques bâtiments d'édification moderniste et néo-basque.**

**3.6., 3.8. Les ponts sur la Nive constituent un des éléments architectoniques des plus emblématiques de l'aménagement de la cité sur les fronts d'eau et de la coupure historique de l'urbanisation en deux parties différentes.**

**3.7. Les bâtiments pittoresques ont reproduit une organisation plutôt médiévale tandis que des couleurs de la structure de quelques-uns d'entre eux ressemblent à l'esthétique de la maison basque (photos 2010-2011).**



3.9.-3.12. Le Pont Pamecau sur la Nive et les Halles de Baiona. Ils restent encore des signes de l'espace public du marché qui est aujourd'hui un parking de voitures.





3.13., 3.15. Le mobilier urbain avec des fleurs qui décorent les rivages de la Nive. Image symbolique de la ville de Baiona.  
3.14., 3.16. La vue en perspective des rivages de la Nive jusqu'au Pont du Génie (photos 2010-2011).



3.17



3.18

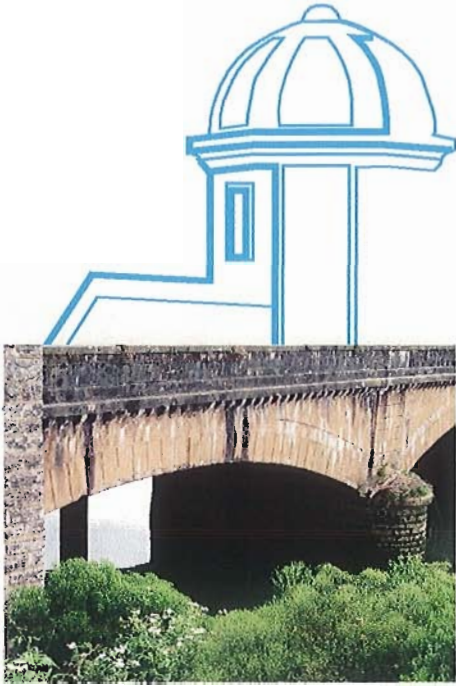


3.19

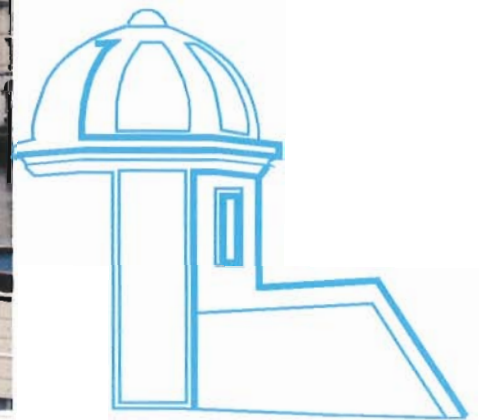


3.20

3.17.-3.20. Pont du Génie, Pont Pamecau dès le Pont du Génie et aménagement actuel des fronts d'eau près des anciennes constructions militaires et des tours de la muraille.



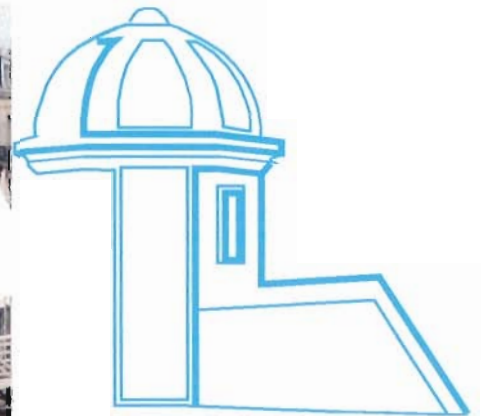
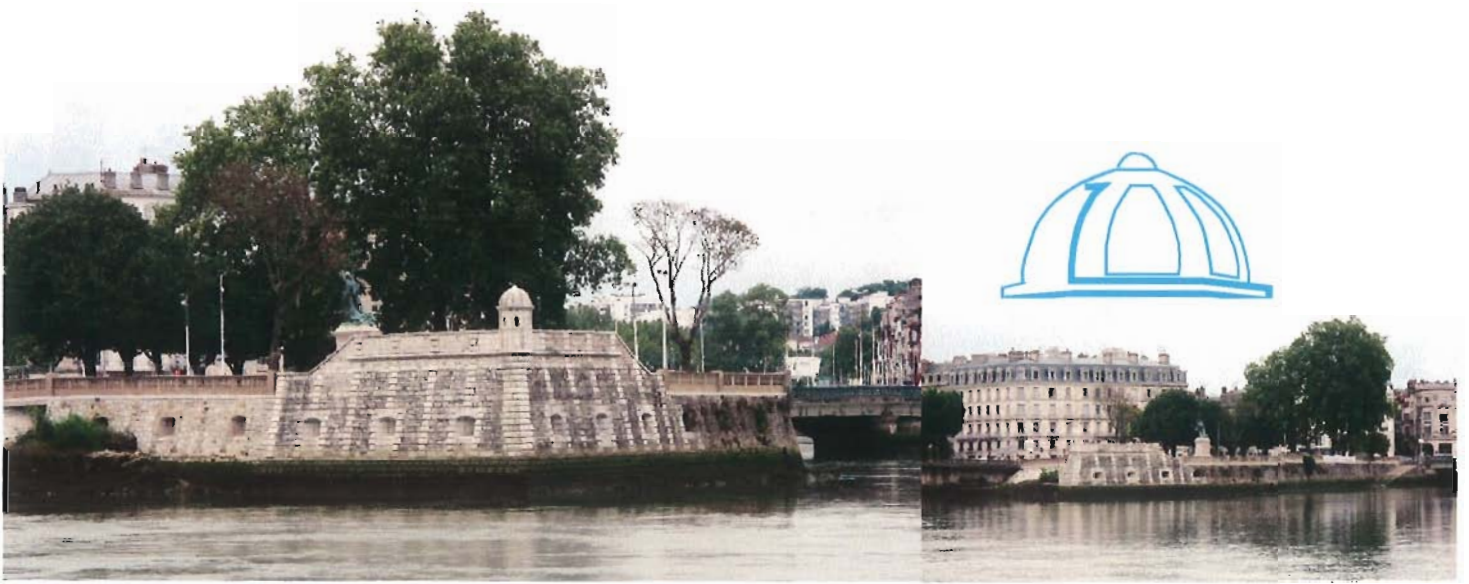
3.21.-3.23. Pont du Génie et Pont moderne du Labourd hors Ide a citée historique avec des embarcadères de la Nive.



3.24-3.26. Vue approximative dès les eaux de l'Adour vers l'embouchure de la Nive avec les bateaux des rivières et du Réduit, l'espace le plus significatif du noyau de Baiona.



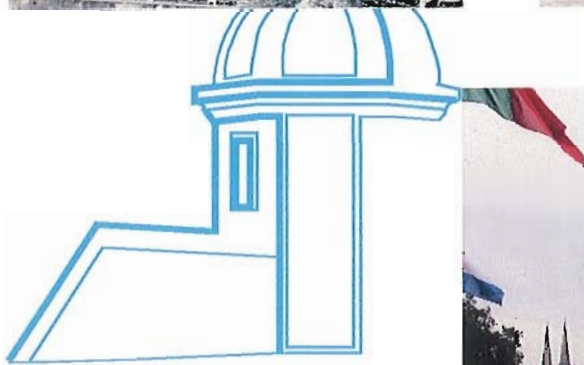
3.27.-3.29. Les talus du Réduit, la Mairie, les ponts sur la Nive et l'embouchure avec des maisons sur les fronts d'eau composent une image très emblématique de la ville.



3.30.-3.32. Le Réduit et les petits bateaux nous donnent l'impression d'éléments de microarchitecture stratégiquement placés sur les bords des rivières.







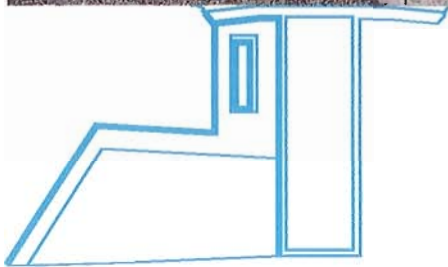
3.34.-3.35. Le Réduit dès les Allées Boufflers et de l'autre côté de l'Adour (photos 2010-2011).

3.33. Baiona 1908. Il existait encore une des portes les plus connues entre le Réduit et le commencement des Allées Boufflers.

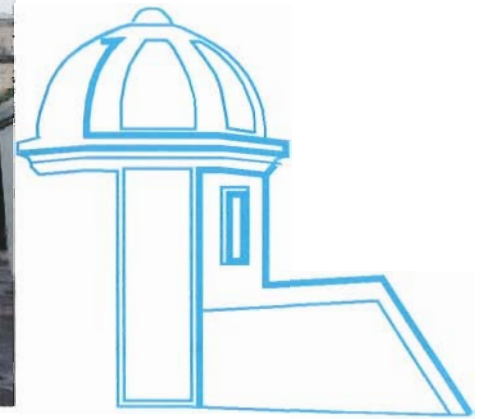


**3.36.-3.39.** Le Réduit constitue un espace vide mais un point de suture urbaine où il est possible de rencontrer les caractéristiques les plus singulières de l'espace fluvial, à partir des ruines militaires d'autrefois, conservées et restaurées par la ville. Les deux arbres qui encadrent, au milieu de la photo, la tourelle circulaire du Réduit et le monument sculptural du Cardinal Lavicerie forment le paysage imaginaire de l'identité de l'ancienne ville militaire et épiscopal.





3.40.-3.42. À la cité militaire et murillée se joignent les équipements des pouvoirs publics comme la Mairie, résultat d'une conjonction logique entre le passé de la ville comme place forte militaire et l'urbanisation des idées illustrées, civiques et modernes, qui ont lutté pendant longtemps pour la consécration du nouvel espace urbain sur les fronts de l'Adour (photos 2010-2011).



3.43



3.44

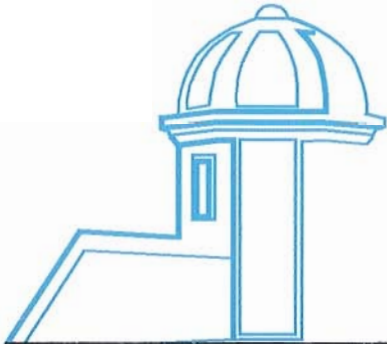


3.45

**3.43.-3.45.** Place du G. de Gaulle entre la Mairie et les Quais Lespès, avec un des kiosques les plus intéressants parmi ceux qui on peut trouver dans le Pays Basque du Nord et du Sud. Élément symbolique de microarchitecture que nous ressemble à l'usage antérieur de cet espace, devenu aujourd'hui parking de voitures sur les fronts d'eau de l'Adour.



### III.3. LA VILLE MODERNE



3.46.-3.49. Les parcs et jardins publics de Baiona sur le bord de la rivière, au commencement des anciennes Allées Marines.

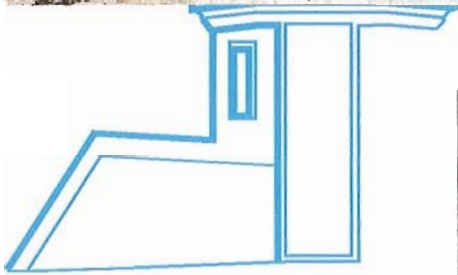


3.50.-3.53. Les jardins présentent une image entre classique et moderne, aspect romantique de l'époque finale du XIX<sup>e</sup> siècle, toujours ornés de fontaines monumentales, de mobilier urbain, de sculptures et de statues à la mémoire de quelques personnages célèbres (photos 2010-2011).





### III.3. LA VILLE MODERNE



3.54



3.55



3.56

**3.55.-3.57. Les petits chemins et routes des jardins nous permettent de pénétrer dans des zones plus ombragées avec beaucoup plus de végétation exotique et pleines de verdure.**



3.57.-3.58. Grand Monument Aux Bayonnais Morts pour la Patrie, érigé sur les anciens remparts entre les Allées Marines du bord de l'Adour et les Allées Paulmy construites en dehors des murailles.

3.59. Architectes Molinié, Nicod and Pouthier. Sculpteur Brasseur. PONTET, Josette (dir.). *Histoire de Bayonne*, Toulouse Cedex: Privat, Univers de France, 1991.





3.60.-3.64. L'espace des anciennes Allées Marines sur les fronts d'eau de l'Adour avec le Pont Henri Grenet et du mobilier urbain fluvial et portuaire (photos 2010-2011).



**3.65.-3.68.** Le Pont Saint-esprit et le début des Allées Marines dès la zone du Réduit et la Marie de Baiona, avec des monuments et des embarcadères.



3.69.-3.72. Le pont monumental de Saint-esprit avec les drapeaux typiques et la tête des Allées Boufflers, couronnée d'une sculpture contemporaine en acier cortén, de manière similaire à Bilbao, où la sculpture devant l'Hôtel de Ville et à côté du Pont de la Mairie marque le début du Champ de Volantín.



3.73.-3.75. Le pont et des vieux éléments de mobilier portuaire dès le Quai Amiral Sala, le front d'eau plus proche du quartier de Saint-esprit (photos 2010-2011).





3.76.-3.78. Le quartier de Saint-esprit dès des talus de la redoute et le bord de la rivière entre le Quai Amiral Sala et le Quai de Lesseps, avec des vieux embarcadères.





**3.79.-3.82. Paysage maritime sur le rivage des Quais de Lesseps, avec des éléments industriels et portuaires presque inutilisés qui nous montrent aujourd'hui une image plutôt esthétique et archétype de la ville sur les fronts d'eau.**



3.83.-3.86. Le quartier de Saint-esprit. La gare du chemin de fer, les maisons à côté de la rivière et le font décoratif au milieu de la place publique (photos 2010-2011).

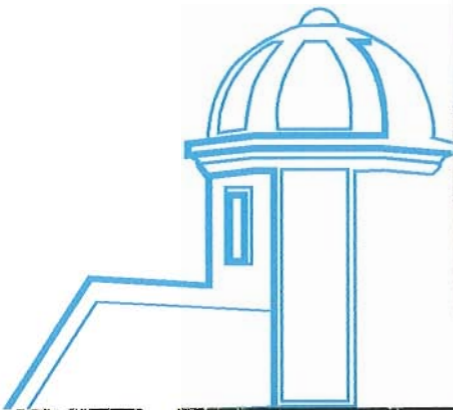




3.87.-3.90. Les embarcadères des Allées Boufflers et le front de rivière de l'autre côté de l'Adour vers le quartier de Saint-esprit et le Quai Amiral Bergeret.







3.91

3.91.-3.93. Perspectives et détails du Pont de Fer, construction prodigieuse de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle et symbole de la modernité bayonnaise avec l'arrivée du chemin de fer jusqu'à Saint-esprit.



3.92

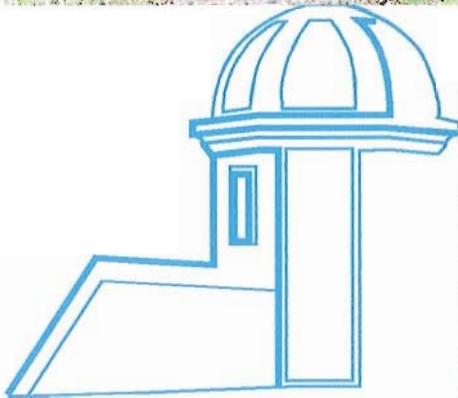


3.93



3.94.-3.96. Depuis le Pont de Fer on peut diviser la ville de chaque côté de l'Adour avec des maisons sur le bord de la rivière, près du Quai Amiral Bergeret (photos 2010-2011).





3.97. Du mobilier urbain avec l'héraldique de la ville de Bayonne sur les fronts d'eau.



3.98.-3.99. Des alentours de la ville, les dernières maisons bourgeoises de l'époque moderne et une des zones industrielles au delà de la limite urbaine établie par le Pont de Fer.

# 4

## L' EXPANSION CONTEMPORAINE





Index	p.
III.4. L'EXPANSION CONTEMPORAINE. BAIONA: UNE MÉTROPOLE EUROPÉENNE AU BORD DE LA MER.....	801
III.4.1. L'AGGLOMÉRATION BAYONNAISE ET LA CONURBATION BIARRITZ-ANGELU-BAIONA: UN SINGULIER PHÉNOMÈNE MÉTROPOLITAIN CÔTIER.....	806
III.4.2. LA BAIE DE TXINGUDI ET L'EUROCITÉ BASQUE LITTORALE.....	811
III.4.2.1. La ville d'Hondarribia; espace urbain historique sur la baie de Txingudi.....	812
III.4.2.2. Configuration spatiale d'Irun: une pièce clef entre la Bidasoa et la mer.....	817
III.4.2.3. Hendaia et les points de passages sur le réseau fluvial de la frontière.....	819

### III.4. L' EXPANSION CONTEMPORAINE. BAIONA: UNE MÉTROPOLE EUROPÉENNE AU BORD DE LA MER

Dans ce chapitre nous allons mettre en relief la référence territoriale qui entoure l'ancienne cité et la ville moderne qui a composée la métropole de Baiona avec l'inclusion d'autres municipales et districts (Biarritz, Angelu, baie de Txingudi, Hendaia, Hondarribia). Loin de l'image archétypique de banlieue, cette conurbation correspond à une agglomération urbaine très vigoureuse et expansive près de la mer et coupée par les rivières: l'Adour, la Nive et la Bidasoa. En partant plus d'une illusion que d'une véritable coopération inter-institutionnelle, la ville expansive au territoire nous montre, en plus de la propre territorialisation de la ville<sup>1</sup>, plusieurs typologies d'organisation et d'occupation urbaine qui incident aussi dans les caractères esthétiques définis par le répertoire des éléments qui composent la scénographie urbaine. Letizia Delorme constate par l'apparition de l'agglomération Biarritz-Angelu-Baiona (BAB) comme territoire charnière et territoire transfrontalier en même temps<sup>2</sup>. En fait, il est une côte urbanisée et cordon littoral polarisé, marqué par le déclin des zones rurales à faible densité. Ce noyau exerce la plupart de l'influence sur la ligne côtière dès Donostia-Saint Sébastien jusqu'aux Landes, même au territoire navarrais du nord. La ville, loin de se résumer au centre commercial, beaucoup d'individus habitent aujourd'hui dans l'isochrone 30 minutes de Baiona, composant une vaste communauté de commutation<sup>3</sup>.

En somme, le territoire basque côtier conforme une ligne littorale face à la mer Cantabrique et le golfe de Biscaye (ou golfe de Gascogne), géographiquement et historiquement unifié mais administrativement et politiquement divisée et partagée par deux états nationaux auxquels sont assignés le Pays Basque Péninsulaire et le Pays Basque Continental. Sur ce front de mer, qui comprend seulement une petite partie du territoire basque mais où vit la moitié de la population avec une densité très élevée, nous trouvons une importante aire métropolitaine (Bilbao), suivie d'une vaste conurbation frontalière entre Donostia-Saint Sébastien et le noyau Biarritz-Angelu-Baiona. Effectivement, «ce n'est que récemment que la communauté d'agglomération BAB [...], s'étire sur l'ancienne voie ferrée [...] Artère qui méritait de desservir un aménagement fortement densifié, résidentiel et administratif, doublé d'activités productives et commerciales»<sup>4</sup>. Les correspondances (entrecroisements) régionaux et internationaux même le port agricole et pétrolier ont fait de Baiona une capitale de sous-préfecture fortement liée aux communications routières et maritimes. Une douzaine de ponts sur les rivières (historiques et actuelles, ferroviaires et d'autoroute) forgent aujourd'hui les connexions d'un espace portuaire devenu

<sup>1</sup> Quelques auteurs préfèrent parler de la notion 'd'espace interurbain', en raison de la démographie existant dans la frange côtière que nous venons d'étudier (Egafía & Leizaola).

<sup>2</sup> «L'interpénétration ville-pays produit trois systèmes urbains qui interfèrent partiellement: l'agglomération, le réseau des villes de la zone intermédiaire pour l'interface ville/pays et la conurbation transfrontalière. [...] La conurbation est donc une échelle territoriale différente de celle de l'agglomération, dans la mesure où une hiérarchie politique et fonctionnelle, elle oppose un fonctionnement en réseau. Le réseau présuppose une égalité de principe entre chacune des centralités constitutives, mêmes si elles sont inégales par ailleurs (démographie, économie...). [...] Cette ville transfrontalière, dénommée Eurocité, est en quelque sorte une ville émergente, certes compliquée, mais pas complexe. Compliquée par l'enchevêtrement des formes qui la composent, des pratiques citoyennes, des profils territoriaux et politiques. Certes pas complexe, dans la mesure où [des] modèles urbains et objets d'action publique permet d'organiser la représentation. [...] Ni à côté, ni au-dessus de l'agglomération, la conurbation constitue un modèle fédérateur, qui doit tisser un scénario de gouvernance». DELORME, Letizia. «La ville émergente en Pays Basque. Éléments de réflexion pour aborder la conurbation littorale», in: *Journées de réflexion sur l' Eurocité Basque Bayonne-San Sebastián* (plusieurs auteurs), Bilbao: Eusko Ikaskuntza/Société d' Études Basques, 2001; pp. 59-62.

<sup>3</sup> Tous les gens qui habitent en dehors de la ville et travaillent ou étudient en ville. L. Delorme distingue les héliotropes (fortement mobiles), les desserrés (mobiles par obligation) et les enracinés (qui ont souvent un rapport plus identitaire au territoire et une faible mobilité).

<sup>4</sup> BERGER, Michel. «Ressemblances et dissemblances des paysages frontaliers du Pays Basque» in: URTEAGA, Eguzki (coord.). *L'aménagement du territoire en Pays Basque*, Zarautz: Eusko Ikaskuntza/SEB, Dakit, 2008; p. 107.

métropole avec les problèmes qu'ont habituellement les agglomérations côtières comme Donostia-Saint Sébastien ou celles de l'arrière pays comme l'exemple de Bilbao.

Au milieu du terrain baigné par la mer et les rivières, la baie de Txingudi est un exemple clair liminal entre la Communauté Autonome du Pays Basque (Euskadi) et les régions de l'Aquitaine, les Pyrénées Atlantiques et le Pays de Labourd. De l'un et de l'autre côté de la Bidasoa<sup>5</sup>, une possibilité de coopération trans-frontalière s'est ouverte avec l'idée de l'Eurocité basque littorale, reflétant une réalité qui existe depuis longtemps. La situation de privilégiée est ainsi constatée depuis le moyen âge, remontant jusqu'à l'établissement des trois villes fondées et fortifiées au bord de la mer et des rivières, comme nous l'avons déjà vu antérieurement: Donostia-Saint Sébastien, Hondarribia et Baiona.

Noeud de communications aujourd'hui, le accroissement des villes de Saint Sébastien et Baiona est associé à l'expansion de leurs 'interlands' urbains, comme centres de gravitation qui ont établi une bipolarité territoriale: d'une part, la micro-conurbation Hondarribia-Irun-Hendaia et d'autre part la conurbation Biarritz-Angelu-Baiona<sup>6</sup>. La structure de ces territoires urbanisés est aussi attachée à la présence des rivières (la Bidasoa, l'Adour et la Nive) et la proximité de l'espace marine qui conforme une culture de signe et d'identité maritime. On remarque l'importance très forte de cette idée pour le développement d'«une construction sociale, qui est ressentie dans le vécu en communauté des personnes en tant qu'individus». C'est tout à fait cela qui «pour les habitants d'une zone frontière est un autre élément important d'identité». Dans notre cas, la frontière «est clairement marquée par une rivière, à Txingudi par le fleuve Bidasoa [...] celle-ci sont traversées par des ponts»<sup>7</sup> comme pièces urbaines et architectoniques de liaison mais références symboliques et 'identitaires' du territoire fluvial frontalier. Nous prévenons ainsi la nécessité de contempler toute la zone comme un espace non seulement urbanistique sinon fortement influencé par le développement historique d'une culture littorale.

«Cette nouvelle situation a emmené les villes de part et d'autre de la frontière à coopérer pour des projets communs. Depuis 1999, les villes d'Hendaye, Hondarribia et Irun ont officialisé leurs relations avec la création d'un Consorcio transfrontalier Bidasoa-Txingudi. Ce dernier nom se référant désormais au fleuve et à la baie autour desquelles se trouvent ces trois villes et qui sert aussi de frontière étatique»<sup>8</sup>.

Les niveaux de coopération administrative parmi les différentes institutions peuvent être nationaux, régionaux ou locaux, surtout en ce qui concerne la sphère de l'aménagement du territoire: DATAR (Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale Française) et MOPU (Ministerio de Obras Públicas y Transportes) de l'état espagnol. Également, au début des années soixante le CP (Conférence de Pouvoirs Locaux et Régionaux)<sup>9</sup> était déjà 'pour l'intégration des régions naturelles supra-frontalières'. Cet organisme promouvait la coopération dans les territoires frontaliers, et la rendant extensible aux 'problèmes' culturelles dans l'intention de maintenir et promouvoir l'identité culturelle partagée des régions situées de l'un et l'autre côté de la frontière. Ils ont aussi estimé l'élaboration d'une législation unique régulée au sein d'un concordat européen sur la coopération supra-frontalière. Sa création vers 1981 a favorisé l'établissement des communautés de travail.

Tout cela collabore aux processus plus idéaux que réels pour décentraliser quelques institutions nationales, et aider également l'émergence des villes-état ou métropoles-région selon la configuration urbaine et territoriale de chaque pays. L'Eurocité basque a aussi une position frontalière entre les zones de difficulté et d'évolution structural positive. La

<sup>5</sup> Fleuve qui marque la frontière entre l'état Français et l'état Espagnol.

<sup>6</sup> Cette zone est le terrain côtier le plus densément occupé du Pays Basque littoral, prolongé jusqu'à Aquitaine, les Landes et jusqu'à Gipuzkoa à travers des noyaux urbains comme Saint-Jean-de-Luz, Ciboure, Bidart-Guéthary ou Hendaia-Béhobie.

<sup>7</sup> BRAY, Zoe. «Frontières et identité: perceptions et vécus de l'espace des lieux côtés de la frontière franco-espagnole au Pays Basque», in: URTEAGA, Eguzki (coord.). *L'aménagement du territoire en Pays Basque, op. cit.*, pp. 73-74.

<sup>8</sup> *Idem*, p. 72.

<sup>9</sup> En 1994, sur la désignation de: Congrès de Pouvoirs Locaux et Régionaux d'Europe (CPLRE) devint le troisième organe statutaire d'Europa, à côté du Conseil de Ministres et de l'Assemblée Parlementaire. Nous pouvons voir ici l'importance que ces espaces liminaires (en notre cas fluviales et maritimes) ont pour favoriser le déroulement territorial d'Europe.

Communauté Autonome du Pays Basque (CAPB), situé dans l'Europe du sud, constitue en réalité une euro-région de la périphérie entre les deux arches centrales de développement:

"En este sentido, las Directrices de ordenación del territorio (DOT) de la Comunidad Autónoma del País Vasco (CAPV) exponen como reto y desafío de futuro su integración efectiva y desde una posición dinámica en el espacio europeo, señalando que todas aquellas acciones que contribuyan a la mayor articulación interna del Arco Atlántico repercutirán favorablemente en Euskadi y reforzarán su papel de punto de enlace entre el Arco Atlántico y el Gran Corredor Norte-Sur Europeo"<sup>10</sup>.

C'est la loi d'Aménagement du Territoire rédigée par le Gouvernement Basque en 1990 qui a prévu trois instruments d'organisation territoriale; les DOT (Directrices d'Organisation Territoriale), les PTP (Plan Territorial Partiel) et les PTS (Plan Territorial Sectoriel). L'établissement du système poli-noyau de capitales a divisé tout le territoire de la Communauté Autonome du Pays Basque en aires fonctionnelles objet d'organisation au sein des plans territoriaux partiels. En ce qui nous concerne directement, en Gipuzkoa furent établies, entre autres, les aires fonctionnelles de 'Donostialdea-Bajo Bidasoa' et 'Urola-Costa' avec l'inclusion de Zarautz sur le bord littoral et Azpeitia dans l'arrière pays, sans qu'il existe un traitement réellement spécifique des fronts d'eau côtiers. Le processus d'approbation de la planification territoriale a été très long et complexe depuis la rédaction des DOT entre 1992 et 1997 jusqu'à la décennie des années 2000. Il existe aussi deux ou trois PTPs définitifs comme le document d'organisation des bords des rivières et des fleuves et le plan de protection et d'organisation du littoral et des zones humides démarché vers 1998-2000.

Dans la part qui correspond administrativement à l'état français, à partir des années 70 du XX<sup>e</sup> siècle le 'contrat ville moyenne' s'était mis à l'écart –concernant, par exemple Baiona– qui cherchait à compléter le renforcement du maillage territorial<sup>11</sup>. Celui-là fut le commencement du lent chemin de décentralisation de compétences et la déconcentration de services de l'état. Plus tard, vers la décennie des années 2000 la loi de Solidarité et Renouvellement Urbain était déjà préparée pour l'objet d'harmoniser des politiques d'aménagement et de développement à une nouvelle échelle: l'aire urbaine. L'aménagement du territoire s'organise, par conséquent, suivant trois échelles correspondant à trois démarches, plus ou moins analogues mais réellement peu accordées avec les DOT, les PTP et les PTS. 1) les Directives Territoriales d'Aménagement, 2) le Schéma de Cohérence Territoriale; document prospectif dont le concept est appliqué à une aire urbaine; c'est ça, l'espace couramment pratiqué pour les citoyens et 3) le Plan Local d'Urbanisme; document d'urbanisme d'échelle communale ou intercommunale qui encadre différentes actions d'aménagement. Il doit répondre aux objectifs d'équilibre, de diversité et d'utilisation économe de l'espace, car deux concepts s'affirment comme des démarches pertinentes: le schéma de cohérence territoriale et le pays urbain. Quoique la hiérarchie intrinsèque de l'ancien système soit apaisée, on découvre comment la centralité et les compétences de l'état n'ont pas disparu:

«L'articulation des politiques publiques conduites à l'échelle locale ne doit plus relever désormais d'un système hiérarchisé. Il doit rechercher un accord sur une vision commune du territoire. S'appuyant sur la négociation et la transaction, ce mode de gouvernance fonctionne avec des partenariats à géométries variables favorisant le croisement des échelles territoriales. [...] Pour autant, l'État ne disparaît pas. S'il n'est définitivement plus l'acteur central et global d'hier, il doit s'affirmer comme l'animateur, le régulateur, l'arbitre. Il est le garant de la cohérence globale et de l'équité territoriale des politiques publiques, le modérateur de la France des clochers et des querelles»<sup>12</sup>.

<sup>10</sup> AYERBE, O. "La Eurociudad vasca...", in: *op. cit.*, p. 75.

<sup>11</sup> Pour Jérôme Grange «l'aménagement est décrit comme «l'organisation globale de l'espace, destinée à satisfaire les besoins des populations en ressources naturelles». Le territoire, pour sa part, s'entend comme «l'étendue de la surface terrestre sur laquelle vit un groupe humain». C'est aussi «un élément constitutif de la collectivité ou l'expression d'une limite de compétences». L'aménagement se caractérise donc par son ancienneté, contemporain de la sédentarisation humaine. Le territoire s'affirme par le caractère variable de ses échelles et par son positionnement entre réalité géographique et virtualité institutionnelle». GRANGE, Jérôme. «Les instruments de l'aménagement du territoire de part et d'autre de la Bidassoa», in: *Journées de réflexion sur l' Eurocité Basque Bayonne-San Sebastián* (plusieurs auteurs), Bilbao: Eusko Ikaskuntza/Société d' Études Basques, 2001; p. 502.

<sup>12</sup> *Idem*, p. 507. Quelques autres remarque également la même idée, ajoutant un nouveau niveau dans l'échelle territoriale qui constitue l'importance plus récente de la Région: "durante las últimas décadas Francia ha experimentado un proceso de descentralización ambicioso pero todavía ambiguo. Las leyes de 1982 forman el marco legal dentro del que las autoridades locales (regiones, departamentos, 'comunales' y asociaciones entre ellos) obtienen mayores poderes en el terreno de la política económica y la planificación espacial. [...] En 1999, el Estado Francés reconoce al 'País' como entidad jurídica, de manera que los 'países' puedan proponer acciones en beneficio del desarrollo local a través de los Contratos Región-Estado. [...] A través de figuras como el Esquema de Coherencia Territorial se busca una mayor articulación urbana [...], de forma que la ordenación del territorio en esas escalas locales se inscribe dentro



Comme nous l'avons déjà dit, on peut localiser cette intégration européenne dans la connexion atlantique sans oublier l'accessibilité de la zone méditerranée. Pendant les années de l'élaboration de la planification territoriale du Pays Basque (les documents des DOT que nous avons vus précédemment et les plans territoriaux partiels et sectoriels), entre 1992 et 1993 furent signés les protocoles de coopération (Région d'Aquitaine, CAPB, Communauté Foral de Navarre, Députation Foral de Gipuzkoa et le District Baiona-Angelu-Biarriz respectivement) afin de lancer et d'obtenir la coordination des projets pour doter l' Eurocité Donostia-Baiona d'infrastructures, d'équipements et de services nécessaires pour consolider une agglomération urbaine de taille moyenne et son système juridique. L'Observatoire Transfrontalier fut établi et l' Euro-district Hondarribia-Irun-Hendaia fut créée entre 1993 et 1994, dans l'intention de rédiger une planification stratégique et de lancer l' Euro-district Bidasoa-Txingudi. La Députation Foral de Gipuzkoa, par exemple, cherchait la manière de pouvoir faire un saut qualitatif; de parler de conurbation à parler de 'Eurocité Basque'. Donc; la vérité c'est que c'était un projet certainement ambitieux, empreint de vraies difficultés bureaucratiques. Deux ans après, en 1995 apparaîtra le Traité de Baiona<sup>13</sup> afin d'encadrer la collaboration transfrontalière entre les états espagnol et français. La conséquence immédiate sera le 'Consortio' Transfrontalier Bidasoa-Txingudi constitué par les municipalités de Hondarribia, Irun et Hendaia.

Plus récemment, entre 2000 et 2006 on redécouvre une véritable prise en compte de la dimension maritime dans l'eurocité. Les ports de la 'façade atlantique' ont acquis un rôle plus important en termes d'aménagement du territoire et report nodal, connaissant un énorme potentiel au niveau européen. La stratégie territoriale enlève la relevance des plates-formes multimodales mettant en relation des installations portuaires avec les ferroviaires, les routières, et les aéroportuaires afin d'améliorer les interfaces entre les divers modes de transport. Juan Vicente Erauskin parle sans complexes de l'inter-modalité en trois phases: la maritime, la ferroviaire et la routière avec un plan général qui impulse l'équilibre territorial cherchant des façons alternatives au transport routier (le cabotage maritime, fluvial et ferroviaire), qui favorisent la conservation de l'environnement et la protection des valeurs du paysage littoral.

La prospective Pays Basque 2010<sup>14</sup> fait une 'photographie' ou une 'radiographie' de la situation du littoral de plus en plus urbanisé, avec des périurbanisations qui ne sont quasiment plus rurales mais, inversement, n'ont rien d'urbain<sup>15</sup>, si on considère une urbanité historiquement comprise. Le développement des voies de communication que nous avons vu depuis l'occupation romaine et le réseau de transport devient l'un des éléments clés de la dynamique de l'agglomération bayonnaise, bien qu'elle demeure un site urbain multiforme sans avoir une dimension réelle de capitale. Tandis que l'extension de l'urbanisation s'effectue vers

---

de un triángulo virtuoso donde se define un proyecto político de territorio, se elabora un esquema de actuación y finaliza con un contrato que liga a las diferentes administraciones". MARTÍNEZ TOLA, Elena. "La eurociudad en el marco de las perspectivas europeas de ordenación del territorio", in: *Journées de réflexion sur l' Eurocité Basque Bayonne-San Sebastián*, op. cit; p. 537.

<sup>13</sup> Cette formule juridique vient compléter les instruments insuffisants développés à partir de la coopération transfrontalière européenne antérieurement impulsée par des états membres.

<sup>14</sup> Au sein du projet *Lurraldea*, concernant l' Euro-région, Eguzki Urteaga nous dit que le Conseil des Elus a commandé au Conseil du Développement l'élaboration du Schéma d'Aménagement et de Développement (présenté au CIADT en 1997) dont la finalité était de provoquer des actions à partir de la réflexion. Il privilégie une approche sectorielle plus que spatiale avec une perspective plus extensive que le court terme, évitant toujours les tendances au gaspillage du territoire. Ce Schéma manifeste une orientation pour obtenir quelque cohérence territoriale et la promotion de l'identité collective, dans l'intention de réduire la 'fracture' entre le littoral et l'intérieur. Les interventions susceptibles d'être immédiatement réalisées furent intégrées dans le Contrat de Plan État-Région 2000-2006. Actuellement, le programme Pays Basque 2020, suit du Pays Basque 2010 et inscrit dans une Convention Spécifique, travaille pour élaborer un nouveau projet de territoire en vu des dix prochaines années, complémentaire avec les réflexions en cours au niveau de l'agglomération bayonnaise. La solidarité entre le territoire côtier, la zone intermédiaire et l'intérieur constitue une des priorités stratégiques du projet local depuis 2010 (Urteaga), engagé dans le Shéma d'Aménagement.

<sup>15</sup> Cet auteur fait aussi la différence entre la côte basque fortement urbanisée et le territoire intérieur reste encore rurale: «en effet, les processus d'urbanisation et de concentration sur la côte, sous l'effet conjugué de la tertiarisation de l'économie et de la désertification rurale, ont provoqué un transfert de populations de la Basse-Navarre et de la Soule vers le Labourd. Cette tendance a renforcé une concentration des infrastructures, des services et des emplois sur littoral au détriment d'un intérieur dépourvu de tels atouts, ce qui provoque une baisse et vieillissement de la population des zones rurales, cela étant peu propice à la revitalisation de ces zones». URTEAGA, Eguzki. «La cohésion territoriale dans la politique d'aménagement et de développement du Pays Basque. [Il y existe] un déséquilibre croissant entre une côte de plus en plus saturée et un intérieur en voie d'abandon risque de provoquer une dégradation de l'ensemble du territoire.», in: URTEAGA, Eguzki (coord.). *L'aménagement du territoire en Pays Basque*, op. cit; pp. 27, 32.

le nord et l'est (avec une profonde désorganisation du territoire), «des espaces ruraux traditionnels se traduisent par trois types d'espaces: 1) une zone de banlieue immédiate, 2) une zone périurbaine et 3) la structuration des campagnes autour des derniers bourgs, l'espace rural non cultivé étant laissé à l'abandon»<sup>16</sup> (quelque chose pareil à la 'friche industrielle': terrain qu'on a arrêté de cultiver mais; plus que physiquement, cette notion vient à définir une métaphore entre l'espace rural près des villes et le terrain vague plutôt industriel ou utilisé dans diverses fonctions économique-productives<sup>17</sup>). Et tout ça dans l'arrière-pays côtier immédiat.

L'extension urbaine sans contrôle entraîne d'abord, en plus des problèmes fonctionnels, économiques, sociologiques, etc. une banalisation esthétique du paysage. L'aménagement du littoral basque qui s'articule ainsi avec le modèle du 'zoning', séparant l'habitat, les activités, les services et les loisirs, ce qui cause la 'fragilisation de l'armature urbaine de la côte': «Les trois villes du BAB n'exercent pas le rôle fonctionnel qui leur revient, étant repliées sur elles-mêmes et refusant toute politique d'aménagement du territoire. L'influence de l'agglomération bayonnaise sur les villes avoisinantes s'en trouve diminuée»<sup>18</sup>. Les orientations stratégiques distinguent trois zones territoriales, l'une d'elles concerne l'espace littoral. «C'est en considérant la côte comme cadre de vie et comme mode de vie qu'il sera possible d'en faire un lieu de dynamisme économique, de structuration sociale et de vitalité culturelle à l'échelle du territoire basque». En plus, les rapports au Pays Basque «ne se sont jamais établies sur le modèle de la ville avec la campagne. Il en est de même aujourd'hui puisque l'agglomération bayonnaise n'est pas une ville classique. [...] Cette agglomération doit à la fois inventer des relations inédites entre une ville multipolaire et son territoire urbanisé»<sup>19</sup>.

Le temps a passé et un diagnostic postérieur met en relief la situation liminale de privilège qui a tout ce territoire dans le contexte européen: espace très singulier, organisé en ligne maritime dans le front côtier du littoral cantabrique et avec de multiples noyaux sans qu'une ville concrète puisse accomplir une fonction claire de centralité. Les conditions topographiques font la différence du paysage naturel entre le sud et le nord; de la zone la plus montagneuse jusqu'à la campagne et les fronts d'eau à l'abri de la mer et des rivières. Tout cela montre une variation esthétique territoriale qui nous fait concevoir un espace physiquement limité mais contenant une diversité visuelle et symbolique très complexe:

"Es un territorio con una desigual ocupación del suelo. Las poblaciones del sur se caracterizan por presentar una morfología compacta, con edificaciones en altura, y un aprovechamiento del suelo que ha sido intenso debido a las fuertes limitaciones del medio físico. Al Norte, por el contrario, las poblaciones poseen edificios de alturas bajas y medias, formando alineaciones o crecimientos en pura dispersión. Lo mismo que ocurre con la ocupación del suelo, la disponibilidad de la misma está también repartida de forma desigual. Al Sur, que es donde mayores concentraciones de actividad y población se dan, menor es la disponibilidad del suelo, y se convierte en un bien escaso, mientras que en el Norte hay disponibilidad de suelo, lo que supone una oportunidad para potenciales desarrollos urbanos [y] punto de encuentro, y de paso de las principales vías de comunicación por carretera"<sup>20</sup>.

Comme nous l'avons vu dans le cas de Bilbao ou Donostia-Saint Sébastien, l'énorme tâche qu'occupait le chemin de fer et ses installations (gares, hangars, etc.) entre Hendaia et Irun peut servir de point de suture urbaine comme par exemple Amezola ou Abandoibarra (Bilbao), avec la détermination pratique d'ouvrir la porte aux projets qui cherchent à revaloriser les emplacements, comme l'idée autrefois annoncée de la création d'un musée d'art moderne. En synthèse, cette complexité du paysage a des appréciations urbanistiques et architectoniques qui causent une profonde influence dans l'établissement de la population et la structuration sociale. C'est fondamental d'«harmoniser les politiques d'aménagement, à définir un modèle innovant respectant les identités locales culturelles et sociales». Mais, nous ne savons pas si «le goût de la transgression reste encore vivace le long de la frontière»<sup>21</sup>.

<sup>16</sup> *Idem*, p. 34.

<sup>17</sup> Un espace de terrain ruineux ou 'non-lieu' selon l'auteur du land art Richard Smithson, qui contraste avec l'idée de 'non-lieux' exprimé par Marc Augé comme espace d'anonymat et de surmodernité.

<sup>18</sup> *Idem*, p. 39. «Ce territoire ressemble à une ville très diffuse avec son centre et sa congestion, sa banlieue pavillonnaire, ses banlieues défavorisées et ces zones dortoirs. Rapidement, les villages de la périphérie bayonnaise perdent leur équilibre socio-économique et deviennent les supports des zones commerciales et des activités périurbaines. Le Pays Basque devient urbain et l'intercommunalité se développe essentiellement entre les communes situées à la périphérie de la capitale labourdine». *Idem*, p. 38.

<sup>19</sup> *Idem* pp.50-51.

<sup>20</sup> AYERBE, O. "La Eurociudad vasca...", in: *op. cit.*, p. 85.

<sup>21</sup> BERGER, M. "Ressemblances et dissemblances...", *op. cit.*, p. 110.

### III.4.1. L'AGGLOMÉRATION BAYONNAISE ET LA CONURBATION BIARRITZ-ANGELU-BAIONA: UN SINGULIER PHÉNOMÈNE MÉTROPOLITAIN CÔTIER

Des transformations sont inéluctables sur un territoire accueillant, séduisant mais fragile. Ce qui implique de prévoir les réserves nécessaires à tout développement judicieux et de favoriser les relations de proximité. En ce qui concerne Iparralde, pendant longtemps, de part et d'autre de la frontière, l'aménagement de ce territoire n'a guère fait l'objet d'une réflexion commune, [...] fortement orienté par les politiques centrales. De manière que, en revenant à l'idée de ville encore entouré de nature, même les problèmes causés par la 'gentrification':

«Deux principes fondamentaux, incompatibles, se sont affrontés: d'une part, un habitat collectif, [...] entouré d'une nature encore proche, et d'autre part un individualisme forcené éparpillé en pleine campagne. La volonté récente au nord, de revitaliser les centres des bourgs et des villes, tout à fait louable, peut en tout bonne foi amplifier le phénomène de ségrégation sociale en favorisant les classes aisées et en repoussant les moins fortunées vers une périphérie de plus en plus lointaine»<sup>22</sup>.

La constitution de l'agglomération bayonnaise n'a été pas produite avec un accroissement type tâche d'huile, comme d'autres exemples, sinon grâce à la conjonction des divers noyaux réciproquement développés. Ils ont progressivement complété les espaces vides et les terrains vagues qui existaient autour de l'ancienne ville. Bloquée dans les murailles, l'accroissement a eu lieu en hauteur jusqu'à ce que plusieurs espaces urbains distantes quelques kilomètres soient annexés à la ville centrale.

«Enfin, dans la première moitié du XX siècle, l'urbanisation a d'abord conquis les zones les plus commodément utilisables sans aménagement préalable ; elle a respecté des limites du plateau des Arènes et de la Lachepaillet ou encore celles de la hauteur de Beyris au-dessus des 'barthes' de l'Aritzague et des Pontots, comme celles du plateau de Marracq au-dessus de la Nive. Puis, les terrains les plus accessibles situés sur le territoire municipal commençant à être entièrement occupés, le besoin d'espace valorisa les terrains jusque-là délaissés»<sup>23</sup>.

En effet, la côte basque d'Iparralde commence à quelques kilomètres au sud de l'embouchure de l'Adour: «brusquement après la plage 'landaise' d'Angelu, le plateau du phare de Biarritz annonce une côte rocheuse<sup>24</sup>, de falaises déchiquetées par la mer et abritant des anses ensablées comme le Pont-Vieux de Biarritz ou des 'rias' très particulières»<sup>25</sup>. La pêche traditionnelle de la baleine au moyen âge sur la côte basque a causé l'apparition de quelques villes et villages du littoral comme le port de Biarritz. «En 1780, ce port succéda au Port Vieux (plage actuelle du même nom) qui jusqu'en 1750, s'appelait Port de l'Art). Il comportait un plan incliné pavé sur lequel les embarcations étaient remontées grâce à un cabestan. En 1834 le phare du cap Saint Martin fut bâti (autrefois cap Hainsart) et en 1837, une première digue de 7 mètres fut édiflée, suivie d'une deuxième en 1858»<sup>26</sup>, et la digue Gamaritz qui protège les accès au port édiflée en 1881. En 1863 un port refuge fut construit mais inachevé à cause des assauts répétés de l'océan. De nos jours ce n'est pas difficile d'apprécier les vestiges de quelques éléments portuaires, portant l'identité culturelle maritime, mais ils sont tous devenus des pièces esthétiques de grand symbolisme, même l'architecture typique côtière comme le mobilier urbain des ports et des fronts de mer:

«Les *crampotties*. Ceux [sic] sont des maisons de petite taille construites en bordure du port à flanc de rocher en contrebas de la place Sainte Eugénie, aux couleurs vives (façade blanche et portes et volets vert, rouge ou

<sup>22</sup> *Idem*, p. 109.

<sup>23</sup> LABORDE, Pierre. «Ville de rivières et de piémont», in: PONTET, Josette (dir.). *Histoire de Bayonne*, Toulouse Cedex: Privat, Univers de France, 1991; p. 8.

<sup>24</sup> «Une pittoresque côte rocheuse, des croupes de gazon sans arbres qui descendent jusqu'aux plages de sable fin; puis, en retrait, des pâturages, quelques vignes, de nombreux lacs et ruisseaux dont les eaux dévalent vers les plages des Moulins de Blaye ou de Chabiage. [...] Enfin, la lumière et le climat atlantique favorisent une abondante végétation pour peu qu'on la protège des vents de mer. Autant d'éléments qui incitent à s'attacher à Biarritz». MESURET, Geneviève. «Villas et jardins», in: *Biarritz. Villas et jardins. La Côte Basque des années trente* (plusieurs auteurs), Paris: Norma, Institut Français d'Architecture, 1992; p. 55.

<sup>25</sup> GOYHENECHÉ, Eugène. *Bayonne et la région bayonnaise du XI<sup>e</sup> au XV<sup>e</sup> siècle*, Salamanca: Université du Pays Basque, 1990 ; pp. 36-37. Comme nous l'avons constaté dans les extraits de textes transcrits, cet auteur utilise le mot de l'espagnol 'rias' pour fait allusion à quelques rivières de marées jetant de l'eau à la mer cantabrique.

<sup>26</sup> GOICOECHEA, Anton. «D'Hendaye à Baiona: des bases du patrimoine maritime du littoral labourdin», in: *Itsas memoria. Itsas Ondarea/patrimonio Marítimo* (monographique), Donostia-Saint Sébastien: Untzi Museoa/Museo Naval, 2009; p. 280-281.

bleu). Elles sont occupées par certains propriétaires des bateaux mouillés au port [maisons spécifiques de pêcheurs]. *Le mobilier urbain du port*. Il est représenté principalement par un grand cabestan en métal, aujourd'hui obsolète et remplacé par un treuil. Il y a de plus en exposition, 2 pièces provenant de navires naufragés à Biarritz: une ancre en fer de grande taille provenant du Padosa (naufrage en décembre 1907) et l'hélice quadripale du Kneworth (naufrage de janvier 1930). Le port des pêcheurs est actuellement déclaré 'commune libre'<sup>27</sup>.

Au début du XIX<sup>e</sup> siècle Biarritz<sup>28</sup> était déjà une station connue par les bains de mer et de cures, accueillant la noblesse, la bourgeoisie et l'aristocratie française et européenne (comme Donostia-Saint Sébastien, Zumaia et Zarautz), même si les descriptions contemporaines n'étaient pas les meilleures possibles: «Biarritz, situé sur la côte, est [un] lieu triste, sans points de vue, sans promenades ombragées, mais qui a l'avantage de former avec ses récifs de vastes et commodes bassins où l'on peut affronter avec sûreté la furie des flots»<sup>29</sup>.

Par contre, la fin du XIX<sup>e</sup> siècle nous remis sur une estampe (image) de l'origine de Biarritz comme ville balnéaire et plutôt cosmopolite, ayant des châteaux, des résidences luxueuses, des parcs, des jardins paysagers surtout privés et des allées majestueuses, avec des perspectives et des vues sur la mer. Mais l'extrême fractionnement du territoire a bientôt engendré une sorte 'd'urbanisation' des espaces publics et des paysages de front de mer, avec l'établissement des quartiers d'identité trop incertaine et peu définie.

«On cherche en vain ici la trace de plans d'extension raisonnés. À l'exception de l'ancien village de pêcheurs qui s'était lancé à l'assaut du plateau de l'Atalaye, Biarritz s'est développée en s'insérant entre les grandes propriétés. Ici et là des noyaux plus denses et un début d'orthogonalité dans la trace des rues indiquent la présence des quartiers qui accueillent le nombreux personnel de service et d'entretien, les artisans... [mais] au lendemain de la Grande Guerre, le développement du tourisme automobile transforme la Côte Basque en un vaste espace de villégiature qui s'étend depuis l'embouchure de l'Adour jusqu'à celle de la Bidassoa»<sup>30</sup>.

À la fin du XIX<sup>e</sup> siècle et au début du siècle suivant apparurent des villas concernant toutes les 'pseudo-styles' architectoniques appartenant à l'éclecticisme et le modernisme, l'art nouveau, l'art déco et des tendances revival et néo-médiévalistes comme le néo-basque, emblématique des aspirations bourgeoises de l'époque fin du siècle jusqu'à la décennie de 1920. Il s'était ainsi construit un emplacement identifié par l'ornementation urbaine concernant les aspects d'urbanisme, d'architecture et microarchitecture (les pergolas, les serres et les clôtures), de mobilier urbain, de sculpture et dessin du paysage.

«Des arcades, des pergolas, des murs, des belvédères, des kiosques, apportent la touche finale et font des jardins des années 20 et 30 [XX siècle] des ensembles fermés sur eux-mêmes qui présentent, selon les opportunités du site, des échappées vers l'extérieur: l'Océan, le panorama de la Rhune, les collines, un lac... Ces jardins aux formes géométriques sont construits (sur) des terrains présentant le plus souvent les formes irrégulières. Les jardiniers-paysagistes comblent alors les espaces résiduels par des massif, une manière de faire qui se rapproche de la technique du 'poché' caractéristique des plans d'architecture classique où la forme et l'épaisseur des murs varient afin de toujours conserver aux pièces des formes régulières»<sup>31</sup>.

Pareille à Donostia-Saint Sébastien où le front d'eau conformé avec l'hôtel M<sup>a</sup> Christine et le théâtre V<sup>a</sup> Eugénie, l'ensemble formé par le Casino, l'hôtel-de-ville, l'hôtel Plaza et la Maison Basque à Biarritz en constituant un espace urbain à côté de la mer d'une grande cohérence et présence esthétique. Ceci malgré la démolition du Casino (le nouveau Casino municipal fut construit par Alfred Laulhé en 1929) évitée 'in extremis' vers 1990 comme Maurice Culot a dénoncé: «une démonstration non seulement de l'attachement des Biarrots à leur patrimoine, mais un cri d'alerte afin que l'aménagement de la ville soit pensé à l'avenir en terme de

<sup>27</sup> *Idem*, p. 281. Sur la pente ouest du plateau Atalaye cet auteur indique aussi qu'il subsiste un mur en pierre maçonné qui peut correspondre à l'ancien château Ferragus. D'autre part, les travaux pour l'hôtel du Roche ont découvert un four d'huile de baleine au niveau de la rue.

<sup>28</sup> Le nom ancien de la ville était 'Bearritz', comme l'orthographient les documents du moyen âge. Pour les Phéniciens Biarritz a pu être, sur la route de l'étain qui les menait en Cornouailles, un port de relâche. Dès le moyen âge, un petit port s'ouvrait entre les roches du promontoire de l'Atalaye (elle était surmontée d'une cheminée d'où le guetteur alertait la population par des signaux de fumée), dont le nom, d'origine sûrement phénicienne aussi, désignerait une construction élevée au bord de la mer et visible des navigateurs approchant des côtes. Un sceau de la ville du XIV<sup>e</sup> siècle, représentait une barque montée par un barreur, trois rameurs et un harponneur prêt à lancer son arme. Dans les ondes, un gros poisson figure la baleine.

<sup>29</sup> SACX, M. *Bayonne et le Pays Basque (Témoins d' Histoire, Antiquité-1918. Recueil de Textes)*, Musée Basque de Bajona (Collection 'Ikas'), 1968, p. 168.

<sup>30</sup> CULOT, Maurice. «Biarritz ou l'éloge de l'imprévu», in: *Biarritz. Villas et jardins. La Côte Basque des années trente* (plusieurs auteurs), Paris: Norma, Institut Français d'Architecture, 1992; pp. 12, 15.

<sup>31</sup> *Idem*, p. 18.

continuité plutôt que de rupture»<sup>32</sup>. L'hôtel Miramar construit en 1927 occupait aussi un site emblématique sur l'ancienne Bernain rebaptisée plage de Miramar avec la construction du palace (à Donostia-Saint Sébastien, on a vu la butte symbolique qui divise la plage de la Concha et d'Ondarreta, où fut construit le palace royal de Miramar).

Pareille aussi à Donostia-Saint Sébastien, depuis la ville impériale et 'station aristocratique internationale' ('plage des rois'), Biarritz a accueilli une société privilégiée jusqu'à la crise économique qui commence au début des années 30 du XX<sup>e</sup> siècle. En 1913 Paul Faure décrivait le paysage côtier de Biarritz parlant 'des toits de toutes les couleurs et des cheminées de toutes les formes'. Le front de mer accueillait 'toutes les expressions de tous les styles' et d'autres installations portuaires comme le phare: 'colonne blanche au chapiteau de cristal, petite serre où éclot chaque soir une lueur' et le sémaphore, 'dont les grands bras font des gestes'. Au sein du développement de villégiature on a érigée en 1894, la Société d'Horticulture Gélos Frères et Dufils qui s'installe à Biarritz et gagne rapidement la confiance de quelques clients riches. La firme, attentive à l'aspect cosmopolite donne réponse à l'établissement des paysages d'architectures éclectiques avec les parcs qui, prenant appui sur l'orographie et la topographie spécifique, favorisent les perspectives et points de vue surtout pittoresques sur l'océan et les collines, toujours entre la mer et la montagne. C'était également l'époque où Biarritz offrait une pêche devenue sportive, loin de l'activité traditionnelle réalisée pendant longtemps sur la côte basque. Entre les deux guerres mondiales, Biarritz était devenue «le pivot d'une galaxie de distraction qui s'étend de Hossegor à Saint-Sébastien» avec toutes les transformations du paysage littoral qu'on a pu avancer.

«Biarritz offre à tous les regards une multitude de jardins ordonnés à l'anglaise, à l'espagnole ou à la française... confrontés à la campagne basque. [...] Biarritz est une ville artificielle à la lisière d'un Pays Basque authentique, une ville cosmopolite qui s'étonne de trouver à sa porte une société rurale peu commune. [...] La vie mondaine de Biarritz s'accorde avec la découverte de traditions régionales au goût original. L'ancien village de pêcheurs, devenue une nouvelle Babylone, perçoit le pays des Basques comme une contrée exotique [...]. Des initiatives –la création du Musée Basque en 1922 et la formation de multiples associations sportives et culturelles– encouragent, parallèlement à la recherche ethnographique, le développement d'une vision idyllique d'un Pays Basque recomposé par les architectes, les peintres, les décorateurs, et les chorégraphes»<sup>33</sup>.

Biarritz a ainsi disposé un modèle urbain caractérisé par des villas avec des parcs et des jardins privés, image revenant du plan de la ville et ses environs rédigé par Étienne Ardoin vers 1884. Antérieurement à ce plan, dans la décennie de 1860 avait été connu un autre plan général du domaine impérial concernant un territoire plus gros au bord de la mer. Le vaste terrain possédait des parcs et jardins, des prairies, des potagers, des étangs et des rivières autour du palace face à l'océan. Mais l'extensive catalogue des villas et palaces de cette période marquée par les régionalismes les plus divers a postérieurement évolué vers des immeubles plus collectifs ou de petites résidences secondaires répondant aux besoins plus anonymes et surtout moins fortunés.

La réduction des surfaces et des terrains ne permet plus d'aménager les jardins paysagers. En revanche, le jardin 'néo-basque' constitue le prolongement d'une architecture néo-vernaculaire «Leur superficie va en se réduisant en même temps que les clients demandent d'intégrer de nombreux éléments: court de tennis, pergola, bassins...». En conséquence, «la formule du jardin paysager avec ses belles perspectives ne convient plus et les paysagistes s'orientent désormais vers des jardins composés d'une suite de pièces à l'air libre qui complètent et prolongent celles de la villa». Pièces qui «s'articulent les unes avec les autres selon des systèmes d'axes orthogonaux et leurs formes dérivent de figures géométriques régulières»<sup>34</sup>. Ce changement s'était réalisé au détriment des propriétés unifamiliales des riches et le lotissement du plan Ardoin qui avait transformé vit le modèle urbain de Biarritz.

«Le lotissement s'organise autour de deux nouvelles avenues principales. La première conduit au palais et se prolonge avec une pente accentuée jusqu'au phare. La deuxième, intitulée 'Grande promenade d'hiver' (aujourd'hui avenue de la Reine Victoria), plane et rectiligne, se superpose approximativement au trace du ruisseau et divise l'ancien domaine dans sa longueur. [...] En bord de mer, les villas [...] étaient protégées par une rangée assez dense de tamaris qui atténuaient la violence des vents de mer»<sup>35</sup>.

<sup>32</sup> *Ibidem*.

<sup>33</sup> RIBETON, Olivier. "Biarritz et la chronique mondaine", in: *Biarritz. Villas et jardins. La Côte Basque des années trente* (plusieurs auteurs), Paris: Norma, Institut Français d'Architecture, 1992; p. 51.

<sup>34</sup> MESURET, G. «Villas et jardins», in: *Biarritz. Villas et jardins... op.cit.*, p. 93.

<sup>35</sup> *Idem*, pp. 73, 82.

À la fin, «depuis les années 1950 la ville a étendu son tissu d'habitat pavillonnaire sur la campagne environnante, banalisant l'interprétation du modèle architectural et paysager»<sup>36</sup>. D'autre part, dès 1875 le tramway parcourait le trajet Baiona-Biarritz par la zone d'Angelu, celle-ci va recevoir une grande partie de l'accroissement que Baiona ne peut pas absorber. Chaque station du tramway est devenue un nouveau centre urbain sans que la liaison avec la côte ne soit perdue:

"Desde el lado del Adour, Anglet recibe instalaciones portuarias e industriales como prolongación de aquellas que se sitúan en Allées Marines, y ahora también por el océano, se convierte en zona de extensión del desarrollo turístico de Biarritz. [...] A partir de los mismos años 1880, la margen derecha de la desembocadura del Adour se abre en todo su entorno a la urbanización"<sup>37</sup>.

Réunion de quartiers, Angelu ne dispose pas, par contre, d'un centre urbain défini comme Biarritz ou Baiona. En revanche, la continuité morphologique de l'espace urbain dans la seconde moitié du XX<sup>e</sup> siècle est en voie d'être totale, de sorte que nous pouvons apercevoir une réalité chaque fois plus compacte et complexe d'agglomération urbaine littorale avec une étendue périphérie dans le premier arrière pays côtier:

"Detrás de un frente de costa de gran calidad dispone de un centro urbano densamente edificado, mientras que los barrios interiores se caracterizan todavía por un hábitat individualizado y los inmuebles ganan regularmente terreno borrando los últimos espacios libres. El crecimiento gana también a los pequeños municipios rurales próximos, que suponen un verdadero extrarradio: al este, Saint-Pierre-d'Irube y Mouguerre (Mugerre); al sur, Bassussarry (Basusarri), Arcangues (Arrangoitze), Arbonne (Arbona) y Bidart (Bidarte). Todos ellos caracterizados por un hábitat donde predominan las viviendas unifamiliares"<sup>38</sup>.

Tout ce qui prend une nouvelle forme urbaine correspondant à la périurbanisation; la construction diffuse d'une trame presque infinie de maisons 'de campagne' auxquelles nous devons adjoindre quelques bâtiments collectifs à l'intérieur d'un vaste périmètre incluant plusieurs petits villages de l'arrière pays bayonnais. En somme, l'ancienne ville avec la zone de Saint-Esprit comprend la texture urbaine historique et la forme urbaine traditionnelle, ajoutant quelques endroits de commerce et agences de transport (Prisunic, Galeries Lafayette...), petits sièges d'entreprises et manufactures d'artisans très diversifiés. Au sud du centre ville nous trouvons un des pôles tertiaires de Baiona; centres hospitaliers, centres écoliers et quelques entreprises (Electricité et Gaz de France, entre autres). Les allées Marines ont aussi connu une restructuration immobilière complète et des mutations du paysage sur les fronts des rivières.

"En suma, la estructura funcional de Bayona comprende un hipercentro de comercios y negocios correspondiente al Antiguo Bayona y que se prolonga por el lado de las alamedas Marines y Paulmy. Pero la más fuerte concentración comercial se ubica hoy en la periferia, en Pontots<sup>39</sup>, y es asimismo el sur donde están los mayores establecimientos de empleo terciario, concretamente en los barrios de Saint-Léon y Marracq. [...] El Bocau (Bokale [boucau en langue basque]), creado en la ocasión, y Tarnos [municipio en plein développement] son los únicos municipios de la aglomeración que en su totalidad se deben a la industrialización de la zona. Su transformación proviene del establecimiento de la gran empresa siderúrgica Forjas del Adour y sus anejos: [...] vastas instalaciones industriales y portuarias arraigadas desde su origen, hábitat a menudo modesto y con contenido socio-profesional específico"<sup>40</sup>.

Dans les terrains municipaux du Boucau nous trouvons les polygones (zones) industrielles et les principales installations portuaires de Baiona, qui utilisent les voies de communication terrestre, ferroviaire et fluviale (transports Sotrasol, Turboméca, avions Marcel Dassault, Société de Recherche Bertin, automobiles SIVA, les céréales la Maïsica, CELSA, Diva, Cements Rezola, Cements de l'Adour, hydrocarbures Saint Gobaine, les dépôts LBC, etc.) et actuellement la multinationale Sony ou SAFAM (Société Anonyme des Fonditions de Mousserolles). La plupart des entreprises poussent leurs sièges et usines sur les terres vidées par Forges de l'Adour, fermé en 1964 (l'entreprise la plus importante de la région pendant quelques décennies), source économique et image esthétique-iconographique du

<sup>36</sup> *Idem*, p. 89.

<sup>37</sup> LABORDE, Pierre. "De ciudad cerrada a ciudad fragmentada. La nueva Bayona", in: *Hiri buruak. Baiona. Bayona* (plusieurs auteurs), Bilbao: Sendoa, 1994; p. 126.

<sup>38</sup> *Idem*, p. 126-127 (les dénominations entre parenthèse correspondent aux noms en langue basque).

<sup>39</sup> La zone de Pontots comprend une zone industrielle et l'aménagement des commerces et services: Forum, Carrefour, Géant Casino, vente de meubles, etc. Exemple de l'utilisation sans limites du territoire périphérique des villes devenues métropoles et de l'accumulation des services qu'elles proposent à la proche ou plus lointaine banlieue.

<sup>40</sup> LABORDE, P. "De ciudad cerrada...", *op.cit.*, pp. 126, 129.

développement du port de Baiona à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, comme nous avons montré dans le chapitre précédent.

De taille similaire au Passage de la métropole maritime de Donostia-Saint Sébastien, le port de Baiona est considéré de premier niveau d'importance selon le système de classification française, développé dans la boucane de l'Adour. En 1995 l'orientation européenne s'est approfondie avec de bonnes voies de communication et de transport, ce qui fait que des nombreuses entreprises s'installent dans l'espace portuaire. «Las obras de infraestructura llevadas a cabo en la desembocadura del Adour facilitarán la llegada de los barcos. Se construyen el dique norte en 1996, el dique sur en 1997 y el nuevo dique sur el año 2000. Todo ello contribuye a la reactivación del puerto de Baiona»<sup>41</sup>. Mais l'obstruction du fleuve à cause de la barre des sédiments accumulés a provoqué la construction du canal et des digues utilisés par les grands bateaux. Par conséquent:

“Las instalaciones portuarias se escalonan a lo largo de siete kilómetros comprendidos entre el puente Saint-Espirit, en el corazón de Bayona, y el mar. En las orillas del Adour, se extienden 100 hectáreas de muelles, terrenos industriales repartidos en tres zonas y numerosas empresas: graneros, cementos, productos químicos y abonos en la orilla derecha, hidrocarburos, azufre y mercancías diversas en la orilla izquierda, y una planta de Altos Hornos de Vizcaya”<sup>42</sup>.

Curieusement, il existe une sorte de spécialisation portuaire fonctionnelle à Baiona mais qui n'est pas semblable à Bilbao, où la division territoriale est plutôt sociale des deux côtés de la rivière, selon la ville bourgeoise élargie jusqu'au havre dans le rivage droit et le terrain des usines dans le rivage gauche. Une autre différence avec Bilbao, est aussi l'activité portuaire à Baiona qui n'a jamais été forte. “Al principio ligada al puerto, por ejemplo 'Los cementos del Adour', se concentra más bien en la periferia de Bayona, bien en zonas industriales acondicionadas por la municipalidad, bien en otros municipios como Boucau o Mouguerre”<sup>43</sup>.

Inversement, la similitude avec Bilbao nous pouvons la retrouver, dans les paysages identiques construits et organisés vers la rivière. Dès Boucau ou Tarnos jusqu'à Donostia-Saint Sébastien 'tout est la même ville'. Une réflexion prospective sur la capitale de l'Adour doit se concevoir avec une échelle plus vaste. L'unité n'est plus la ville mais sa continuelle texture territoriale créée au bord de la mer et des rivières. Il faut dynamiser et restituer la population perdue au centre endormi de la ville et attirer les jeunes, alors que Baiona pourrait devenir, comme le 'port de la Navarre' qu'il était jadis, un pôle de développement pour les comarques de l'Adour et de la Bidasoa. C'est ainsi que:

“Desde Bayona a San Sebastián ustedes encuentran una realidad urbana continua donde no hay prácticamente agujeros negros. Existe ahí una ciudad europea conocida, de tamaño medio –600.000 habitantes– que ya tiene un montón de puntos de contacto. El eje Bayona-San Sebastián no es exclusivamente un proyecto entre las administraciones. No busca más que convertirse en un proyecto social (...), un proyecto de participación...”<sup>44</sup>.

Pour finir ce chapitre, nous devons souligner le problème des terres contaminés par l'usine Fertiladour<sup>45</sup> du Boucau et les rejets atmosphériques de métaux lourds (plomb, cadmium,

<sup>41</sup> HERRERAS, Beatriz; ZALDUA, Josune. “Paisaje y patrimonio industrial en la costa vasca. Siglos XIX y XX”, in: *Itsas memoria. Itsas Ondarea/patrimonio Marítimo* (monographique), Donostia-Saint Sébastien: Untzi Museoa/Museo Naval, 2009; p. 295. Sur l'architecture portuaire, ces deux auteurs nous disent que la spécialisation portuaire a obligé la construction de bâtiments de différents typologies: “en Baiona el puerto también ofrece sus almacenes en la zona del muelle Armand Gomez, respondiendo a la tipología de nave funcional de estructura de hormigón con cerramiento a base de placas metálicas. El tráfico de vehículos se realiza a partir de la estación Ro-ro en las cercanías del muelle Saint-Bernard. [...] En el perfil del puerto destacan las impresionantes estructuras de almacenaje de la empresa Maisica. [...] Entre 1962 y 1970 se construyó la parte central: silos cuadrados a cielo abierto, silos alveolados. Los cuatro modernos silos de hormigón fueron construidos entre 1989 y 1990 [y] los diez silos metálicos a cielo abierto, levantados en el año 2000 [...] Sin absolutamente ningún elemento decorativo el conjunto detenta una gran fuerza plástica e icónica. [...] Básicamente son naves funcionales a dos aguas de estructura de hormigón y metálica con cerramiento a base de fibrocemento o placas metálicas”. *Idem*, pp. 303-304, 324.

<sup>42</sup> GARIKOITZ, Michel. “Actividad económica de Bayona. Los grandes rasgos que caracterizan la ciudad”, in: *Hiri buruak. Baiona. Bayona* (plusieurs auteurs), Bilbao: Sendoa, 1994; p. 155.

<sup>43</sup> *Idem*, p. 154.

<sup>44</sup> Conférence prononcée par Eli Galdós dans l'IUT de Baiona à l'instar de la Fondation Sabino Arana. Paragraphe citée en: GARIKOITZ, Michel. “Bayona y su futuro. Opciones en el contexto de una geografía regional”, in: *Hiri buruak. Baiona. Bayona* (plusieurs auteurs), Bilbao: Sendoa, 1994; p. 157.

<sup>45</sup> Ancienne industrie destinée au broyage d'engrais, a diversifié sa production de 1973 à 1992. Accusée d'atteinte environnementale, plusieurs salariés ont témoigné enlever les étiquettes radioactives sur les sacs en gare de Baiona.

manganèse, arsenic...) de l'Acierie de l'Atlantique (ADA)<sup>46</sup> de Tarnos, dénoncé en 2009 par une enquête menée entre des riverains et des salariés des usines affectés par des rejets encore dans l'eau, l'air ou les sols. Même si on entend souvent parler de la reconversion des terres occupées par Fertiladour ou ADA avec l'aval 'environnemental' de l'administration de la Région d'Aquitaine, il y a quelques aspects très polémiques comme la déforestation des bords de la Route des Dunes, l'aménagement prévu sans dépollution ou le manque d'information, une pratique 'coloniale' où le front de mer est 'confisqué' progressivement aux populations qui y habitent. Le documentaire de Ramuntxo Garbisu intitulé: *Dans le port... on nous dit que tout est bon*<sup>47</sup> met en connaissance la vieille histoire de la pollution du port de Baiona, longtemps caché aux citoyens avec beaucoup des stratégies d'incommunication, 'loi de silence' et désinformation qui implique les responsables des entreprises et presque tous les pouvoirs publics des quatre communes de la zone portuaire: Boucau, Tarnos, Angelu et Baiona (zone maritime désignée comme le port de Baiona), entourant une population de l'ordre de 60.000 habitants dans la conurbation fluviale.

Le traitement de la surface dans les terrains libérés de Fertiladour avec des bulldozers que ne cessent pas de 'maquiller' l'aire permet d'annoncer rapidement la cessation d'activités afin de renégocier la vente de terres 'radioactives' selon les associations CADE, ZIPADOUR, IDEAL ou ADALA. À l'extérieur des bâtiments, pendant qu'une telle surface de terres restait caractérisée par une radioactivité supérieure au seuil maximum toléré, vers le printemps de 2009, on avait connu l'intention de l'établissement d'une Zone d'Activités Commerciales, mais on n'avait pas lu ni écouté la moindre allusion à la contamination en train d'être examinée<sup>48</sup>.

#### III.4.2. LA BAIE DE TXINGUDI ET L'EUROCITÉ BASQUE LITTORALE

Nous venons de mettre en relief premièrement une impossibilité réelle d'expansion de la ville de Baiona jusqu'à une période récente, à cause de son histoire comme place forte et de la large occupation militaire avec des résultats visibles et palpables: les murailles et les fortifications qui jusqu'à l'époque moderne entouraient la ville. En conséquence, nous venons de voir ci-dessus les fruits de cette tradition par laquelle Baiona a suivi plus qu'un élargissement normal une incorporation des quartiers et des municipalités à côté de la ville, finissant par la constitution d'une agglomération urbaine BAB. En plus, nous avons remarqué dans le chapitre précédent quelques autres villes côtières plus ou moins près de Donostia-Saint Sébastien, comme exemple de construction et significations des fronts d'eau au bord de la mer, toutes celles qui font partie de l'organisation d'un territoire littoral avec des signes culturels maritimes identiques et une évolution grandement partagée. Tout cela nous donne une chance magnifique et une opportunité inexcusable pour analyser brièvement la complexité d'un territoire côtier et frontalier (avec une double limite physique et institutionnelle-administrative) comme Appendice. Cette approche nous sert de liaison entre les territoires concernés des deux zones métropolitaines de forte composante littorale et maritime: Donostia-Saint Sébastien-Passage et Biarritz-Angelu-Baiona.

Nous avons appelé Olatz Ayerbe quand elle écrivait que: "la bahía de Txingudi constitue en sí mismo un importante enclave natural, compartido por tres municipios que ya han planteado y han demostrado su deseo de trabajar en común". C'est dommage, par conséquent, "apostar por la bahía de Txingudi, como entorno natural, y el Eurodistrito (el Consorcio), constituido por Hendaia, Hondarribia e Irún, como enclave emblemático de centralidad de la

<sup>46</sup> Implantée depuis 1996 dans le port de Baiona, l'aciérie gigantesque a longtemps inquiété autant les syndicats que les riverains. Sous la fumée constante elle occulte l'émanation de dégagements spectaculaires, des produits volatiles 'ennemis de la santé humaine'. Nulle instance sanitaire n'a souhaité se pencher sur la nature exacte des scories ni les examiner, toujours chargés de dioxines et d'autres résidus de solvants.

<sup>47</sup> Résultat de 16 mois de recherche et de travail sur le terrain, le journaliste de la télévision basque EITB a créé le vidéo documentaire, lequel a obtenu le prix d'Eusko Ikaskuntza/Société d'Etudes Basques et la Ville de Baiona 2011. Le document «dévoile les écarts et les contradictions existant entre le discours des élus et des industriels, selon lesquels les cas de pollution et les incidents seraient rares sur le port de Bayonne, et les faits observés par les associations de défense de l'environnement et les salariés de la zone portuaire». *Le documentaire de Ramuntxo Garbisu sur le port de Bayonne à l'honneur*, [www.eitb.com/fr/infos/culture/detail](http://www.eitb.com/fr/infos/culture/detail) (10 décembre 2011), s/p.

<sup>48</sup> L'Autorité de Sûreté Nucléaire (ASN) a donné un avis non favorable à la reconversion du site de Fertiladour, en regard de la contamination présentée. Le bénéfice essentiellement au tissu industriel avec l'accord des élus favorise le développement économique contre des exigences environnementales. En tout cas, c'est clair que si l'industrie est le 'poumon du port' comme la présente l'autorité portuaire régionale, ces collectifs, eux, n'arrêtent pas de 'tousser'.



Eurociudad<sup>49</sup>. Cet emplacement a été longtemps de première importance grâce surtout aux réseaux de communication qui ont trouvé un des points de passage de la cordillère des Pyrénées. Nommé la 'Dépression Basque', Txingudi est un territoire côtier contenant des marais, des plages, des dunes, des rivières, des forêts, des montagnes près de la mer et le flysch littoral, parce que la disparition des Pyrénées a dessiné un point stratégique pour le passage spontané dans une zone pleine de richesse hydrique et de frontière naturelle. Comme aux environs de Donostia-Saint Sébastien, on trouve le témoignage de la présence humaine préhistorique dans les dolmens et les stations mégalithiques provenant d'une époque néolithique (d'abord les chasseurs ou pêcheurs et après des agriculteurs qui ont établi la population préromaine).

Plus tard, l'exploitation des mines de fer avec l'activité des forges et les conditions de l'estuaire pour l'abri des navires expliquèrent la parution de la cité romaine Oiasso près d'Irun (à cette époque-là il y avait des murailles et il y avait déjà un pont en bois traversant la rivière), quand a commencé le changement et l'anthropisation radicale du paysage littoral avec des îles fertiles et les Joncaux de la Bidasoa<sup>50</sup>. Après une vingtaine de siècles la baie de Txingudi nous laisse un paysage de ville historique à proximité de Hondarribia, un territoire de ville expansive, touristique et résidentielle vers Hendaia et une agglomération postindustrielle à Irun, où l'immigration du XX<sup>e</sup> siècle a causé une image plus pareille à l'extension métropolitaine de Donostia-Saint Sébastien dans le Passage. En tout cas, la désaffectation de l'espace industriel a rendu possible la rencontre d'un terrain vague susceptible de rénovation et de réhabilitation urbanistique. Le caractère de 'cité de cheminée' a été accru avec la douane établie en 1841.

Une grande vitalité émerge et se cristallise dans les paysages, des rues et des édifices de trois 'villes-ports' appariées 'par les marées et les marais', non sans constater qu'en moins de trente ans le paysage de la Bidasoa a pris une allure de banlieue chaotique. La préservation des marais et des zones humides, des paysages, la conservation, la réhabilitation, la réaffectation du patrimoine industriel, frontalier, rural, Art déco ou Art nouveau, ne sont tout simplement pas même envisagées<sup>51</sup>. Pareille à une rose des vents plutôt poétique, le fils de l'architecte Martinet, Gilles Martinet, nous parle aussi de 'l'effacement de la ligne frontière': la vue «s'étend à l'est, sur les derniers contreforts des Pyrénées, à l'ouest sur l'immensité bleue de l'océan, et au sud sur les vertes campagnes du Labourd. Au cœur de ce paysage, entre montagnes et collines, la baie de Txingudi dessine un grand arc de cercle que protège le cap du Figuier<sup>52</sup>, à l'époque où il n'y avait presque qu'une ville enserrée dans ses remparts, avant l'arrivée du chemin de fer et le paysage archétype de la baie entourée d'une ceinture ininterrompue de maisons, de villas et même quelques installations industrielles.

#### III.4.2.1. La ville d'Hondarribia; espace urbain historique sur la baie de Txingudi

Près de la mer sur le bord gauche de l'estuaire et sur un promontoire dominant la Bidasoa, Hondarribia a été, comme Donostia-Saint Sébastien et Baiona, une cité ancienne entourée de murailles depuis le moyen âge et sa fondation vers 1200<sup>53</sup>, avant d'être une place forte militaire bastionnée par la défense de la frontière qui était à la fois un territoire fluvial et côtier.

"Durante las edades Media y Moderna, el núcleo de la población ocupaba una colina que a modo de espón procedente de la sierra de Jaizkibel se adentraba en la ría del Bidasoa en dirección aproximada E-W y que se eleva apenas 30 metros sobre el nivel del mar. Durante siglos las aguas alcanzaban durante la pleamar prácticamente la base de la colina y los muros de la villa, aislándola en las tres cuartas partes de su circuito. [...] La inmediatez del mar y la existencia de arenas hubieron de suponer un problema a la hora de establecer los

<sup>49</sup> AYERBE, O. "La Eurociudad vasca...", in: *op. cit.*, pp. 87-88.

<sup>50</sup> L'amélioration de la piraterie a permis de reprendre des activités côtières et la circulation associée au chemin de Saint Jacques pendant le moyen âge à partir du petit port de Santiago.

<sup>51</sup> CULOT, Maurice. «Dernières frontières», in: *Hendaye, Irun, Fontarabie/ Hendaya Irún, Hondarribia/ Hendaia, Irun, Hondarribia. Villes de la frontière/ Ciudades de la frontera/ Mugako hiriak* (plusieurs auteurs), Paris: Norma Éditions, Institut Français d'Architecture, s/d.; p. 19.

<sup>52</sup> MARTINET, Gilles. «L'effacement de la ligne frontière», in: *Hendaye, Irún, Fontarabie... op.cit.*, p.53.

<sup>53</sup> Beaucoup de Gascons et de gens du littoral basque (consacrés à la pêche, aux activités portuaires et au transport maritime) furent les premiers habitants de la cité, dans la butte où sûrement se trouvait le château 'Fontem Rapidum', ne pas très éloigné du château de Béhobie à Irun, duquel nous avons constaté depuis le XVI<sup>e</sup> siècle. Effectivement, Serapio Mugica nous informe que ce château était déjà construit en 1518 avec une forme triangulaire et une forte muraille contenant des cubes de défense. Démoli peu de temps après, sa vie a été très courte et les gens l'ont connu comme le château vieux ou 'Gaztelu zar', clé de la frontière par la part d'Irun à ce temps-là.

cimientos de las murallas, no sólo por la penalidad añadida de trabajar en un medio inundable sino por las dificultades que implicaban para establecer unos fundamentos sólidos<sup>54</sup>.

Nous sommes devant une ville d'origine plutôt médiévale avec des remparts et des portes de muraille qui après 1492 se présentaient comme forteresse sur une butte qui s'avancait dans l'océan et dont des chemins et des routes permettaient la communication, passant par la cité conditionnée par la présence des petits fleuves, de la rivière et de la mer.

"La configuración de la Santaengraziko erreka en el pasado y el que su cauce conformase una pequeña ría que aislaba la población por el S durante las pleamares obligaba al camino que salía de esta puerta bien a seguir hacia el W por la margen izquierda de la regata en la pequeña lengua de tierra que quedaba en seco al pie de la muralla o bien a dirigirse directamente al S atravesando de algún modo el cauce. Como muestran numerosos planos del s. XVII, la dificultad se resolvería con la creación de una calzada sobre un dique que comunicaba las inmediaciones de la puerta de Santa María con las de la ermita de Santa Engracia a través de la ría. Permitiendo el flujo y reflujo de la marea a merced de algún puente, quizás con compuertas, este embalse constituía un auténtico foso húmedo regulable a voluntad en este frente de la plaza<sup>55</sup>.

Ces remparts flanqués de la ligne d'arbres et de l'Alameda guidaient le voyageur provenant d'Irun sur le rivage. L'Alameda était une antique promenade arborée installée au XVIII<sup>e</sup> siècle, comme les allées bayonnaises, entre le canal de Jaizubia, les murailles de ceinture et le port primitif devenu résiduel par la piste de l'aéroport. Cependant, contrairement à Donostia-Saint Sébastien, Baiona ou Bilbao, il n'existent pas des références sur des ponts du moyen âge jusqu'au début du XVI<sup>e</sup> siècle, et sur l'installation d'une série de moulins des marées quelques décennies plus tard. Car Hondarribia disposait en ce temps-là de pierre et de sable pour la construction des murailles, des montagnes cultivées pour l'obtention du bois et plusieurs forges pour l'exploitation du fer. Les remparts de ceinture étaient aussi un élément hautement symbolique qui représentait la propre ville bourgeoise et la première image de l'établissement humain organisé et urbanisé dans un paysage privilégié au bord de l'eau. À l'abri de la forteresse, plusieurs maisons de pêcheurs se fondent dans le paysage à proximité de la falaise nord et forment le faubourg de la Magdalena.

Entre le XVI<sup>e</sup> et le XVIII<sup>e</sup> siècle l'entrée et la sortie au port se réalisaient sous le château de Santa María adossé à l'extérieur de la muraille, à côté des tours et des maisons en pierre près de la porte du même nombre qui serait devenue la plus importante grâce à la communication avec l'espace portuaire et des nouvelles routes comme nous l'avons vu à saint Sébastien. Il semble que les remparts jusqu'au XV<sup>e</sup> siècle furent construits en trois phases différentes mais à partir de cette époque-là la défense de la ville était confiée aux nouvelles structures militaires; les bastions, les barrières, les fosses, les cubes modernisés et les courtines ou des remparts polygonales moins élevés (pareille aux bastions de Donostia-Saint Sébastien ou la zone de Mousserolles et Nôtre Dame à Baiona) qui défendaient mieux la fortification principale et donnaient l'image esthétique particulière aux villes de la renaissance européenne, plus ou moins transformées mais avec l'urbanisation interne médiévale encore intacte. "Queda ya definida una de las imágenes de la villa durante el Antiguo Régimen, acaso la que más la identifica para los no naturales, la que la caracteriza como plaza de guerra fronteiza<sup>56</sup>.

Un des nouveaux bastions s'était prolongé vers le Puntal. Il avait obligé à démonter l'halle des marées (le bastion de Saint Felipe qui a eu sa continuation avec le château d'Higuer), lieu où s'étaient postérieurement construits les points de garde et un pont partiellement levés. Le nouveau bastion de Santiago fut aussi construit au XVII<sup>e</sup> siècle afin de renforcer les remparts les plus détériorés surtout à cause de l'influence de la mer et de l'eau salée. Toujours pareille à Donostia-Saint Sébastien et Baiona, Hondarribia a perdu sa condition de place forte militaire vers la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle mais la ville devient avec le Passage un puissant port de pêche et d'industrie de la conserverie. Ses murailles, ses portes et le château<sup>57</sup>, étant déclarés Monuments artistiques et architectoniques en 1921, toute l'ancienne cité a reçu cette protection légale et juridique en 1963. Hondarribia est ainsi un exemple archétype de l'histoire de la fortification, "desde el momento de la transición de la muralla medieval al abaluartamiento [s.

<sup>54</sup> FERNÁNDEZ ANTUÑA, César M. *Hondarribiko harresiak. Erdi Aroko itxuratik esparru gotortura/ Murallas de Hondarribia. De la cerca medieval al recinto abaluartado*, Donostia-Saint Sébastien, Hondarribiko Udala, Hondarribia 800, Diputación Foral de Gipuzkoa, 2002; p.115.

<sup>55</sup> *Idem*, p. 117.

<sup>56</sup> *Idem*, p. 178.

<sup>57</sup> Presque une exception dans la configuration urbaine médiévale des villes basques.

XV-XVI], la consolidación del nuevo sistema [s. XVII], y las sucesivas reformas del periodo barroco [s. XVIII], para terminar en el abandono de las murallas en el siglo XIX”<sup>58</sup>.

Aux portes du XX<sup>e</sup> siècle, vers 1895 la municipalité de Hondarribia entreprend son premier grand projet d’urbanisme avec le plan d’extension de l’architecte José Aguinaga. Le projet incluait la construction d’un mur rectiligne en pierre dès le vieux port jusqu’à la pointe d’Angizanea, sur les deux hectares gagnés à la mer. La zone de domaine public permettait d’établir des rues, des avenues et la promenade Butron<sup>59</sup> sur les fronts d’eau avec des villas précédées de jardinets suspendus. Cette promenade maritime était bordée de villa qui s’élèvent devant l’antique Marine avec ses maisons de pêcheurs à galeries de bois et ses couleurs caractéristiques de la flotte (le bleu-marin, le rouge-terre et le vert).

L’échancrure de l’ancien port et la plate-forme du môle de la Marina constituent un ensemble cohérent où l’architecture et les ouvrages d’art célèbrent harmonieusement la mer et la pêche. L’édification de plusieurs hôtels et villas donne aux alentours de la vieille cité militaire une allure moderne et l’image de ville ouverte à l’océan hors des remparts et des murailles. Un an après la liaison entre Hondarribia et Irun était déjà assuré la route côtière où circulait le tramway. La seconde grande extension de la ville sur les fronts de mer viendra dans la deuxième décennie du XX<sup>e</sup> siècle grâce à un plan de José A. Fernández Casadevante sur le Puntal (une langue de terre marécageuse qui s’avançait vers l’estuaire) et son idée d’articuler une avenue de ceinture qui entoure une cité-jardin avec des places et des espaces publics ovales ou circulaires. Le plan présente une grande similitude avec les intentions de Henry Martinet pour la zone maritime d’Hendaia-Plage. En 1927 a eu lieu l’inauguration de la première tranche de la promenade côtière avec la collocation de la statue de Don Javier Ugarte (ancien ministre), œuvre du sculpteur José Díaz Bueno. Vers 1915, se terminera l’urbanisation du Puntal partiellement réalisée et amputée de la moitié de sa surface en 1959 pour permettre l’allongement de la piste d’atterrissage de l’aéroport de Donostia-Saint Sébastien (1955)<sup>60</sup>. L’infrastructure esthétiquement la plus puissante qu’on peut retrouver dans l’espace fluvial de la baie de Txingudi. Entre 1925 et 1950 l’architecte P. Muguruza entreprend la construction des immeubles, des villas, des hôtels côtiers, des parcs publics, des jardins urbains et des monuments avec la forte présence de l’eau.

D’autres projets seront connus après la guerre civile comme les nouvelles canalisations de la Bidasoa, l’aménagement des promenades côtières et surtout les concessions à une esthétique concrète d’embellissement de la cité. Le régime politique franquiste qui dominait dans le Pays Basque du sud ainsi qu’à l’état espagnol imposait sa propre image fasciste aux conceptions d’urbanisme, d’art et d’architecture, saluant surtout la monumentalité plus exagérée ou le traditionalisme cherché dans l’imaginaire utopique comme celui qui apparaît très clairement dans l’exemple de la ‘ville des pêcheurs’ planifié vers les années 1940<sup>61</sup>. L’estampe (image) typique qu’offraient les anciennes maisons de pêcheurs occultait la façon précaire de construction en raison de la proximité de la forteresse. Elles étaient dotées de grands balcons en bois pour le séchage des filets et des cordages. Cependant, la halle aux poissons édifée en 1928 fut remplacée en 1976 par un bâtiment plus vaste; de la même manière que l’école de filles de la marine, construite vers 1930 et détruite en 1978 pour faire place à la maison de la mer (Itsas Etxea en langue basque).

Entre 1930 et 1950 l’architecte Pedro Muguruza et le maire Francisco Sagarzazu offrent à la vieille cité un écrin de parcs et de jardins, prélude à la restauration magistrale de la ville ‘intra-muros’ entreprise au commencement des années 1960 par l’architecte Manzano Monís. Entre temps, en 1854 le phare du Figuier (Higuer) fut construit, oeuvre de l’ingénieur très connu

<sup>58</sup> FERNÁNDEZ ANTUÑA, C. M. *Hondarribiko harresiak...*, op.cit., p. 189.

<sup>59</sup> Le môle sur lequel s’appuyait a été projeté en 1859 par l’ingénieur Mariano J. de Lascurain. Avec des escaliers, il est connu pour faciliter l’accès et offrir un abri aux marins en cas de tempête.

<sup>60</sup> Les terrains restés libres et abandonnés sont affectés à des immeubles d’habitation dont les derniers ne seront achevés qu’en 1996.

<sup>61</sup> Deux décennies plus tard, «arguant la nécessité de moderniser les installations pour la pêche, on a démoli l’ancienne halle du vieux port, construite en 1927, pour la remplacer, dans les années soixante, par les nouveaux bâtiments de la criée. Le Kai Zaharra, ensemble urbain de qualité qui s’était constitué progressivement au cours d’un dialogue enrichissant entre architecture et pêche, a ainsi perdu tout son caractère». PONTE, Javier. «Fontarabie, 1876-1970», in: *Hendaye, Irun, Fontarabie/ Hendaya Irún, Hondarribia/ Hendaia, Irun, Hondarribia. Villes de la frontière/ Ciudades de la frontera/ Mugako hiriak* (plusieurs auteurs), Paris: Norma Éditions, Institut Français d’ Architecture, s/d.; p. 148.

à Donostia-Saint Sébastien et Passage Francisco Lafarga, confectionné avec des pierres extraites sur place<sup>62</sup>. Tout le monde sait qu'en moins d'un demi-siècle le paysage de l'estuaire de la Bidasoa a pris l'allure de banlieue chaotique. Il faut de même ne pas abandonner le chemin pris il y a quelques décennies avec la conservation, la réhabilitation et la réaffectation du patrimoine urbanistique, architectonique, artistique-esthétique, culturel ethnographique, industriel et de l'environnement (la préservation des marais et des zones humides frontalières, le paysage fluvial de la rive et du littoral, etc.).

En somme, on cherche à Hondarribia trois récentes couches de civilisation superposées; la villégiature balnéaire pendant la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, la cité-jardin et le rôle jugé par des personnages que nous avons cité ci-dessus: Muguruza et Sagarzazu, «en multipliant les bassins et les fontaines, les jardins, les monuments, les ronds-points agrémentés de statues, les bas-reliefs monumentaux illustrant l'héroïsme des marins et des chasseurs de baleines»<sup>63</sup>. Pendant une grande partie du XX<sup>e</sup> siècle c'est le sculpteur José D. Bueno<sup>64</sup> qui avait accompagné, avec une sculpture publique plutôt classique et associée à la statuaire monumentale, les travaux de l'architecte P. Muguruza et quelques autres qui ont donné forme urbaine aux rêves du maire visionnaire Sagarzazu. Il y a beaucoup de statues et de bustes en mémoire et en honneur à certains personnages connus dans l'histoire de la ville de Hondarribia, la plupart d'entre elles intégrées à des programmes de réaménagement et d'embellissement urbain après la guerre civile et quelques-uns situés dans les espaces fluviaux ou côtiers de front de mer. Le plan de réforme intérieur de l'ancienne cité mené par Fernando Canovas del Castillo et Luis Gutiérrez<sup>65</sup> avait promu, par exemple, l'inclusion du monument du peintre José I. L. Echenagusía Errazquin réalisé en bronze dans la hauteur des remparts face à l'océan (1927).

Après quelques années le monument de San Juan de Dios fut aussi installé dans la gloriollette octogonale de l'élargissement du Puntal, de l'architecte Muguruza, que nous avons antérieurement cité. La sculpture nommée Leda a été une des œuvres les plus intéressantes que Díaz Bueno ait réalisée à Hondarribia et plus près de l'esthétique contemporaine de la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle, déposée sur une petite place triangulaire de Muguruza où l'eau constitue un élément d'importance vitale. Le monument aux pêcheurs de la baleine a été également installé comme motif d'ornementation dans le bastion de Saint Felipe à côté de deux ancres de bateau données par le chantier naval Domingo Bontigui. L'inclusion des ancres dans le mur a justifié le bas-relief demandé à Díaz Bueno en 1945. Grâce à la môle projetée en 1947, une des plus grandes œuvres maritimes à Hondarribia, on rendit hommage à l'ingénieur Francisco Iribarren avec le buste placé sur la plage qui porte son propre nom.

Du côté d'Hendaia, à la mort de l'écrivain Pierre Loti ses amis projettent deux monuments à sa mémoire, l'un au Pays Basque du nord et l'autre au Pays Basque du sud. Côté sud le sculpteur Díaz Bueno a réalisé deux bas-reliefs et un médaillon en 1927. Mais le monument n'est pas fait et les sculptures sont offertes à la France en 1939. Ce ne sera qu'en 1961 quand le conseil municipal d'Hendaia décide de les mettre en place sur la muraille de la redoute, face au front de mer de la baie de Txingudi.

<sup>62</sup> La route d'accès ne fut achevée qu'en 1883. Situé à 65 mètres de hauteur, la tour mesure 21 mètres et le feu arrive à 23 milles maritimes. Il y a des cafés et des campings dans le site. Éléments fonctionnels et symboliques d'importance stratégique au bord de la mer, les phares sont partie du paysage maritime et objets d'innovation technologique, à part l'utilisation culturelle post-moderne. Ils sont aussi éléments de valeur patrimoniale par la fonction instrumentale en appui de la navigation et par les formes de vie de leurs habitants. Un patrimoine architectonique et culturel qui représente un vrai potentiel comme centres d'interprétation des aspects de la vie maritime ou du tourisme maritime-côtier. Il y a aussi tout un répertoire de patrimoine matériel et immatériel autour des phares qui doit être contemplé comme d'importantes pièces de patrimoine maritime en général.

<sup>63</sup> CULOT, M. «Dernières frontières», in: *Hendaye, Irun, Fontarabie/ Hendaya Irún... op.cit.*, p. 35. «Pedro Muguruza élabore un style architectural à mi-chemin entre l'esthétique sévère de l'Escurial –la référence architecturale du régime– et un pittoresque soutenu par de robustes maçonneries appareillées, agrémentées de boules de pierre et de solides ferronneries que n'aurait pas désavouées Jean Claude Nicolas Forestier. En revanche, le village des pêcheurs que le même Muguruza édifie en 1942 entre la marine et le colline emprunte essentiellement à l'habitat traditionnel populaire». *Idem*, p. 38.

<sup>64</sup> Bien que ses œuvres les plus connues soient à Saint Sébastien: deux sculptures en honneur de la reine M<sup>a</sup> Christine en Ondarreta, la promenade de l'Arbre de Gernika et le buste de José María Salaverria (parc d'Alderdi Eder au front de mer).

<sup>65</sup> P. Muguruza sera chargé à partir de 1950 de l'organisation intérieure de la ville et du plan d'aménagement de Hondarribia.

Dans la première partie de ce travail de recherche nous avons vu aussi quelques exemples d'approximation entre la ville et les fronts d'eau, avec des éléments monumentaux ou sculpturaux d'interaction entre l'espace construit et les bords fluviaux. La 'machine des marées' proposée par une équipe d'architectes<sup>66</sup> pendant la célébration constituait l'un des exemples, il y a une douzaine d'années, d'un 'workshop' international sur le thème de la réhabilitation des espaces traditionnels de la cité ancienne et fortifiée de Hondarribia.

"Intervenir en un conjunto urbano de la calidad de Hondarribia, ciudad frente al mar en la bahía de Txingudi, presupone, en primer lugar, un juicio y una toma de posición consecuente frente a esta lección urbana que representa el conjunto de nuestras viejas ciudades europeas construidas en una admirable continuidad del hombre y la acción del tiempo. [...] frente a otros modelos antiurbanos –montón de imágenes rotas que diría Eliot– que, como europeos, no deberíamos aceptar acríticamente"<sup>67</sup>.

Centre du paysage et "rótula entre la periferia rural y urbana y el frente de mar", la baie de Txingudi est considérée "lámina de agua que une, vertebrata y articula las ciudades de Irún-Hendaya-Hondarribia en el centro de gravedad de la Conurbación Transfronteriza Bayona-San Sebastián"<sup>68</sup>. La haute valeur culturelle et urbanistique de Hondarribia structure tout le territoire de la baie et vient à représenter, comme nous l'avons déjà montré, l'archétype des villes médiévales basques grâce à sa clarté de composition, sa rationalité conceptuelle et l'équilibre spatial, architectonique et urbanistique. Nous mettons à collation ce 'workshop' parce qu'il a abordé d'une manière très maîtrisée l'espace où l'ancienne ville rencontre ses murailles et les bords de l'eau, sachant qu'ils y avaient quelques témoignages historiques et 'émergences monumentales'; les ruines des remparts de ceinture, la propre butte du territoire, les fronts de mer et la bordure de la rivière dans l'estuaire et les bastions plus modernes où se déroulèrent les avant-propos avec une forte charge poétique en rapport avec la densité des murailles pétrifiées. Les idées projetées devaient également éviter des visions extrêmement archéologiques. En tout cas, "la nueva imagen urbana del recinto amurallado y las innovaciones planteadas en las distintas propuestas proyectuales urbanas y arquitectónicas, garantizan una sustancial mejora de la inserción del Centro Histórico de Hondarribia en el frente de mar, dominando el espléndido paisaje natural de la Bahía de Txingudi"<sup>69</sup>. Les fortifications sont ainsi devenues des éléments du répertoire urbain public qui peuvent servir de points d'intégration et non plus de barrières de séparation.

Les interventions plastiques-architectoniques entre la ville et la muraille cherchaient aussi l'approche des fronts d'eau avec l'installation des ponts de passage entre la côte et la campagne, la conservation de quelques zones plus 'romantiques' ou la conjonction des remparts et des jardins qui va être une ressource urbanistique utilisée dans quelques anciennes villes militaires comme Baiona. Accueillir les espaces actuels sans renoncer au temps passé des bastions, les murs inclinés et les ruines en pierre dans lesquels a perduré la mémoire historique la plus significative, fut l'objectif des interventions proposées, afin de 'lire' ses traces temporelles à différentes échelles et remarquer les limites symboliques de la ville entre intérieur-extérieur, entre la cité et la mer, sans oublier que la démolition des murailles a ouvert une nouvelle tempère pour les villes; signe de la modernité et de la fin d'une façon concrète de faire les guerres. La liaison de la cité avec l'océan a également produit quelques bords<sup>70</sup> et zones vides, qu'il était possible de réutiliser dans de nouvelles fonctions et de nouveaux espaces publics urbains; des parcs, des jardins, des places, des promenades jusqu'à la mer, des chemins d'eau, des canaux, des échelles et élévateurs (afin de mettre en rapport la cité ancienne sur la butte d'origine et la partie plus récente développée au niveau de l'eau et des fronts de mer, parce que la proximité de l'océan à l'intérieur des remparts se fait sentir très faiblement), des ponts de passage pour supplanter les portes qui ont disparu, etc.

<sup>66</sup> Un 'perpetuum mobile' qu'annonce la présence de la marée pénétrant dans les rues de la cité; "el diseño de un gran artefacto a modo de noria que, movido por el influjo hidráulico de la marea, activaría a través de un carril lineal un mecanismo-cremallera que, situado en el eje longitudinal de la Kale Nagusia, arrastraría de forma continua, en sentido ascendente y descendente, una escultura símbolo, Kutxa, que informaría al conjunto de los usuarios del Centro Histórico acerca de la situación exacta de la marea en cada momento". UNZURRUNZAGA GOIKOETXEA, Xabier. "Una ciudad frente al mar", in: UNZURRUNZAGA GOIKOETXEA, Xabier (ed.). *Ur ertzeko hiri bat. Hondarribia. Una ciudad frente al mar. A city facing the sea*, Bilbao: Universidad del País Vasco/EHU., 2000; p. 27.

<sup>67</sup> USTARROZ CALATAYUD, Alberto. "Habitando la ciudad, workshop en Hondarribia", in: UNZURRUNZAGA GOIKOETXEA, X. (ed.). *Ur ertzeko hiri bat. Hondarribia. Una ciudad frente al mar... op.cit.*, p. 15.

<sup>68</sup> UNZURRUNZAGA, X. "Una ciudad frente al mar", *op.cit.*, p. 23.

<sup>69</sup> *Idem*, p. 29.

<sup>70</sup> Le 'bords' peut être aussi un lieu de passage, où le temps et l'espace sont souvent déplacés.

En résumé, ils ont radicalement insisté sur l'articulation des anciens espaces de la cité, étant donné que dans la ville actuelle la vie traditionnelle a complètement disparu non seulement des activités et des habitudes mais de la construction des lieux de travail, de résidence et de loisir. Un peu plus tôt le plan d'aménagement de Hondarribia fut formulé et dressé, actualisé par le Département d'Urbanisme et d'Architecture de la Députation Forale guipuzcoane qui a substitué le plan général d'ordonnancement urbain approuvé en 1972.

#### III.4.2.2. Configuration spatiale d'Irun: une pièce clef entre la Bidasoa et la mer

Si nous remémorons par exemple l'importance du chemin de fer pour les villes basques et l'influence décisive dans la configuration urbanistique, loin d'établir les points d'entente avec le chemin de fer et l'urbanisme moderne, Irun a tracé sa planification à partir de l'unification de la gare avec le centre de ville (en 1863 le premier train à traversé la Bidasoa, en 1882 la nouvelle gare monumentale style Eiffel et modèle Atocha de Madrid s'est ouverte, et au commencement du XX<sup>e</sup> siècle le Pont International de Santiago liant à ce moment-là les deux territoires frontaliers) a été construit. L'impact du paysage avec des ponts parallèles de passage routier, de chemin de fer et du train régional a été énorme dans la baie de Txingudi et surtout les espaces privilégiés en bord de mer qui furent occupés dans la partie d'Hendaia, étant donné que la bourgeoisie voulait remodeler la ville à son image.

«Il y a quelque vingt ans, l'élégant pont International a été doublé d'un autre pont, démonstration convaincante du misérabilisme architectonique de l'époque, couronné de lampadaires sans style, orné de bacs à plantes en deshérence et de drapeaux en lambeaux. Au milieu de ce désordre, un joyau, une simple pierre taillée de Jorge Oteiza, sauve l'honneur de la frontière et matérialise la ligne entre France et Espagne, ou entre Lapurdi et Guipúzcoa comme le suggère l'inscription rageuse qui se superpose aux lettres finement gravées»<sup>71</sup>.

Vers cette décennie de 1860 a commencé la constitution du nouvel axe architectonique selon le plan proposé par Antonio Cortázar (ingénieur à qui nous devons l'élargissement de la ville de Donostia-Saint Sébastien), non sans un autre projet antérieur de Policarpo Balzola (1845). Un essai illustré avec un plan de tradition baroque qui nous rappelle les projets utopiques d'Ugartemendia pour Donostia-Saint Sébastien (1814-1815) et Silvester Pérez pour Bilbao (1807). La place centrale quadrangulaire permettait d'articuler la cité ancienne avec la nouvelle ville qui disposait d'une entrée monumentale de style néoclassique, des parcs, des canaux d'eau et une organisation orthogonale de l'espace urbain<sup>72</sup>. Avec l'extension de la ville en direction Béhobie sur la zone marécageuse de la Bidasoa, Balzola exprimait le souci de renouer une ville à vocation fluviale, créant des bassins et une grande promenade publique pareille aux allées que nous avons vu à Baiona. La disposition essayée pour Balzola procède d'un art plutôt baroque de la théâtralité urbaine qui accentue la monumentalité à partir des axes rectilignes de la voirie publique. En effet, jusqu'à l'arrivée du chemin de fer tous les projets urbains étaient face à la rivière, mais le plan de Cortázar avait changé l'articulation urbaine orienté par l'établissement de la voirie ferricole. Les îles de maisons régulières enchaînaient l'ancienne ville avec le noyau extérieur; une espèce de banlieue créée depuis l'arrivée du train:

"1850-1860 bitartean sortu zen Madrildik Irunerainoko trenbidea. Aduana Iruna ekarri ondoren hirari forma emateko bigarren elementua izan zen, hiriko merkataritza eta demografia hedarazi zituen. Faktore hori buktzada handia izan zen Irungo hiriko ekonomia eta hirigintza garatzeko. Tren geltokiak mugako gune gisa garrantzi estrategiko handia zuen eta lehengo hirigunetik urrun samar ezarri zuten; hirigunetik gutxi gorabehera kilometro batera. Horri esker San Migel auzoa sendotu egin zen, trenbideko lehen enpleguak han ezarri zirelako. Laster sortu zen hiria eta geltoki berria lotu beharra eta auzo berria hirian txertatu beharra. Ondorioz, zabalgunek berriko proiektua sortu zen"<sup>73</sup>.

En 1864 le pont de la ligne ferroviaire fut édifié avec des piles décorées des initiales des deux souverains Napoléon III et Isabelle II. La liaison produit un accroissement rapide de la population à Hendaia au cours des années suivantes. À côté du pont ferroviaire s'était construit un autre pont routier et en 1913 surgit le pont de la ligne du train le 'Taupe', tout ce qui avait constitué une significative modification du paysage littoral et fluvial de la Bidasoa. L'axe partait de l'espace urbain historique conformé par l'église et l'hôtel-de-ville jusqu'à la gare sur le

<sup>71</sup> CULOT, M. «Dernières frontières», in: *Hendaye, Irun, Fontarabie/ Hendaya Irún... op.cit.*, p. 44.

<sup>72</sup> Le souvenir de ce plan empreint de grandeur nous le pouvons apercevoir aujourd'hui sur les rives réaménagées du canal Dunboa.

<sup>73</sup> *Ensanches urbanos en las ciudades vascas/Hiri zabalgunek Euskal Herrian* (plusieurs auteurs), Vitoria-Gasteiz: Gouvernement Basque, 2002; p. 311.

terrain des marais. Vers 1900 la rue Santiago était le cœur du quartier des pêcheurs et elle se termine sur l'embarcadère de la Bidasoa (la partie où elle s'élargit afin de former une place allongée pour faire sécher des filets). La promenade Colón (avec le casino sur les plans de Luis Vallet) a ainsi une place centrale avec des arbres et le kiosque à musique, suivant le style des éléments de microarchitecture et de mobilier urbain du XIX<sup>e</sup> siècle pour l'ornementation des villes. Le réseau urbain s'était rempli d'édifications orientées vers le grand axe qui est lui-même orienté inversement au noyau primitif, en dépit du manque de centre de cette ville 'tentaculaire'.

Après quelques décennies, en 1912, est créée le train Donostia-Saint Sébastien-Hendaia (une des barrières ferroviaires qui ont marqué en fer la trace urbaine d'Irun)<sup>74</sup>; une autre frontière urbaine de séparation très importante qui avait produit une qualité urbaine moins élevée, tandis qu'en 1925 une cité-jardin est apparue au centre de l'élargissement. À cause d'un incendie provoqué en 1936, pendant les années de la guerre civile espagnole, un projet de ré-édification fut connu après la fin de la période belliqueuse<sup>75</sup>. José Iribarren avait ensuite rédigé un projet urbain en ligne avec la 'lettre d' Athéna' et l'urbanisme rationaliste, contradictoire au régime politique de l'état espagnol. Le manque d'inversion avait pour autant dissipé toutes ces idées de l'architecture internationale. En outre, quelques coopératives étaient formés avec l'intention d'impulser les cités-jardin, 'contre l'entassement des habitants', afin d'éviter 'de monstrueuses agglomérations' et 'contre le manque d'hygiène'.

Irun a eu une configuration physique qui a grandement contribué à l'établissement des voies de communication et la fonction de la frontière avec la gare et le Pont International de Santiago comme excellents sommets du développement urbain historique. Mais Irun a affronté le développement de la troisième partie du XX<sup>e</sup> siècle avec des instruments de planification clairement insuffisants. Le Plan Général d'Organisation Urbaine de 1965 a délimité des polygones d'édification sans dotations et une architecture de très mauvaise qualité. C'est ainsi que défini et configuré par des grandes infrastructures du transport (les routes et le chemin de fer), Irun a abandonné sa vocation historique au bord de la Bidasoa et s'est éloigné des fronts de la rivière. La forte occupation industrielle et la nécessité de résidence ont contribué aussi à la marginalité urbaine avec un accroissement démographique presque incontrôlé et une vraie mauvaise qualité des dotations et des équipements urbains. La désaffection des bords de l'eau est également arrivée aux vastes zones industrielles de Hendaia et tout l'espace de rivage, qui est intensifié avec les 'plages ferroviaires' d'Hendaia et l'aéroport de Hondarribia, occupant à la fois presque tout l'autre côté fluvial de la baie.

Quand le Gouvernement Basque a pris la rédaction du plan spécifique de la baie de Txingudi<sup>76</sup> en 1987 il avait introduit une nouvelle forme d'aborder les rapports entre la ville et les activités économiques et productives d'influence dans le milieu naturel côtier, ce qui a eu des conséquences plus importantes à partir de la décennie suivante. La discontinuité et les barrières urbaines historiques ont rencontré une nouvelle suture urbaine, une centralité récupérée par la périphérie et une approche ré-découverte vers les fronts de l'eau. La Mairie de Irun a aussi formulé une planification qui renouvelle la voirie urbaine et consolide la réhabilitation des zones industrielles dispersées de densité populationnelle très élevée. Le sol postérieur à la disparition de l'industrie va être à la fois un nid de problèmes (à cause de la dégradation du terrain sans utilité) et d'opportunités (pour la nouvelle occupation urbaine des fronts de l'eau et les activités qui sont prévues; par exemple la terrasse sur la Bidasoa).

Sans oublier le contexte concernant les vestiges de l'industrie, on doit remarquer l'importance historique des mines sur l'espace fluvial de la Bidasoa, ce qui a donné d'abondants ruines matérielles au patrimoine d'Irun. Provenant tous ces éléments de l'extraction du fer à l'époque où les mines étaient louées ou vendues aux compagnies étrangères surtout anglaises et françaises (Société des Mines de Bidassoa), comme il était aussi le cas de Bilbao, étudié dans la première partie de la thèse. Au commencement des années 2000 les éléments de patrimoine industriel de la zone d'Irun furent mis en valeur dans le projet d'Igurutzeta-Parkea, de manière à préserver l'identité historique et culturelle du

<sup>74</sup> Le train 'Txikito' (premièrement associé aux mines) avait aussi fonctionné pendant une partie du XX<sup>e</sup> siècle pour la connexion avec l'Navarre.

<sup>75</sup> Le projet de reconstruction d'Irun, de l'architecte José Iribarren, en 1938.

<sup>76</sup> Dans l'estuaire de la Bidasoa, c'est un des biotopes protégés les plus importants du Pays Basque après Urdaibai, grâce à la grande variété écologique des écosystèmes du littoral.

territoire depuis une optique dynamique, comme instrument de mémoire et d'identité avec une fonction sociale, urbanistique et patrimoniale relevante, bien intégrée dans le paysage littoral de la côte basque.

"Ingurutzeta Parkea nace con la posibilidad de que en el futuro pueda integrarse dentro del Parque Natural Aiako Harria [y] está en condiciones de explicar las raíces antiguas de la minería vasca. [...] El complejo minero [se encuentra] formado por el taller de calcinación, del mineral de hierro, instalaciones anexas y la galería de la mina, [...] los hornos de calcinación, barracones mineros, bocaminas, planos inclinados, explanación del ferrocarril. [El] yacimiento cultural [consta de elementos patrimoniales elaborados por la comunidad a lo largo del tiempo] dispuestos en una compleja sedimentación estratigráfica que nos habla de la formación geológica del espacio, de la naturaleza, de su paisaje y de la ocupación de este espacio por el ser humano, [...] teniendo en cuenta que éste lo forman no el patrimonio en sí, sino las experiencias y servicios creados en torno a él"<sup>77</sup>.

D'autre part, dans l'espace transfrontalier il était prévu il y a quelques années le 'chemin de la découverte', une voie côtière sans précédents pour que les piétons puissent prolonger les promenades dès Hondarribia jusqu'à Hendaia traversant Irun et les ponts internationaux sur la Bidasoa. Trois phares étaient projetés comme points iconiques de la route qui aborde tous les fronts de mer et de rivière de la baie. Beaucoup de nouvelles interventions au niveau d'équipements collectifs furent promues dans le secteur des services: la Foire Internationale de la Côte Basque FICOBA (sur l'ancienne plateforme des camions), l'agrandissement du centre de transports ZAISA (sa troisième phase dans la bordure de la Bidasoa), la zone d'Osinbiribil dans la boucane des canaux de Dunboa et Artie (deux nouveaux ponts sur le canal rendent plus facile l'intégration des quartiers avec la ville) par la récupération des valeurs naturelles, avec un parc de rivage à côté des marais, des dunes, des prairies sauvages et bassins d'eau sucrée comme barrière au trafic (à disposer de jeux infantiles, chemin de vélo et édifice de services), le complexe Poli-sportif 'Azken Portu' (opération de caractère sportive et culturelle complétée avec la construction d'un pont de passage et une plateforme-observatoire sur la Bidasoa, des terrasses en échelle et des jardins, etc.) ou le centre d'expérimentation artistique d'avant-garde Mugarte<sup>78</sup>.

L'option de futur a consisté, pour autant, à rediriger l'espace urbain vers l'estuaire de la Bidasoa cherchant les possibilités de construction de la nouvelle 'façade fluviale' et considérant la rivière comme axe d'articulation physique et symbolique des bords urbains et des itinéraires qui doivent relancer la valeur intrinsèque du paysage. Il faut redéfinir un profil concret pour les anciennes douanes comme espaces de différenciation (double limite symbolique –frontalière– et physique –entre l'eau et la ville–) qui peuvent nous servir aujourd'hui comme ponts symboliques de liaison surtout avec les propositions qui à partir des années 2000 ont été configuré par la zone frontalière de Santiago (la réhabilitation de l'espace urbain appuyé sur la centralité comme porte de sortie et d'entrée de l'Europe continentale, vient à générer un nouveau centre articulé avec les zones métropolitaines de Donostia-Saint Sébastien et Baiona, et à créer les conditions pour l'établissement des nouveaux projets culturels).

#### III.4.2.3. Hendaia et les points de passages sur le réseau fluvial de la frontière

Si on se réfère à Hendaia, nous pouvons situer l'origine de quelques domaines ruraux comme Zuberno et l'édification du Prieuré-Hôpital. Le centre de ville était un ancien bourg défendu par un fort côtier, aujourd'hui presque entièrement disparu<sup>79</sup>. Au milieu du XV<sup>e</sup> siècle

<sup>77</sup> HERRERAS, Beatriz; ZALDUA, Josune. "El patrimonio industrial en la conurbación Donostia-Irun", in: *Congreso Vasco de Patrimonio Industrial. Gestión del Patrimonio Industrial en la Europa del siglo XXI*, Donostia-San Sebastián: AVPIOP (Asociación Vasca de Patrimonio Industrial y Obra Pública), 2000; p. 229-233.

<sup>78</sup> L'initiative prétend doter Irun et tout Txingudi d'un centre d'art et de culture, espace dynamique de rencontre et de création par l'expression et la médiation d'artistes divers, suivant une vocation 'transfrontalière' qu'englobe la comarque et les citoyens de Txingudi. Les objectifs principaux étaient ainsi: approfondir dans l'imaginaire frontalier avec l'expérience de l'art et de la culture hybride, Irun et l'art basque d'avant-garde, et promouvoir les 'arts émergents' avec des ateliers, des laboratoires et des espaces de création, des cours de formation, des bourses pour les jeunes artistes et des exhibitions temporelles comme Arteleku (Donostia-Saint Sébastien) ou Bilbaoarte (Bilbao). Tout ce que fait allusion au Groupe GAUR qui a eu comme lieu de réunion et de réflexion la maison que l'architecte Vallet a construit en 1956 pour Jorge Oteiza et Néstor Basterretxea. La question que l'on pose est si nous trouvons face à une appelle pour la construction de la mémoire ou la nostalgie, sachant qu'il y a quelques années nous avons connu le projet de démolition de cette architecture symbolique de l'avant-garde internationale des années 1950 appliqué au difficile contexte basque.

<sup>79</sup> La baie d'Hendaia, dans laquelle se jette la rivière de la Bidasoa, est fermée au sud par les Rochers Jumeaux et le cap du Figuier.



une communauté de pêcheurs a été créée (Andaya), composée de gens provenant de la campagne et des petits villages des environs. Plus récemment, le premier port fut celui de Belzenia et au XVII<sup>e</sup> siècle Hendaia est devenue communauté indépendante d'Urrugne. Au cours du XV<sup>e</sup> siècle ce fut le port nommé d'Harrizabaleta, où la pêche fluviale et la construction navale furent pratiquées pendant plusieurs siècles. En deux siècles ce port devint obsolète. La première tour carrée fut aussi améliorée et renforcée au XVII<sup>e</sup> siècle avec les techniques d'édification de Vauban (ingénieur militaire connu à Baiona comme nous avons pu le voir), avec une redoute maçonnée dans l'espace côtier, face à la Bidasoa et Hondarribia (les vestiges des murailles peuvent être trouvés par le visiteur actuel). La construction de la redoute en remplacement du vieux port fut achevée en 1693, mais elle sera démantelée cent ans après à cause des bombardements de 1793 (la Mairie d'Hendaia a obtenu la cession des ruines en 1864). Le XVIII<sup>e</sup> siècle prenant fin, pendant la guerre de La France et l'Espagne Hendaia a souffert une grande offensive et une ruine presque totale, pareille à Donostia-Saint Sébastien quelques années plus tard (1813).

Il fallut presque un siècle pour la reconstruction de la ville. Au XIX<sup>e</sup> siècle les gens d'Hendaia reconstruisirent par étapes la cité, le port et l'embarcadère de Caneta afin de reprendre surtout l'activité de la pêche. L'arrivée du chemin de fer en 1860 assure quelque résurrection accrue avec la route littorale de corniche. Au début 1880 les premiers travaux d'arasement des dunes et lancement de la plage furent réalisés, puis un casino et un hôtel furent construits malgré le relatif manque de moyens. Entre 1881 et 1888 deux essais d'aménagement furent connus. Le plan Dupuy<sup>80</sup> proposait l'organisation de l'espace autour d'une place centrale; élément constant dans les propos successifs. Le noyau comprenait les bains français (lieu du casino mauresque) flanqués de deux hémicycles et terrasse regardant l'océan. Les villas se lotissaient sous forme d'un damier de rues et le front de mer présentait une succession d'équipements collectifs (casino, hôtels, café, bains, etc.) et des arènes articulaient la promenade (grand boulevard de la baie) du côté de Txingudi. En 1882 V. Erhard dresse également le plan 'ville d'eau d'Hendaia-Plage', avec la récupération des terrains humides de la baie.

À l'aube du XX<sup>e</sup> siècle Henry Martinet offre le plan des lotissements fortement marqué par la tradition stéréotypée des villes d'eaux du XIX<sup>e</sup> siècle. Les nouvelles idées de l'urbanisme trouvaient un reflet esthétique dans le stylisme néo-basque, pareille au beau revivaliste que présentait en ce temps-là l'architecture moderne comme nous l'avons cité dans le cas du pont de Biscaye à Bilbao (A. Palacios et F. Arnodin, 1893). Martinet rêvait un réseau de rues transversales incurvées qui confère un caractère de citée-jardin, contre les traces orthogonales et les îlots rectangulaires de ses prédécesseurs. L'œuvre ne sera que partiellement réalisée soixante ans plus tard<sup>81</sup>.

Le pont Alphonse III avec sa tête encadrée par des bâtiments d'entrée et de sortie des douanes et une place monumentale orientée vers Hondarribia (la place des Ibères, entourée d'immeubles, point de convergence du boulevard de la plage et de la promenade de la Floride, associé à un monument à l'amitié franco-ibérique) sera repris par l'architecte P. Muguruza. Vers 1927 la digue construite par ce célèbre architecte-paysagiste H. Martinet a engendré la vaste plage connue par des bains de mer (à laquelle servent d'amphithéâtre des montagnes des Trois Couronnes et le Jaizkibel), ensuite il relia par un tramway la gare, Hendaia-ville et Hendaia-Plage en plus de l'élargissement des routes, surtout celle de la corniche (Hendaia/Saint-Jean-de-Luz). Hendaia commence ainsi à défricher les terres des Joncaux (le grenier d'Hendaia durant trois siècles, Martinet voulait y installer un aéroport) et amorcer une extension sur les marais, ce qu'inaugure une longue série de conquêtes sur la terre et la mer (Hervé Guillemain), gagnant des terrains pour les équipements sportifs mais, par contre, la ville perd un site exceptionnel et une limite naturelle.

«Hendaye-Plage est une grande leçon d'urbanisme toujours d'actualité. Les plans et les tentatives successives d'aménagement des dunes qui protègent la baie de Chingoudy de l'océan illustrent 'a contrario' la beauté et la pertinence de la vision de l'architecte-paysagiste Henry Martinet. Là où ses prédécesseurs ne proposaient que

<sup>80</sup> Ingénieur civil Léopold Dupuy et Roy de Bonneville, architecte.

<sup>81</sup> En 1928 une autre emprise sur la baie sera le Plan de la Foncière d'Hendaia et en 1931 Martinet réalise l'avenue des Orangers qui s'avance dans la baie et l'amorce du boulevard de la Floride, où devait s'élever l'hôtel Continental, l'Euskalduna et le casino mauresque. Le plan visionnaire de Martinet a finalement connu comme conclusion la pointe de Sokoburu occupée par un parking de voitures et non par un parc fluvial monumental comme Martinet l'avait imaginé.

des lotissements, ou de grandiloquentes compositions Beaux-Arts, il lance une idée et un projet qui touchent au cœur de l'imaginaire balnéaire. Les ingrédients en sont l'exotisme, suggéré par des plantations d'essences rares, l'aspiration au dépaysement, satisfaite par le recours au style néo-basque, le sentiment océanique, assuré par la promenade du bord de l'eau, le plaisir de la villégiature, conforté par le tracé des avenues, par la relation entre la plage, les hôtels et les villas, le sentiment de la frontière, affirmé dans ses différentes propositions pour la pointe de Sokoburu. Tous ces éléments fusionnent dans un plan d'urbanisme remarquable d'équilibre»<sup>82</sup>.

Les nouvelles villas devaient toujours respecter le style néo-basque, créant également un champ de golf près du promontoire du château d'Abbadie<sup>83</sup> (observatoire privilégié de la zone du Txingudi, où Martinet voulait créer un nouveau port et un autre centre de loisir). Avec l'arrivée d'une époque moderne pour l'art et l'architecture, le casino mauresque et le château d'Abbadie répondent tous les deux aux styles revival d'un passé lointain, arrivés comme objets incongrus poussés par la marée au bord de la mer, à mode d'icônes du nouveau goût de la bourgeoisie du XIX<sup>e</sup> siècle<sup>84</sup>. Éléments symboliques au bord de l'eau, au boulevard de la mer à Hendaia et en Hondarribia une série d'amers et d'obélisques sont construits pour faciliter la délimitation des eaux du côté de l'État espagnol comme du côté de l'État français.

C'est ainsi qu'en 1900 Hendaia est flanqué d'une plage et d'un casino sur l'océan et le bourg de Béhobie à l'ouest, en plus de plusieurs villas. La zone Hendaia-Gare-Béhobie était un important pont de passage international en connexion avec Irun, coupant le village en deux parties jumelles. En 1855 le dernier pont de bois fut remplacé par un ouvrage de sept piles de maçonnerie supportant des tabliers de bois, auxquels seront substitués les tabliers métalliques. Plus d'un siècle plus tard un autre pont parallèle fut construit et cette réalisation entraîne la destruction de nombreuses maisons. Les villages Behobia-Béhobie perdent leur relation historique et se tournent en dos. Quelques décennies plus tard Béhobie se retrouve enserré dans un corset de routes et d'entrepôts. Les restes du pont détruit en 1969 affleurent à marée basse (comme l'ancien pont de l'Urumea à Donostia-Saint Sébastien) et une passerelle pour piétons permettait de relier de nouveau aujourd'hui des deux rivages de la Bidasoa.

En 1920 Martinet engage une politique de lotissement qui densifie la pointe d'Hendaia-Plage et colonise en conséquence des terrains non habités, avec des formes inspirées pour les cités-jardins de l'Angleterre mais adoptant la construction des villas néo-basques (cité basque finalement non réalisées) avec un effort qui dépasse l'ambition urbanistique et esthétique alors la vision spéculative du lotissement. Il voulait aussi construire un pont reliant Hendaia à Hondarribia. Mais on note bientôt l'éclecticisme et l'individualisme des propriétaires des villas qui cherchent la différence avec l'une néogothique, l'autre normande, une autre néo-basque, quelques autres encore échappés d'une banlieue ouvrière, etc., comme nous l'avons remarqué à Donostia-Saint Sébastien. «Ce n'est qu'à partir des années soixante que des villas sont remplacées par des immeubles dont l'architecture, le plus souvent, est indifférente au site et à son histoire. L'aménagement de la baie et du boulevard de bord de mer est achevé en 1977»<sup>85</sup>.

Le développement balnéaire et les infrastructures du transport ont beaucoup diversifié les activités hendayaises, donnant lieu aux premières industries à l'aube du XX<sup>e</sup> siècle: l'eau-de-vie et la santé, la manufacture d'armes, les viraux Maumejéan et des ateliers de construction et d'entretien navales, à part la parution des grands magasins comme le nouveau Palais de Cristal et Galeries Lafayette. À la fin des années vingt du XX<sup>e</sup> siècle le projet d'un aéroport comme celui de Saint Sébastien, qui aurait pu défigurer le site, le port des yachts dans la baie ou le pont monumental Hondarribia-Hendaia<sup>86</sup> de l'architecte Muguruza avec son frère et l'ingénieur René Petit ne verront pas le jour, même si l'espace frontière entre Hendaia et Hondarribia ne cesse pas de renforcer l'unité des activités, des voies de communication et de la culture (H. Guillemain). Au milieu du XX<sup>e</sup> siècle le port de la Floride dans la baie de Txingudi fut déclaré zone portuaire (1957). Quoique les services d'entretien des unités de pêche soient maintenus, le port cessa la pêche pour être devenu aujourd'hui un port de plaisance.

<sup>82</sup> CULOT, M. «Dernières frontières», in: *Hendaye, Irun, Fontarabie/ Hendaia Irún... op.cit.*, pp. 30, 32.

<sup>83</sup> Édifié par Eugène Viollet-le-Duc en collaboration avec Edmond Duthoit entre 1865 et 1866.

<sup>84</sup> Quelques années plus tard un grand hôtel-casino et le palais Miramar (il n'est pas le palais Miramar de Donostia-Saint Sébastien que nous avons commenté dans la partie précédente) furent projetés à Hondarribia.

<sup>85</sup> *Hendaye, Irun, Fontarabie/ Hendaia Irún... op.cit.*, p. 181.

<sup>86</sup> La base architectonique du pont peut-il rappeler l'architecture militaire de Hondarribia, et des tours en pierre seraient construites sur les huit points emblématiques du pont.

Récemment un des projets du 'Consortio' déjà nommé ci-dessus, a été «l'établissement d'un 'chemin de la baie', un itinéraire pour piétons et cyclistes parcourant les trois villes et traversant la frontière». De telle manière que «selon ces promoteurs, l'unité de ces trois villes autour de la baie sera rendue plus évidente. Grâce à cette initiative, de nombreuses terres et routes ont été réaménagées de façon plus pittoresque». Dans un terrain plutôt 'vague', où «la plupart des postes douaniers ont été détruit, les principales ponts liant les deux côtés sont élargies et ornés de panneaux avec le drapeau européen et signalant les directions vers les différentes villes [...] sans indiquer l'état dans lequel ils se trouvent»<sup>87</sup>.

Il semble que «les actions anthropiques réparties au cours de l'Histoire ont transformé les paysages de Chingoudy en un véritable laboratoire d'étude de l'impact des activités humaines en milieu littoral et transfrontalier»<sup>88</sup>. L'utilisation des ressources naturelles à partir du néolithique, unie à la modification du milieu comme moyen de transport et base d'importation et d'exportation durant la romanisation (réseau routier, zone portuaire dans la baie et centre urbain: Oiasso), conséquence surtout de la découverte des mines de fer de Sphalerite, a provoqué de profondes transformations du paysage. La christianisation arrivera plus tard (à partir du X<sup>e</sup> siècle) mais on verra se maintenir l'activité d'import-export pendant les siècles de la 'culture céréalière'. Moins qu'à Donostia-Saint Sébastien, Biarritz ou encore Baiona, les rapports transfrontaliers ont ramené les premiers touristes au XIX<sup>e</sup> siècle et le XX<sup>e</sup> siècle verra les opérations de zoning sur un territoire côtier devenu métropole: apparition massive d'équipements sportifs, 'domestication' de la Bidasoa, création des passages transfrontaliers et l'établissement de différents rôles; la pêche et le tourisme dans un paysage plutôt archétypique et conservé (Hondarribia), le transport à Hendaia et l'industrie à Irun, dans un autre paysage plus altéré et chaotique (Pascal Clerc).

"Se puede hablar en este caso de un producto turístico que define su especificidad en base a un recurso natural (estación balnearia, esquí, terminal...) o en un patrimonio excepcionalmente rico. Tradicionalmente, ciudades como San Sebastián o Biarritz, han considerado únicamente esta posibilidad de ser consideradas como 'ciudades turísticas'. Así, resultaba normal posicionar a estas ciudades en torno a su principal atractivo natural (La Bahía de La Concha, La Roche, Le Phare...). Las ciudades con un fuerte patrimonio, que hacen la elección de una política exclusiva de producto turístico, corren el riesgo de perder su propio urbanismo"<sup>89</sup>.

La troisième partie du XX<sup>e</sup> siècle et l'étape initiale du XXI<sup>e</sup> ont constitué, par contre, le temps du développement social, économique et territorial aidé pour les plans de reconversion et de réhabilitation. Suivant le modèle proposé, Hondarribia va se consacrer à la protection du secteur de la pêche et l'élan du tourisme, pendant que Irun se consacra à l'implantation de nouvelles entreprises et Hendaia «se tourne vers le tourisme et l'accueil d'entreprise ainsi que le développement d'un pôle autour de la thalassothérapie et l'activité de plaisance»<sup>90</sup>.

La baie de Txingudi est aujourd'hui dans le Réseau Européen NATURA 2000 de la part du Gouvernement Français et de l'Autonomie du Pays Basque, alors qu'en 1992 est apparu le Plan Spécial de Protection et d'Aménagement des Ressources Naturelles de la Zone de Txingudi, rédigé par le Gouvernement Basque, le Conseil Général (Députation Foral) de Gipuzkoa et les municipalités de Irun et Hondarribia. De la même manière, le plan de récupération des marais, et la rivière de Jaizubia et le Parc Ecologique de Plaiaundi prévoient la démolition de certaines structures côtières anciennes afin de permettre à l'eau de retrouver le rythme des marées et d'envahir les terres asséchées au XIX<sup>e</sup> siècle. Les deux projets menés par le Département d'Aménagement du territoire et de l'Environnement du Gouvernement Basque cherchent aussi, selon P. Clerc, la récréation du paysage perdu des zones d'expansion urbaine et l'établissement dans la périphérie d'une zone 'rururbaine' de quelque importance.

Txingudi pourra être, à la fin, un véritable territoire partagé du Pays Basque<sup>91</sup>. Les mots de Txomin Peillen peuvent nous servir pour identifier synthétiquement la vision presque esthétique

<sup>87</sup> BRAY, Z. «Frontières et identité...», *op.cit.*, pp. 76-77.

<sup>88</sup> CLERC, Pascal. «Espaces naturels et aménagement des paysages transfrontaliers», in: URTEAGA, Eguzki (coord.). *L'aménagement du territoire en Pays Basque*, Zarautz: Dakit, Eusko Ikaskuntza/Société d'Études Basques, 2008; p. 111.

<sup>89</sup> ELIZAGARATE, Victoria. "La planificación del marketing estratégico en ciudades y metrópolis transfronterizas: el modelo de la eurociudad vasca Bayona-San Sebastián", in: *Journées de réflexion sur l'Eurocité Basque Bayonne-San Sebastián* (plusieurs auteurs), Bilbao: Eusko Ikaskuntza/Société d'Études Basques, 2001; p. 416.

<sup>90</sup> *Idem*, p. 115.

<sup>91</sup> *Idem*, p. 120.

d'unité géographique et d'expansion territoriale (noyau routier et photographie de la métropole expansive) qu'on trouve dans l'eurocité côtière du littoral basque transfrontalier. «Geografiak eurohiriaren eremuari batasuna ematen dio. Donostiatik Baionara joateko ez da itsasoz urrun eta lurrez mendaterik ez. Jadanik aires harturiko argazkiek erakusten digute, eremu horretan bi herriak kale eta errepide katea batez lotuz, hormigoia, asfaltoa eta etxegintza belarrari eta zuhaitzari nagusitzen ari direla»<sup>92</sup>. En même temps, M. Culot pose la question suivante; où seront les «laisses de mer douanières de la Bidasoa qui accompagnent l'effacement de la frontière», afin de conjuguer finalement 'l'universel et le régional'. N'oubliant pas Alphonse Lamartine, il nous rappelle que «ce ne sont plus les mers, des degrés, des rivières qui bornent l'héritage entre l'humanité: les bornes des esprits sont leurs seules frontières...»<sup>93</sup>.

Avec les exemples de la baie de Txingudi et la conurbation littorale BAB nous avons identifié deux noyaux de grande importance dans la configuration côtière et transfrontalière de l'eurocité basque fluviale. Nous venons de mettre à l'écart des exemples urbanistiques, architectoniques, monumentaux et patrimoniaux de Hondarribia, surtout avec l'importance des remparts militaires intégrés dans l'espace urbain civil (la monumentalité des fortifications à côté de l'eau dans la baie de Txingudi, magnifique paysage dans l'estuaire de la Bidasoa). Bien que ces remparts soient 'le monument principal' de la ville, comme disait l'ancien maire à Hondarribia monsieur Sagarzazu, qui cherchait toujours la suprématie entre les villes guipuzcoannes consacrées au tourisme d'été mais sans perdre la vieille physionomie maritime (raison pour laquelle il n'a jamais ouvert la porte à l'installation d'aucun type d'industrie), les ruines des murailles –qui à Donostia-Saint Sébastien n'ont qu'une présence anecdotique– ont connu l'installation de certaines manifestations artistiques et sculpturales de caractère épique comme le monument aux morts de Baiona ou les muraux de Beruete à Hondarribia<sup>94</sup>. Nous avons aussi révélé le caractère maritime de la conurbation urbaine BAB: la ville et le port, la boucane, les phares et des éléments portuaires, l'espace longitudinal à Biarritz avec ses caractères d'exclusivité et de front de mer bourgeois, etc. Nous croyons vraiment que tout cela pourra nous servir comme approximation conclusive pour le dernier chapitre.

<sup>92</sup> PEILLEN, Txomin. "Kulturaren Donostiatik Baionara aspaldiko eurohiria/ Communauté de culture dans l' Eurocité Baiona-Saint-Sébastien», in: *Journées de réflexion sur l' Eurocité Basque Bayonne-San Sebastián* (plusieurs auteurs), Bilbao: Eusko Ikaskuntza/Société d' Études Basques, 2001; p. 252.

<sup>93</sup> CULOT, M. «Dernières frontières», in: *Hendaye, Irún, Fontarabie/ Hendaya Irún... op.cit.*, p. 40.

<sup>94</sup> Projet artistique de grande ambition au sein de l'élargissement du quartier portuaire vers la plage. Pendant la moitié du XX<sup>e</sup> siècle la municipalité voulait améliorer la hauteur des murailles pour la création d'une promenade littorale dans une côte élevée. En 1955 neuf reliefs furent ainsi demandés au sculpteur de la ville J. Díaz Bueno en mémoire du siège de la cité en 1638 dans la muraille d'accès à la plage (définitivement terminés vers 1963 ou 1964).





4.1. Éléments maritimes de culture matérielle monumentalisés dans la zone métropolitaine de Baiona.

4.2. Zone métropolitaine fluviale de l'Adour, entre Baiona et Anglet (Anglet). Photos 2010-2011.

4.3.-4.4. Zone industrielle de Baiona .



4.1



4.2



4.3



4.4



### III.4. L'EXPANSION CONTEMPORAINE



4.5.-4.8. Structures architectoniques de construction et réparation des bateaux dans la zone industrielle et portuaire de Baiona.

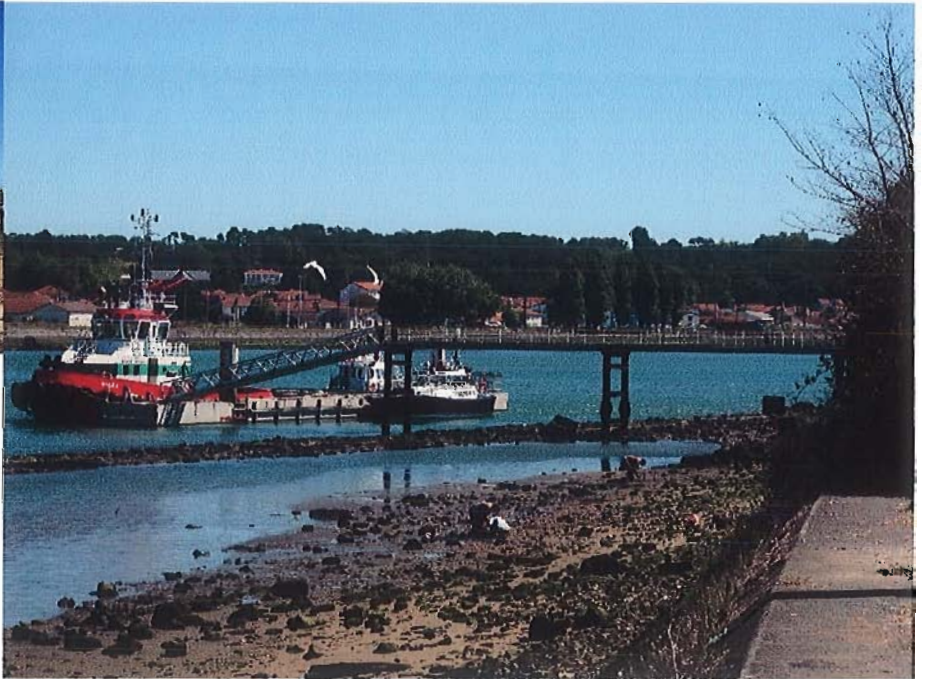
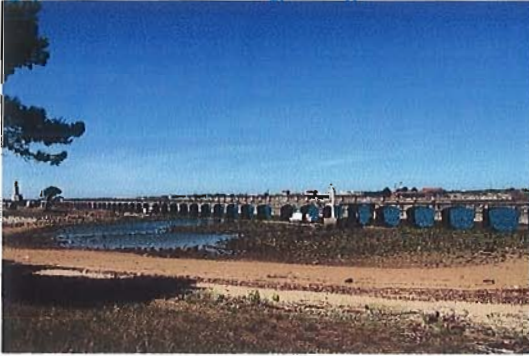
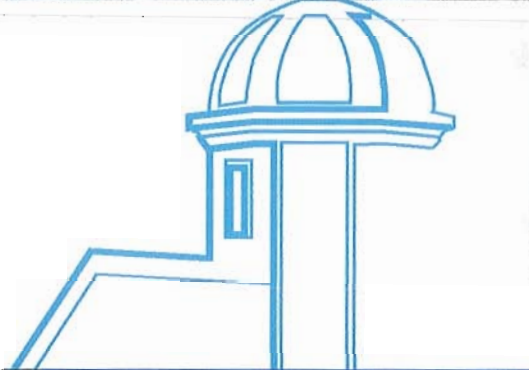
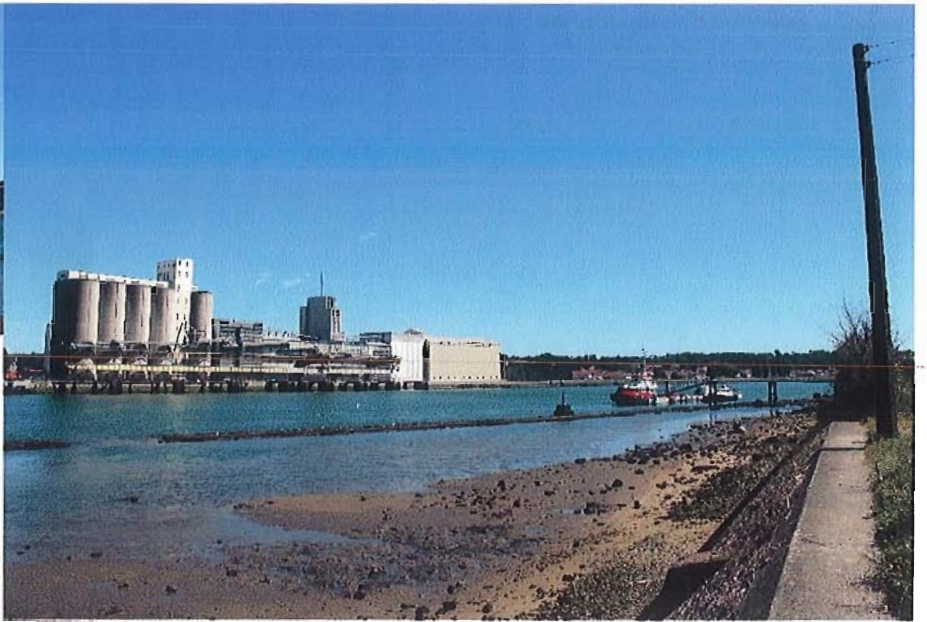
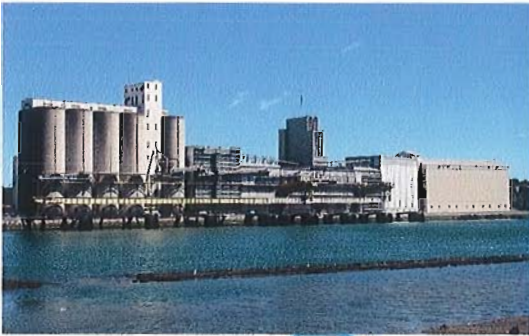


4.9.-4.12. Paysages industriels de la zone métropolitaine de l'Adour entre les territoires de Baiona et Angelu.

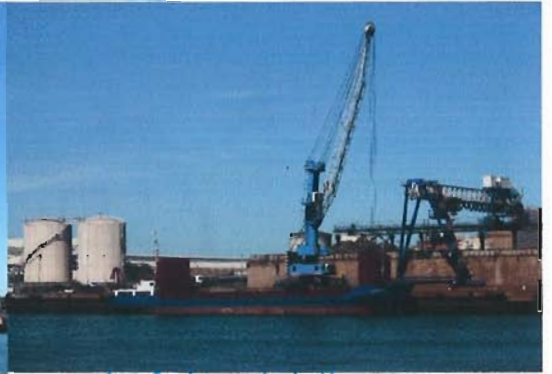
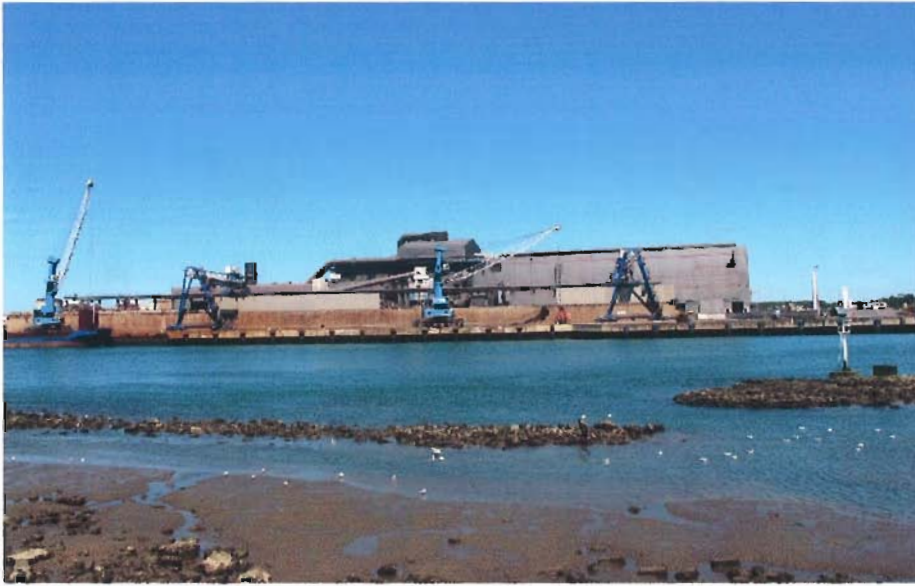




### III.4. L'EXPANSION CONTEMPORAINE



4.13.-4.16. Zone métropolitaine portuaire de Baiona. On peut trouver des vieilles structures de canalisation de la rivière et des équipements industriels technologiquement plus avancés.

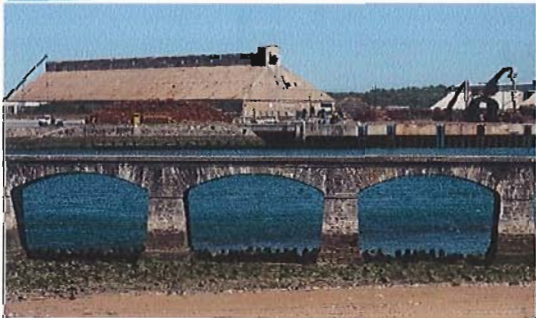
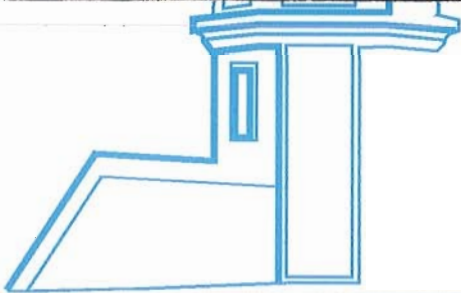


4.17.-4.20. Le port de plaisance d'Angelu et les infrastructures du port commercial de Baiona de l'autre côté de l'Adour (zone du Boucau). Photos 2010-2011.





III.4. L'EXPANSION CONTEMPORAINE



4.21.-4.24. Le paysage industriel et portuaire de l'embouchure de l'Adour dans la zone de La Barre.

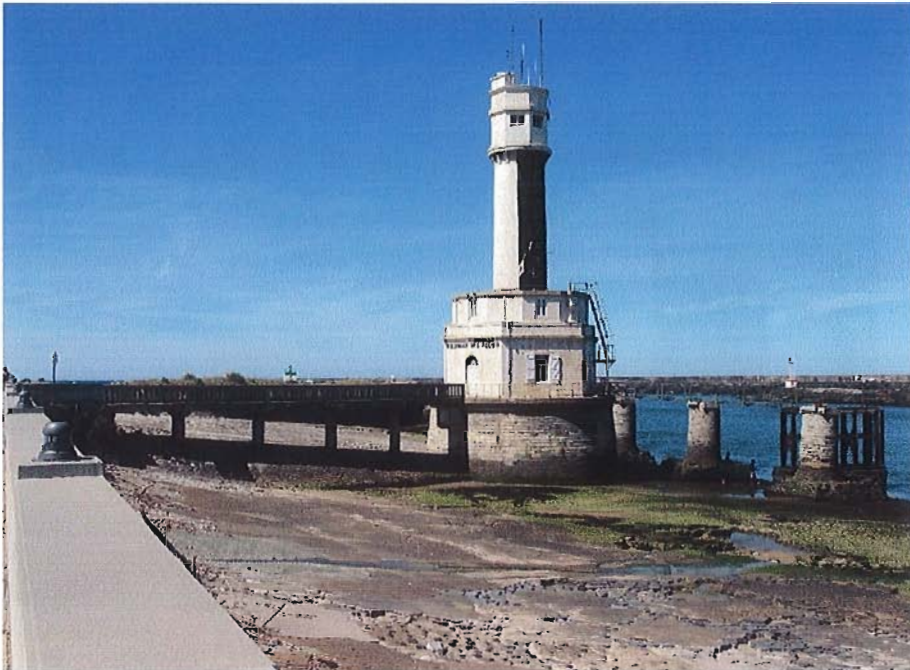
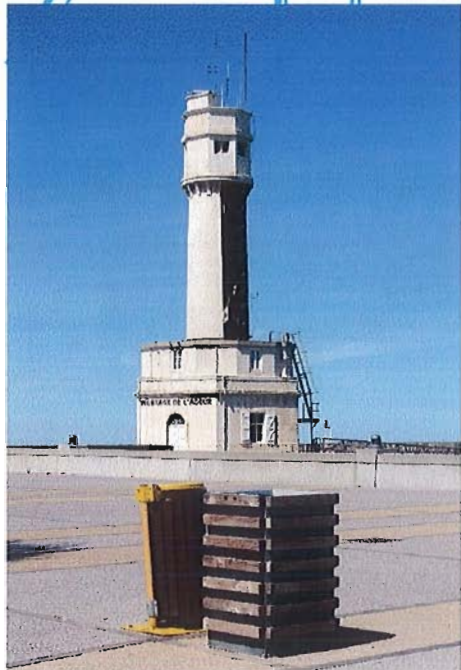


4.25.-4.28. L'ancienne pierre se mêle avec le ciment, l'herbe sur la sable, le fer et l'acier, tandis que l'odeur de bois noir et pourri à cause des marées, envahit l'atmosphère salée et l'air marin qu'on peut respirer dans ce paysage de rivage ouvert vers l'océan.



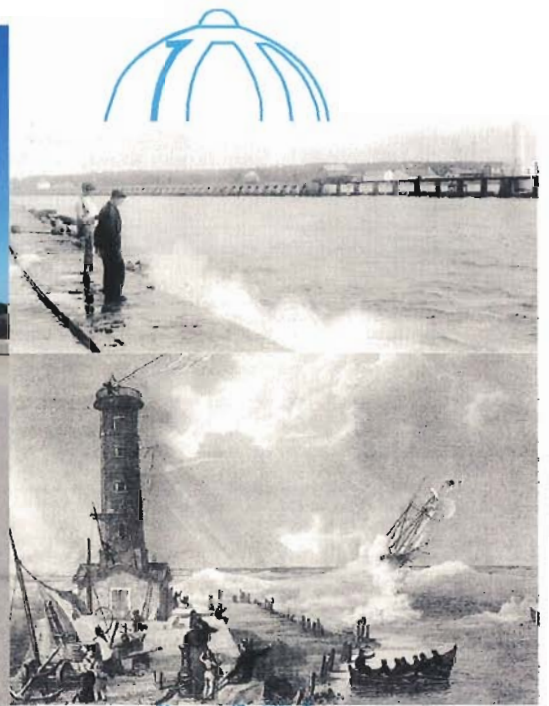


III.4. L'EXPANSION CONTEMPORAINE



4.29.-4.32. Le phare de La Barre, construction emblématique et symbolique de l'embouchure de l'Adour (état actuel, 2010).





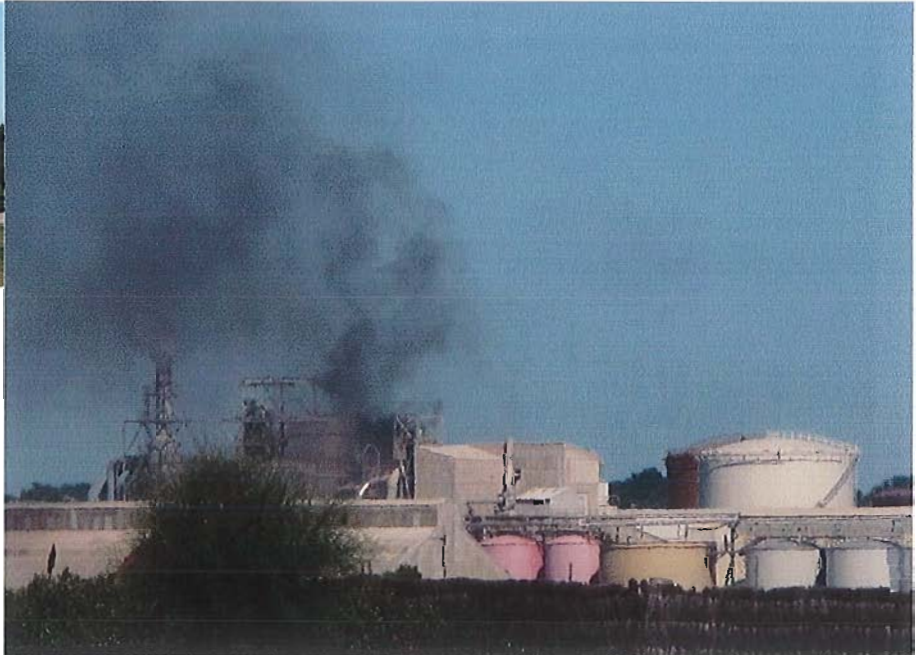
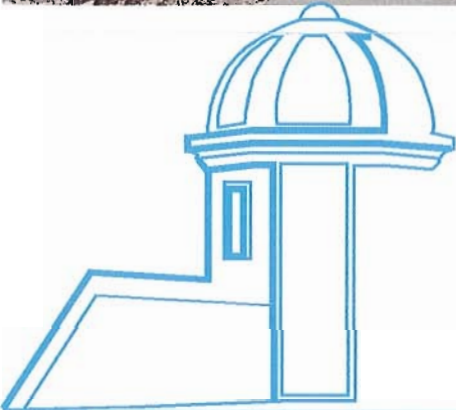
4.34. Embouchure et barre de l'Adour, 1860-1900. PONTET, Josette (dir.). *Histoire de Bayonne*, Toulouse Cedex: Privat, Univers de France, 1991; p. 186.  
4.36. Zone métropolitaine frontalière Biarritz - Anglet - Bayonne.

4.33., 4.35. Le phare de La Barre et des nouvelles architectures comme la Maison de l'environnement près du Parc Écologique Izadia et les lacs du Boucau.





III.4. L'EXPANSION CONTEMPORAINE



4.37.-4.40. Plage de La Barre et zone pour les piétons. L'industrie portuaire au fond du paysage.



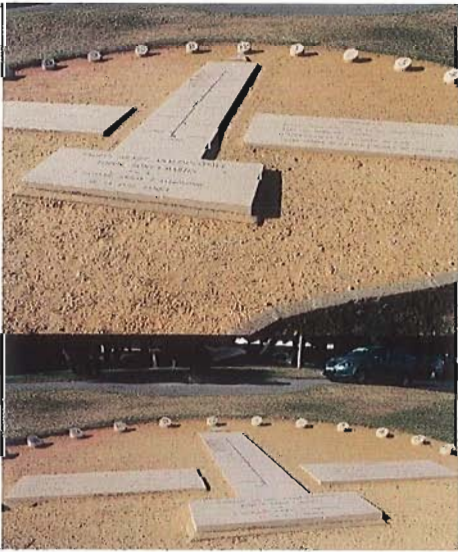
4.41.-4.44. Plage de la baie de Biarritz. Configuration symbolique et construction significative de la première ligne maritime.



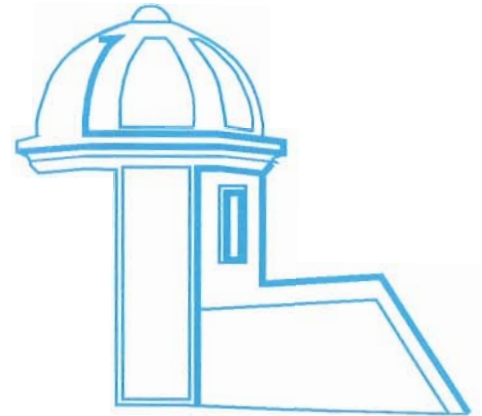




### III.4. L'EXPANSION CONTEMPORAINE



4.45.-4.48. Le phare de Biarritz sur l'Esplanade Elisabeth II, vue de la ville bourgeoise sur le front de mer et des éléments décoratifs maritimes dans l'espace public (l'heure marqué par le soleil et l'hélice d'un grand bateau devenue monument, caractéristique des espaces postmodernes qu'accueillent des objets fonctionnels sans utilisation). Photos 2010-2011.



4.49.-4.52. L'ancien port de Biarritz et des éléments de culture matérielle monumentalisés.





4.53., 4.55. Le vieux cabestan et des éléments portuaires en fer.



4.54., 4.56. Vues de l'ancien port de Biarritz avec des constructions typiques des fronts d'eau.

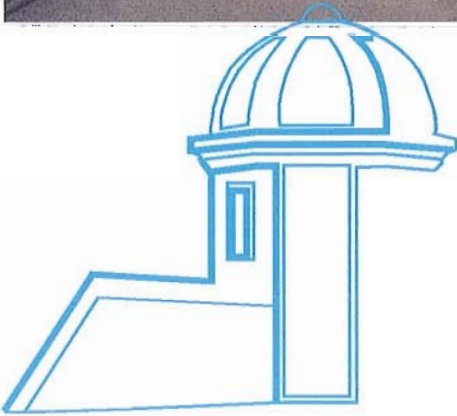


4.57.-4.60. Perspectives de l'ancien port de Biarritz, l'église sur le roc et le pont de passage jusqu'au Rocher de la Vierge.

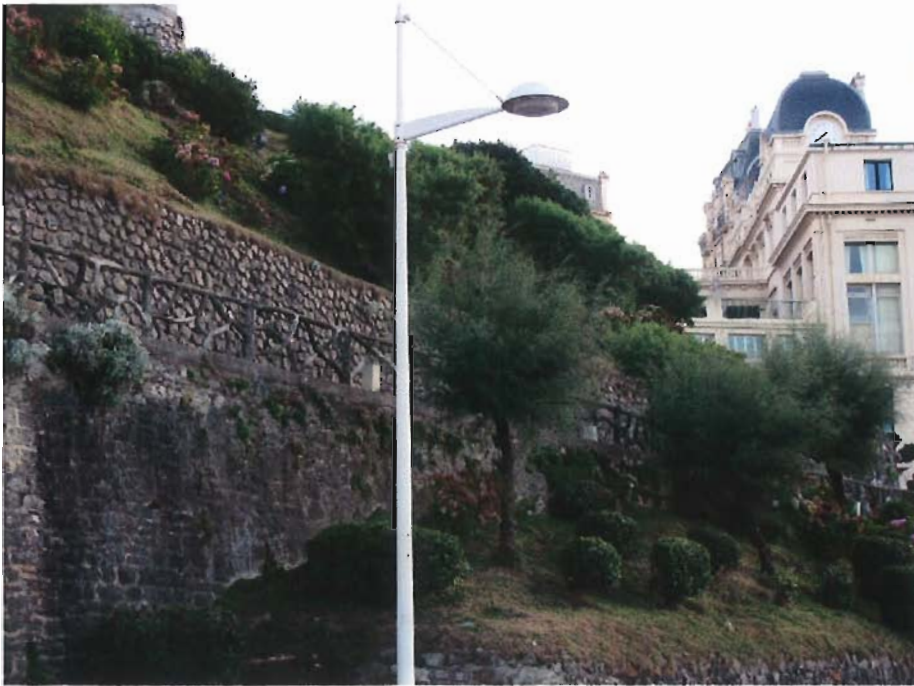




### III.4. L'EXPANSION CONTEMPORAINE



4.61.-4.64. Espace romantique du rocher de la Vierge selon le goût des bourgeois qui ont établi le front de mer urbanisé de la ville moderne (photos 2010-2011).

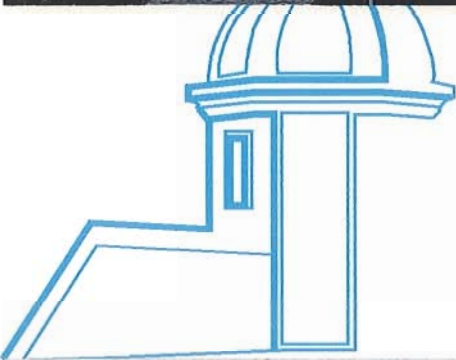


4.65.-4.68. Espace urbain du centre de Biarritz sur la mer.

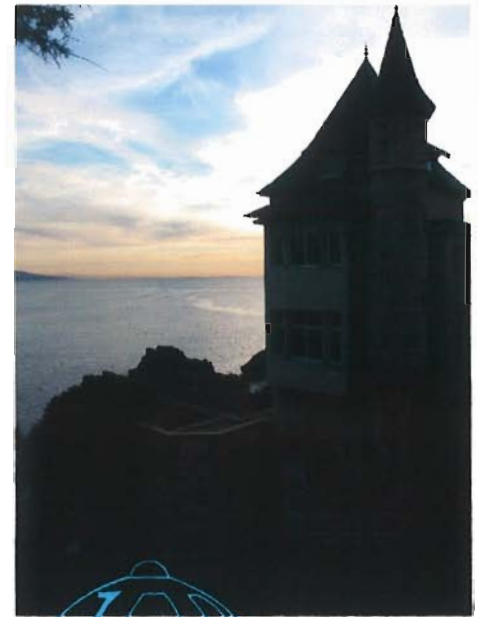




### III.4. L'EXPANSION CONTEMPORAINE



4.69.-4.71. Petit pont de passage en fer près de la Plage Milady et la Cale des Basques (photos 2010-2011).



4.72



4.73

4.72-4.74. Vue romantique de la côte et des maisons revivalistes de Biarritz (photos 2010-2011).

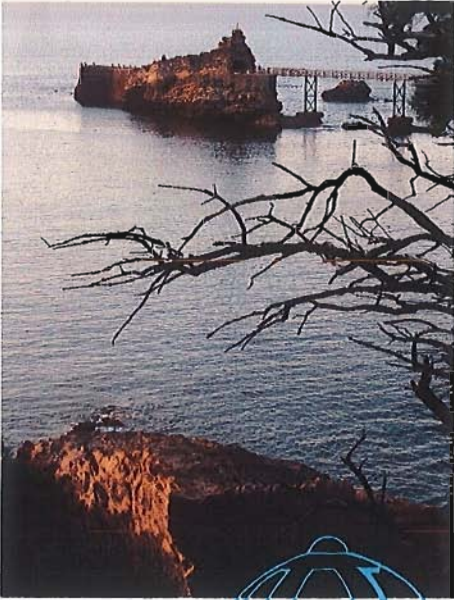


4.74





III.4. L'EXPANSION CONTEMPORAINE



4.75.-4.77. Front maritime de la côte de Biarritz, la ville au fond.



4.78



4.79

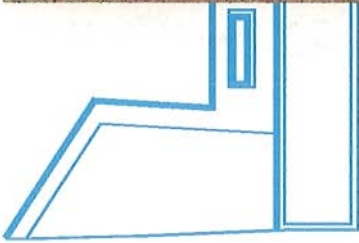


4.80

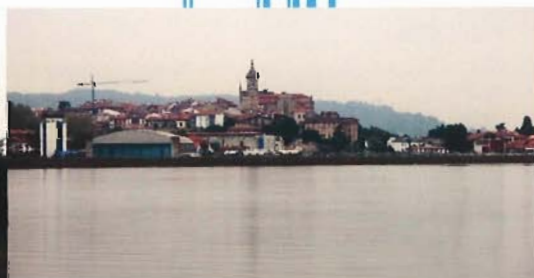
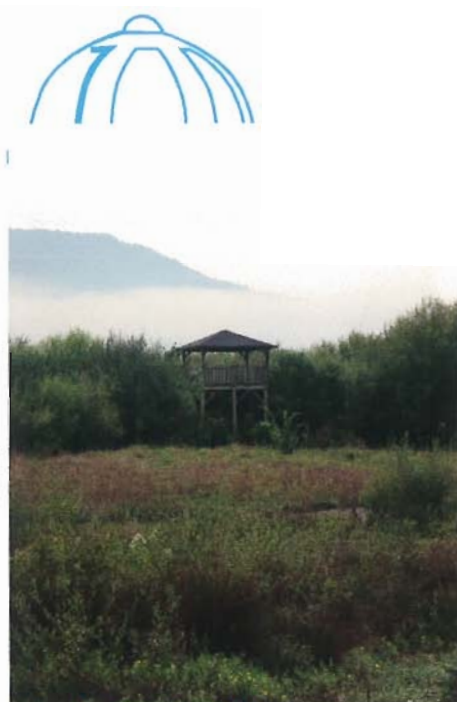


4.81

4.78.-4.81. Ruines des vieux bateaux et végétation typique de marais dans la baie de Txingudi (Chingoudy).



4.82.-4.85. Territoire frontalier de la baie de Txingudi (Chingoudy).  
Éléments de microarchitecture dans le parc naturel fluvial et Hondarribia (Fontarabie) au fond.



4.86.-4.89. La baie de Txingudi trace la limite entre le Pays Basque du nord et du sud, à mesure qu'il constitue un nœud géographique important pour la configuration territoriale de l'Eurocité Basque littorale (photos 2010-2011).





### III.4. L'EXPANSION CONTEMPORAINE



4.90



4.91



4.92



4.93



4.94



4.95

4.90.-4.92. Des ponts et des embarcadères sur la Bidasoa composent l'image archétype d'un paysage longtemps urbanisé et humanisé au bord de l'eau entre Irun et Hendaia. 9.93.-4.95. Quelques anciens bâtiments comme la maison abandonnée de Jorge Oteiza et Nestor Basterretxea peuvent encore maintenir l'identité culturelle de la région, pendant que autres infrastructures postmodernes sont nées à côté de la frontière administrative d'Irun.

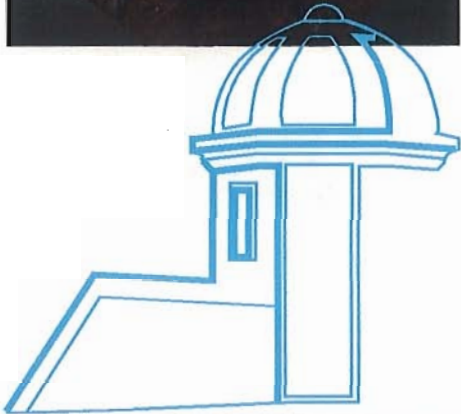


4.96., 4.98. Les ponts de passage ont constitué dans la baie de Txingudi les éléments les plus importants de la structuration territoriale trans-frontalière (photos 2011).





### III.4. L'EXPANSION CONTEMPORAINE



4.100.-4.103. Les ponts sur la Bidasoa accueillent les réseaux du chemin de fer qui arrivent jusqu'à la frontière. Le petit train (Le Taupé) Hendaia – Donostia/Saint Sébastien et le TGV.





4.104.-4.107. Les passages de frontière du côté de l'état français et de l'état espagnol restent aujourd'hui abandonnés, toujours avec leurs éléments esthétiques et symboliques qui ne peuvent pas encore dissiper une mémoire profondément liée aux territoires côtier du littoral basque maritime (photos 2011).

4.104



4.105



4.106



4.107







4.108.-4.111. Les fronts d'eau de la baie de Txingudi du côté de Hondarribia avec des petits ports, des embarcadères et des éléments actuels de mobilier urbain.



4.112.-4.115. Éléments maritimes portuaires et architecture fluviale dans l'embouchure de la Bidasoa.





III.4. L'EXPANSION CONTEMPORAINE

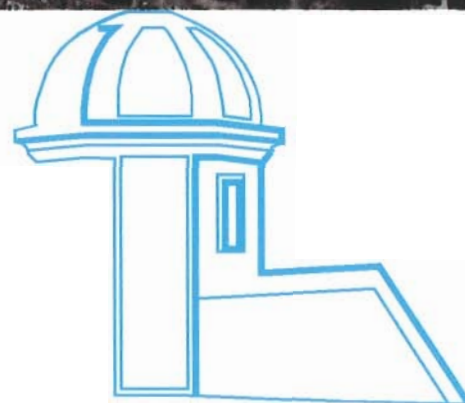


Lieux de mémoire pour les gens sûrement morts dans la mer.



4.116.-4.119. Éléments de culture matérielle monumentalisés et ancien mobilier urbain portuaire. Baie de Txingudi, 2010.





4.120.-4.122. Anciennes structures fluviales et nouveaux ports maritimes dans la baie de Txingudi, près de l'embouchure de la Bidasoa (photos 2011).





### III.4. L'EXPANSION CONTEMPORAINE



4.123



4.124

4.123.-4.125. Front de mer urbanisé dans la baie de Txingudi, part de Hondarribia. Urbanisation caotique des années 60 et 70 du XX<sup>e</sup> siècle.



4.125



4.126.-4.127. Typiques infrastructures de la pêche à Hondarribia. Les pêcheries et la maison des pêcheurs.

4.126



4.127





### III.4. L'EXPANSION CONTEMPORAINE



4.128., 4.130. Les rocs escarpés et les falaises du Cap du Figuer et des digues avec la mémoire des morts sur les murs en pierre.  
4.129., 4.131. Port pêcheur dans la baie de Txingudi.

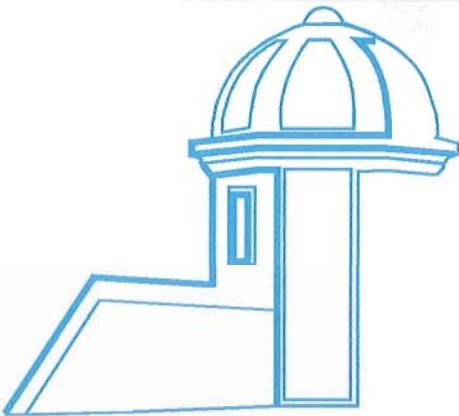


4.132.-4.134. Des espaces publics urbanisés suivant des manières et des styles classiques avec des sculptures décoratives, des monuments commémoratifs, du mobilier urbain symbolique et des reliefs avec des motifs marines et mythologiques à Hondarribia.





### III.4. L'EXPANSION CONTEMPORAINE



4.135

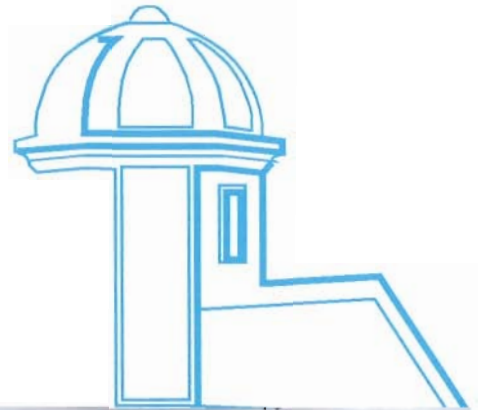


4.136



4.137

4.135.-4.137. Des anciennes maisons de pêcheurs, des places et des rues archétypes conservés à Hondarrribia comme éléments identitaires. La couleur verte, rouge et bleue correspond à la couleur symbolique de la flotte basque historique de la pêche.



4.138.-4.139. Jeux et structures de patinage à côté du pont de Santiago (frontière d'Irun).

4.140.-4.141. Édifice de la Foire FICOBA d'Irun et quelques maisons et magasins sur l'espace même de l'ancienne frontière.





4.142.-4.145. La plaie des voies de chemin de fer dans la gare d'Hendaia. Anciennes pièces du mobilier, l'édifice historique de la gare et des maisons basques typiques à côté de la caténaire.



4.146.-4.147. Le bord de la Bidasoa sur les fronts d'eau des Joncaux à Hendaye.

4.148.-4.149. L'espace urbain du port historique du Caneta sur la baie de Txingudi (Hendaia).





4.150.-4.153. Le Port du Caneta avec des murs en pierre, l'ancien mobilier urbain, de l'architecture historique et des images religieuses qui maintiennent la mémoire et l'identité des lieux sur le bord fluvial de la baie de Txingudi, comme on a vu sur la baie de Pasaia (Passage). Photos 2011.



4.154.-4.157. Les alentours de l'ancien Port de Caneta et les ruines des fortifications sur les fronts d'eau avec quelques éléments de patrimoine matériel comme les canons sur la mer.





Carte de la baie (Txingudi et Figuer).



4.158.-4.161. Les promenades et les jardins de rivage avec des éléments du mobilier urbain et des espaces de jeux sur les fronts d'eau à Hendaia aux alentours de l'ancien Port de Beltzenia.





4.162



4.163

4.162.-4.165. Les fronts d'eau sur la baie de Txingudi avec des éléments fluviaux singuliers de mobilier portuaire et de microarchitecture (photos 2011).



4.164

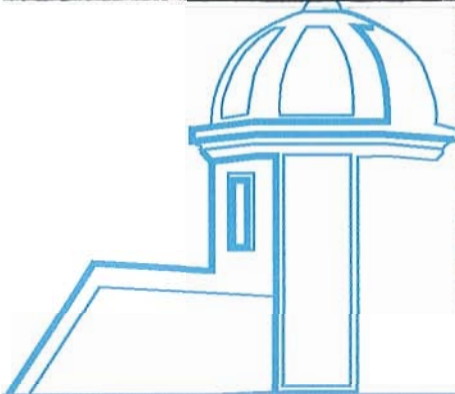


4.165





### III.4. L'EXPANSION CONTEMPORAINE



4.166.-4.169. Infrastructures et mobilier urbain du port de plaisance de la baie de Txingudi (Hendaia).





4.170



4.171

4.170.-4.171. Équipements du port d'Hendaia et quelques éléments de mobilier urbain.

4.172.-4.173. Maisons d'aspect néo-basque sur le port d'Hendaia et Monument en honneur à Henry Martinet, ingénieur et projecteur de l'espace portuaire d'Hendaia au début du XX<sup>e</sup> siècle.



4.172



4.173



### III.4. L'EXPANSION CONTEMPORAINE



4.174.-4.177. L'image revivaliste des maisons postmodernes, avec l'aspect de la maison basque historique compose des espaces pittoresques sur les bords de la rivière (Bidasoa), sur la baie de Txingudi même sur la mer et la plage d'Hendaia.

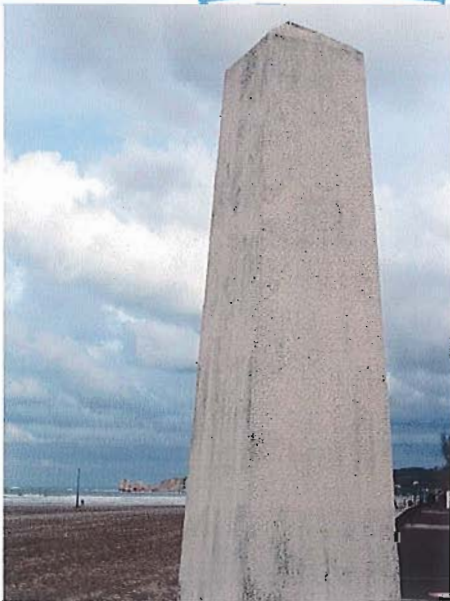


4.178.-4.179. Les Deux Jumeaux à la fin de la plage d'Hendaia; deux roches emblématiques de la baie du Figuiet, là où les Pyrénées s'apaisent jusqu'à rentrer dans la mer.  
4.180.-4.181. Éléments de microarchitecture et mobilier urbain sur le front d'eau de la plage d'Hendaia.





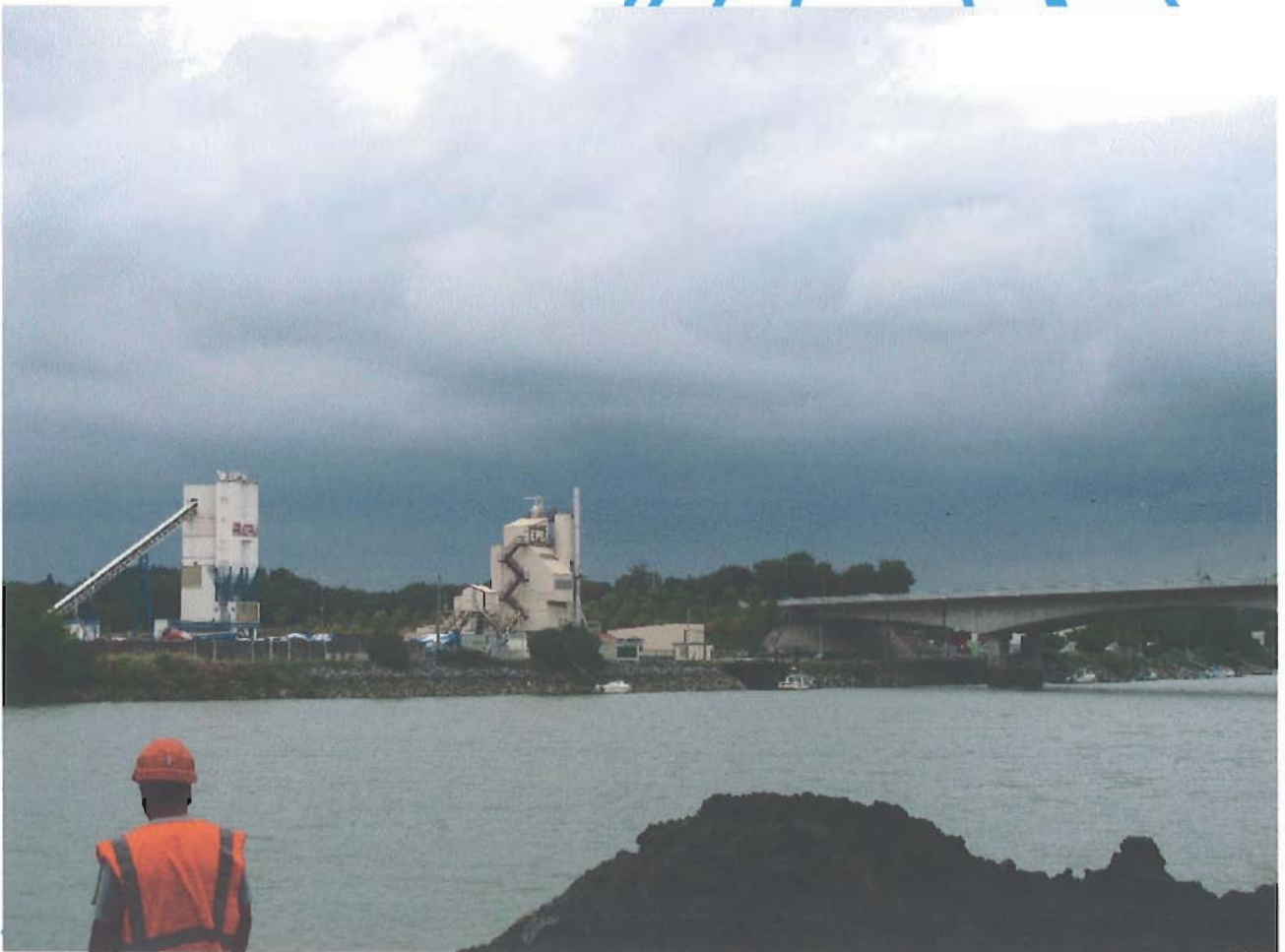
### III.4. L'EXPANSION CONTEMPORAINE



4.182.-4.185. Les Monolithes marquent l'espace côtier sur la promenade de la plage d'Hendaia et la baie du Figuiet, alors que des édifices historiques comme le casino restent aujourd'hui tel des éléments patrimoniaux d'une époque concrète avec beaucoup d'influence sur l'urbanisme et l'aménagement territorial fluvial de la côte basque littorale.

# 5

## CONCLUSION DE LA TROISIÈME PARTIE





<i>Index</i> .....	p.
III.5. CONCLUSION DE LA TROISIÈME PARTIE.....	885
III.5.1. SYNTHÈSE DES MODÈLES ARCHÉTYPIQUES D'EXPANSION URBAINE.....	885
III.5.2. CONFIGURATION SYMBOLIQUE ET SIGNIFICATIVE DES FRONTS D'EAU AU BORD DES RIVIÈRES; VALORISATION CULTURELLE DES RÉFÉRENCES ESTHÉTIQUES ET MONUMENTALES.....	887
III.5.2.1. L'urbanisme, l'architecture, la sculpture publique et le mobilier urbain: témoignages d'une culture 'portuaire' et maritime.....	888
III.5.2.2. La dimension symbolique des marées et leurs effets dans les zones urbaines près de la mer.....	889

### III.5. CONCLUSION DE LA TROISIÈME PARTIE

Nous avons conclu la partie concernant la ville de Donostia-Saint Sébastien, une autre place militaire autrefois fortifiée, en faisant allusion à la disparition des murailles qu'entouraient l'ancienne cité, avec une jalousie bruyante de la population accompagnée de la bande municipale de musique. Une procession joyeuse ou manifestation qui rassemblait des foules et pendant laquelle, malgré la journée pluvieuse, tout le monde chantait au son des mélodies composées par le maître Santesteban. Par ailleurs, il y a 25 ans que le roman intitulé *Le Parfum* fut publié la première fois à Zurich par le nouvel auteur P. Süskind. Il nous rappelle dans les premières lignes de son histoire, l'odeur puante que nous pouvions sentir dans l'espace urbain des villes européennes du XVIII<sup>e</sup> siècle. Au bord de l'eau, les odeurs sont devenues l'effluve de la mer, des ports et des ponts, des rivières, d'iode et du bois pourri à cause de l'influence des marées salées qui arrivent jusqu'aux quais intérieurs remplis de bâtiments et d'éléments urbains-portuaires en fer corrosif. Tout cet arôme informe vient à profiler, par contre, les souvenirs et les mémoires imprégnés dans les villes et capitales maritimes européennes, coupées par la course fluviale de l'eau courante. En conséquence, il n'y a pas de raison pour que Baiona soit différent.

Les odeurs aident également à décrire une image urbaine pleine d'iconographie esthétique, et à prendre en considération les habitudes de la vie quotidienne qui se faisaient dans la rue (la préparation de la nourriture, la cuisine, les mœurs puants et les métiers divers...; la rue servait pour tous les immondices imaginables) et que nous ne citons pas expressément parce qu'elles constituent la part la plus éphémère du paysage médiéval et postérieur qui n'a pas laissé de vestiges construits durables. L'urbanisme, l'art et l'architecture s'associent pour construire la scène urbaine où se déroule collectivement la vie culturelle. L'odeur salée de la mer que nous pouvons sentir au vieux port de Donostia-Saint Sébastien et l'effluve caractéristique des plages se sont mêlés dans la conscience collective et l'imaginaire plutôt symbolique avec l'odeur encore ferrugineuse qui il y a quelques années expulsait la rivière de Bilbao, avant l'énorme opération urbanistique post-moderne qui a poussé la ville dans la carte du monde. À Baiona, l'odeur côtière est sucrée et salée en même temps. Autrefois, nous pouvions aussi ressentir une odeur de fer sur l'eau de la rivière et le sel de la mer comme à Bilbao, quoique certainement éloignée, pénétrant au rythme des marées qui arrivaient au cœur de la ville.

#### III.5.1. SYNTHÈSE DES MODÈLES ARCHÉTYPIQUES D'EXPANSION URBAINE

Baiona nous laisse voir la synthèse de la génération des cités historiques: un bourg du moyen âge sur une butte d'origine romaine pareille à Pampelune mais qui a postérieurement évolué jusqu'à une ville proto-bourgeoise et commerciale à côté du fleuve ou dans l'estuaire de la rivière (nous remarquons les cas de Bilbao et Portugalete), avec une odeur de mer, devenue place forte militaire (Donostia-Saint Sébastien) et plus récemment un territoire de marais disposé pour être occupé par l'expansion de la ville de l'autre côté de la rivière Ibaizabal-Nerviôn (l'élargissement de Abando à Bilbao) et à l'espace infra-utilisé de la rive droite de l'Urumea (le front de mer de Gros à Donostia-Saint Sébastien).

En comparaison avec les ports fluviaux étudiés dans la première et seconde partie, l'urbanisation de Baiona a sauté la rivière deux fois au moins; le saut de la Nive de l'autre côté du Petit Baiona ou le Bourg Neuf et le saut de l'Adour à Saint-Esprit. Aujourd'hui Baiona



conforme une métropole fluviale au bord de la rivière (comme Bilbao), mais une agglomération urbaine dans l'arrière pays littoral immédiat (comme Donostia-Saint Sébastien), qui a pu maintenir les traces culturelles maritimes. Effectivement, Bilbao a vécu de l'industrie pendant longtemps, tandis que Donostia-Saint Sébastien a toujours provoqué la disparition de l'industrie des fronts de l'eau destinés au tourisme d'été. Baiona, pourtant, a maintenu l'industrie et la zone portuaire éloignée de la ville historique et certainement occultée plus qu'éloignée des fronts de mer côtiers plus valorisés dans le noyau de Biarritz et des plages d'Angelu.

Précisément, ce qui nous concerne et nous intéresse le plus c'est la Baiona qui s'approche des rives et de la bordure des fleuves depuis le moyen âge (XII<sup>e</sup> ou XIII<sup>e</sup> siècle), ouvrant la porte à une continuité urbaine qui pourra durer plusieurs siècles. Nous avons vu par ailleurs quelques 'grandes dates' affirmant les nœuds clés du développement urbain à Baiona, notant les changements surtout dans les espaces des fronts de l'eau aux bords des rivières. Nous avons remarqué le début de la construction du pont sur l'Adour en 1120 (cinq ans avant la fondation officielle de la cité primitive), et la manière qu'affecte l'emplacement des grands travaux de fortification depuis le commencement du XVI<sup>e</sup> siècle avec des implications historiques et urbanistiques dans la ville. Inertie qui va se poursuivre au siècle suivant (bâtiments de la place du Piémont, douane, etc.) jusqu'aux événements du XVIII<sup>e</sup> siècle avec une impulsion plutôt illustrée et déjà moderne (aménagement des quais des allées Marines, Boufflers..., endiguement de l'estuaire de l'Adour, pavage des rues, reconstruction du pont de Saint-Esprit, établissement de fontaines urbaines, etc.).

Cette évolution devient plus romantique mais également plus scientifique (concernant surtout la science urbaine) au XIX<sup>e</sup> siècle, à l'époque où la fonction de la place militaire est sérieusement remise en question. L'urbanisme prend à ce moment-là une nouvelle vigueur avec les grands travaux d'urbanisme et la création des espaces publics de rivage (le théâtre et l'hôtel-de-ville, les angles urbains de privilège comme quelques places et promenades, l'espace liminaire du Réduit dans les premières années du XX<sup>e</sup> siècle, etc.); bien que quelques espaces soient devenus des parking pour les voitures et voies de circulation au bord des rivières comme les allées Marines ou Boufflers. Idée contradictoire avec la vision illustrée de l'espace civique aujourd'hui rempli de zones de stationnement, et de kiosques modernistes, beaux exemples de pièces urbaines de microarchitecture du bord maritime (derrière l'hôtel-de-ville au commencement des allées Marines).

Autrefois les remparts ont représenté la transition fixée de l'espace urbain, le terrain de l'extérieur et les fronts de l'eau même l'impossibilité de transcender ces limites établies plus fortement aux cités de grande importance historique qu'aux villes plus nettement de tradition 'moderne' comme Bilbao ou Donostia-Saint Sébastien, où la transition des différents espaces urbains cherche des points significatifs et symboliques pour la culture et l'expression religieuse de la communauté (la nouvelle cathédrale à Saint Sébastien ou la place su Sacre Cœur à Bilbao: claire frontière de l'élargissement de la ville de l'autre côté du fleuve). Au fur et à mesure que l'influence militaire était plus forte, les effets de la modernité se divisaient à chaque fois moins à l'horizon, surtout dans l'application des modèles urbains d'expansion et d'élargissement des villes.

En revanche, le port et les quartiers historiquement périphériques comme Saint-Esprit doivent accueillir le chemin de fer et l'installation de l'industrie non traditionnelle (comme les chantiers de la rive), symboliquement signifié par Forges de l'Adour. Ces chantiers de la bordure ont toujours été associés aux événements urbanistiques et architectoniques comme les remparts et les murailles de ceinture arrivant jusqu'au rivage, les couvents et bâtiments emblématiques et les allées et promenades. Après la moitié du XX<sup>e</sup> siècle, aura lieu l'aménagement de la zone de Pontots et la fermeture des Forges de l'Adour, moment à partir duquel Baiona acquies une image plus post-moderne dans la banlieue, avec l'établissement de la conurbation Biarritz-Angelu-Baiona, les centres commerciaux de l'enceinte périphérique et des équipements universitaires et quelques autres services que les villes jettent sans cesse sur le territoire métropolitain.

Nous avons montré l'importance de la coopération transfrontalière fortement dérivée de la conception métropolitaine des conurbations urbaines littorales qui se profilent depuis Baiona jusqu'à Donostia-Saint Sébastien (Biarritz-Angelu-Baiona, Hondarribia-Irun-Hendaia, Donostia-

Saint Sébastien-Passage). Quelques instruments d'organisation juridique et spatiale montrent que le lien culturel interterritorial est beaucoup plus ancien entre les deux côtés de l'actuelle frontière nationale et administrative<sup>1</sup>. En fait, les gens de chaque côté de la frontière ont toujours cherché les relations et liaisons. Les territoires côtiers ainsi que frontaliers ont présenté non seulement une même façade maritime mais des activités similaires tournées vers la mer (surtout la pêche et le commerce maritime). Le problème sera, précisément, comment pouvoir souder des identités transfrontalières. Il manque encore aujourd'hui une bonne solution pour qu'elles puissent se rencontrer au sein d'une culture maritime plus ou moins partagée, sachant que les manifestations esthétiques matérielles mais également symboliques peut-on les trouver dans la configuration significative des fronts d'eau.

### *III.5. 2. CONFIGURATION SYMBOLIQUE ET SIGNIFICATIVE DES FRONTS D'EAU AU BORD DES RIVIÈRES; VALORISATION CULTURELLE DES RÉFÉRENCES ESTHÉTIQUES ET MONUMENTALES*

La protection du paysage et de la nature dans les fronts fluviaux de la ville était déjà beaucoup plus lointaine à Baiona que le temps des allées et promenades maritimes. Depuis la fondation médiévale de la cité, cette conscience du paysage avait des racines profondes dans l'utilité du terrain de la bordure (les pommiers, la cidre, etc.) plus que dans l'action contemplative du paysage largement formé aux bords de la rivière. Cependant, la mémoire des lieux et la conscience collective de ce qu'on avait vécu se maintient, bien qu'ils aient aperçu des réinventions et des créations plus ou moins intempestives et hors du propos. Quelque chose de semblable à ce qu'on a vu avec la ruine industrielle, quand elle a fini sa fonction utilitaire et qu'elle devient esthétique; une sorte de fétichisme des éléments qui ont perdu toute utilité productive et peuvent encore transcender la sphère d'une nostalgie dissolue ou une espèce de 'muséalisation' anachronique (deux dimensions concernent la vision romantique).

Sans oublier qu'au XX<sup>e</sup> siècle ces paysages de Baiona n'ont suivi ni l'un ni l'autre des chemins que nous citons mais une réutilisation qui avait valorisé les qualités du paysage de rivage. C'est ainsi que le paysage qu'on peut voir pittoresque et esthétique apparaît très sale et puant il y a quelques siècles, avec la forte odeur des bords de la rivière qui peut se maintenir dans le souvenir des gens, même si la spécialisation portuaire de Baiona est différente à celle de Bilbao si on compare les activités et le paysage symbolique. Le modèle de ville bourgeoise (hygiéniste, moraliste, élitiste et hiérarchique dans les fonctions urbaines et rationalisateur de l'espace) n'est pas le même à Donostia-Saint Sébastien; ville compacte avec une métropole expansive (dans l'arrière pays) ou industrielle et portuaire (Passage) qu'à Baiona; cité historique avec une métropole disperse orientée vers la compartimentation du terrain privé qui fait perdre le caractère civique de l'esthétique et de la technique de l'urbanisation en faveur d'une situation similaire sur le bord droit de la métropole de Bilbao<sup>2</sup>.

Cependant, Bilbao a préfiguré un arrière pays non seulement de grande densité urbanistique et de population mais de fortes liaisons identitaires enchaînés avec des lieux de reconnaissance. Dans les espaces et les terrains de la 'ville expansive' que nous configurons aujourd'hui, la 'densité relationnelle' des gens est en train de se supplanter par une densité beaucoup plus dissipée, plutôt disperse, fragmentée ou, en tout cas, répondant à une sorte de 'zoning' post-moderne. Il est énormément accusé dans la réinvention des grandes zones commerciales qui entouraient la plupart des métropoles comme Baiona, passant de la ville

<sup>1</sup> Si ces relations peuvent nous ramener à la nuit des temps déjà sous l'empire romain (appartenant à une même communauté ethnique) et les rapports mercantiles et portuaires furent aussi notoires, les premières traces écrites nous pouvons les trouver dans les liens fédératifs qui remonteraient peut être jusqu'au XIII<sup>e</sup> siècle (avec des influences réciproques au niveau de la pratique de la pêche et la technique de construction navale). Au moyen âge Baiona et Donostia-Saint Sébastien étaient à la fois complémentaires et rivales (surtout en temps de guerre ou d'épidémie). Au XIV<sup>e</sup> siècle nous avons constaté des 'concordes frontalières' mercantiles entre les établissements d'une part et de l'autre de la frontière (Hondarribia, Irun, Hendaia...), la côte de mer de Castille et le reste du Labourd et Capbreton. Au XIX<sup>e</sup> siècle ils furent déjà établis les 'traités des limites', clé pour la bonne correspondance en matière fluviale (surtout la Bidasoa). La frontière s'est établie au milieu longitudinale du fleuve en marée basse. Mais ce problème va s'améliorer à partir de ce siècle en se traduisant dans une plus intense collaboration des autorités municipales pour l'utilisation des terrains de rivière. L'accord de 1879 marque finalement la délimitation sur la baie de Higer divisé en trois zones: la française, l'espagnole et la commune.

<sup>2</sup> On a déjà remarqué la grande différenciation entre la bordure droite de la rivière à Bilbao (résidence bourgeoise) et le front de gauche de l'Ibaizabal-Nervi6n (lieu privilégié par l'établissement de l'industrie métallurgique).

éclatée et du terrain vague des banlieues aux 'non-lieux' nommés par M. Augé. Celui-là, "estos nuevos significantes y pautas, se enfrentan directamente a esas actitudes propias por ejemplo del mercado tradicional, mercadillos de barrio, rastros, etc. en los que la gente se agolpa, roza, pregunta, regatea precios, etc". En conséquence, "todo esto nos lleva a preguntarnos de nuevo por las maneras como los ciudadanos y ciudadanas viven lo urbano hoy en día"<sup>3</sup>.

### III.5.2.1. L'urbanisme, l'architecture, la sculpture publique et le mobilier urbain: témoignages d'une culture 'portuaire' et maritime

Symbole d'un temps passé fortement associé à l'ensemble de la culture maritime et militaire, le 'grand monument' à Baiona constitue encore aujourd'hui le reste ou résidu des fortifications (les glacis, les fosses, les murs des remparts, les portes et l'enceinte qui s'approchait des fronts d'eau). Endroits remplis de mémoires et lieux publics de remémoration des identités collectives. Cette architecture historique totalement définitoire se fait présente de nos jours couverte de verdure, enfouie, apaisée et presque totalement horizontale; l'architecture des murailles 'est devenue paysage' sans interruption visuelle du développement urbain, architectonique et esthétique de la ville.

De la même manière que nous l'avons certifié dans les lignes finales du chapitre précédent sur quelques essais connus de la ville de Hondarribia et des limites entre l'espace urbain, des remparts et les fronts de mer ou bords de rivière, les alentours fortifiés par l'architecte et ingénieur militaire Vauban au XVII<sup>e</sup> siècle à Baiona (célèbre personnage semblable à quelques autres ingénieurs militaires étant intervenu à Donostia-Saint Sébastien), ont connu actuellement une restauration très polémique mais effective dirigée par l'architecte Jean-Baptiste De Giacinto, afin d'établir le nouveau campus universitaire de l'Institut Technologique de Baiona (Université de Pau et des Pays de l'Adour). Inauguré en 2008, le projet pour le Petit Baiona comprend quelques bâtiments nouveaux et la rénovation des casernes. La bibliothèque et l'amphithéâtre sont tous les deux très différents mais intégrés dans les anciennes murailles. Surtout la couverture verte de l'amphithéâtre avec les orifices pour la pénétration de la lumière, est bien camouflée sans crier de la lamine d'herbe. Le bâtiment de la bibliothèque suit géométriquement le profil des murailles. La façade, par contre, n'a pas été dessinée pour passer inaperçue. Le plan incliné en cristal couvert d'un réseau de ciment protège l'édifice du soleil, pendant que la pluie provoque un effet singulier imprégnant vigoureusement le paravent translucide. Loin de la restitution historique imitative des villes qui peuvent apparaître comme des musées archéologiques congelés, ce type d'intervention architectonique vient à dignifier l'espace urbain traditionnel sans provoquer grièvement beaucoup de changements inutiles et réactualisations dissonantes dans l'iconographie urbaine.

Une grande partie des monuments architectoniques et sculpturaux seront ainsi associés à la question militaire qui contraste actuellement avec le caractère plutôt apaisé qu'ont acquis les fortifications. Par contre, les éléments appartenant à la modernité comme le pont de fer (avec l'échelle, les dimensions et les traces d'un important pont du système de communication ferroviaire) nous pouvons les voir sans occultation et intégrés dans la scène urbaine historique. Le pont de fer autrefois exilé de la scénographie à Saint Sébastien est aussi découvert et récupéré pour la ville. Dé-caché et bien restauré, nous ne l'apercevons plus comme reste ni comme quelque chose qui dénature ou fausse le paysage, mais comme un élément revalorisé<sup>4</sup>. Nous avons constaté également comment à Baiona, c'est dans les traces territoriales du chemin de fer où le voyageur peut redécouvrir les paysages littoraux de la côte et la vision 'affectueuse' entre les rivages fluviaux, les vallées, les montagnes et l'espace urbain frontalier.

C'est ainsi que la ville de Baiona a toujours eu deux limites urbaines à cause des remparts et des rivières (l'Adour et la Nive), et deux frontières en plus comme territoire côtier; l'une physique avec la mer et l'autre symbolique avec les fleuves qui ont aussi constitué les éléments géographiques et culturels de séparation (surtout la Bidasoa). Comme disait un écrivain

<sup>3</sup> RUBIO-ARDANAZ, Juan A. "Dinámica urbana y aspectos antropológicos en la construcción de la eurociudad", in: *Journées de réflexion sur l'Eurocité Basque Bayonne-San Sebastián* (plusieurs auteurs), Bilbao: Eusko Ikaskuntza/Société d'Études Basques, 2001; p. 37

<sup>4</sup> Inauguré en juillet 2010 dans le contexte du nouvel élargissement de la ville dans le nœud ferroviaire du quartier d'Amara au bord de l'Urumea.

inconnu mais compilé par É. Ducéré dans le *Phare de Bayonne* et le *Journal de Toulouse* vers 1830 ou 1840, une date déjà tellement lointaine pour faire des réflexions, Baiona est à la fois 'ville frontière et port de mer', 'ville forte et ville de commerce', 'ville de garnison et de passage'. À part les célèbres monuments très significatifs comme le grand mural sur le plan incliné des remparts en mémoire des morts au début des allées Paulmy, la sculpture des fronts fluviaux a quelques points d'importance dans les parcs et des jardins des allées Marines au bord de l'Adour et sa confluence avec la Nive dans la zone du Réduit. C'est une pièce urbaine clé dans la configuration historique et moderne de la ville étant à la fois reste militaire, espace de protection littorale, emplacement de suture urbanistique entre les 'trois Bayonnais': 'le grand' (la cité du haut), 'le petit' (le Bourg Neuf) et le faubourg Saint-Esprit, en même temps qu'élément emblématique d'architecture fluviale. Dans la place presque vide entourée de murs avec la caserne centrale ont été mis en relief deux arbres et la statue sur basse prismatique du cardinal Charles Lavicerie. Ce n'est pas un lieu de transit mais un endroit spécifique de séjour et de pause avec des références symboliques du passé religieux, militaire et civil de la ville.

Afin de terminer cet épigraphe nous allons référer un exemple significatif qui marque dans la scène urbaine des fronts d'eau, quelques questions d'urbanisme, d'architecture, de sculpture publique et de monumentalité, encadrés dans l'histoire et l'imaginaire symbolique de la ville et la sculpture non-figurative des allées Boufflers à côté du pont de Saint-Esprit. Il nous donne la chance de faire une petite comparaison avec le problème de la sculpture de Jorge Oteiza dans le Champ de Volantín à côté du pont de l'hôtel-de-ville de Bilbao (un autre front fluvial de grande importance que nous avons analysé dans la première partie de la thèse). À Baiona comme à Bilbao la présence de ces sculptures vient à présenter une manière post-moderne de valoriser des oeuvres d'art en général et de la sculpture publique en particulier, souvent achetée avant de trouver les meilleurs espaces urbains pour son installation. Effectivement, la situation de ces sculptures provoque quelquefois des distorsions des perspectives historiques et de l'image urbaine configurée avec des témoignages matériels et symboliques sédimentés pendant plusieurs siècles. À Bilbao on a vu l'altération de la symétrie de l'espace urbain de bordure avec l'inclusion de la sculpture de J. Oteiza. Le cas de Baiona peut être encore plus grave si on prend en considération, par exemple, les modifications qui durant le XX<sup>e</sup> siècle ont fait disparaître les allées Marines et Boufflers ainsi comme la porte de France<sup>5</sup>, juste à côté de l'élément urbanistique et architectonique le plus symbolique (le Réduit; espace urbain récupéré, autrefois militaire et aujourd'hui civil) de la ville fluviale.

### III.5.2.2. La dimension symbolique des marées et leurs effets dans les zones urbaines près de la mer

La dimension symbolique des marées et leurs effets sur la côte du Pays Basque, avec ses bords construits et urbanisés, il avait fait l'objet d'une approche différente et plus axée sur les études académiques, qui a été proposée dans un 'workshop' international organisé en 1999 par l'École Supérieure d'Architecture de Donostia-Saint Sébastien. Comme nous l'avons vu, la ville d'Hondarribia a été prise comme point de référence; un front de mer urbain dans la baie de Txingudi<sup>6</sup> et un environnement également ancré dans l'histoire, qui montre la 'remarquable continuité' des anciennes villes européennes modelées par la main humaine et l'action du temps. Le paysage spectaculaire est inséré dans cet espace, dans une série 'intégrée' de topographies et 'd'émergences monumentales' sédimentées et 'distillées' à travers le passé du temps. La muraille de ceinture, le plafond liminaire rigide et tectonique pendant longtemps, imperméable à l'eau, entourée de bords et les marges garantis comme des remparts et bastions; des éléments agissants comme des roulements qui articulent la baie et le front de mer, ceux qui sous-tendent le territoire. Plusieurs propositions ont émergé dans l'atelier ou 'workshop' pour l'aménagement de ces espaces liminaires et frontaliers (par exemple la muraille), grâce aux compositions de fort symbolisme et de immense charge poétique, tout en évitant des visions plutôt archéologiques ou extrêmement conservatrices.

<sup>5</sup> Terminée en 1760 et achevée à l'époque de Vauban, elle a malheureusement disparu entre les siècles XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup>.

<sup>6</sup> Sur la rive gauche de la Bidasoa et son estuaire, dans un paysage privilégiée entre Irun et Hendaye et non loin d'un autre 'frontière': l'agglomération Biarritz-Angelu-Baiona. La ville médiévale située sur une colline émergente et autrefois fortifiée, avec des restes de murs et de portes, ce qui représente une condition stratégique défensive.

On peut retourner aux remparts sa fonction d'origine non seulement comme élément public de séparation, mais d'intégration du centre historique avec la nouvelle périphérie. On trouve ainsi des espaces dans lesquels on perçoit la relation entre intérieur et extérieur; entre la ville et la mer. Les empreintes de l'histoire ont été inscrits sur les murs, ces murs qui protègent et dirigent à la fois la ville face la mer, découverts plastiquement avec les pierres sombres des parties les plus humides et les blocs de couleur claires dans le soleil. Quelques uns ont été démolis pour symboliser la fin des guerres comme cela s'est produit dans plusieurs capitales européennes; parce que la démolition des murailles de ceinture permettrait une vision sans limites du territoire comme vraie opportunité pour dessiner un avenir sans aucun doute renouvelé avec les lumières de la modernité; desquelles un certain temps maintenant, il semble que peuvent être 'off' à nouveau.

Revenant à l'expérience d'Hondarribia, dans plusieurs études menés dans le 'workshop' on pouvait appris que l'enceinte fortifiée était précisément l'élément dominant, avec le lien entre le règlement historique autour du château et la ville la plus récente au niveau de la mer. Toutefois, depuis notre approche anthropologique et symbolique une idée portée par une jeune équipe d'architectes se trouvait la plus intéressante. Ils ont soulevé un artefact comme une 'roue' qui pourrait fonctionner par l'influence hydraulique des marées (on rappelons les interventions à Mutriku et la pièce emblématique de Portugaleta: le mare-mètre que nous avons vu dans la première partie de la thèse, ainsi que des traditionnels moulins à marée qui ont été insérés dans les fronts de mer du littoral; exemple exceptionnelle des paysages esthétiques et symboliques, ethnographiques et productifs, modelés par la communauté associé à la culture maritime traditionnelle), en activant constamment un mécanisme de 'ouverture-fermeture' dans l'axe longitudinal de la rue principale. Cet engin glisserait vers l'haut ou vers le bas une sorte de 'sculpture-symbole' appelé '*kutxa*', afin d'informer les citoyens de l'emplacement exact de la marée à tout moment. Sur le plan conceptuel, la marée 'pénètre' métaphoriquement dans la partie de la ville à partir de laquelle on ne peut pas regarder la mer, avec l'aide d'une machine qui ne s'arrête jamais selon le mythe du '*perpetuum mobile*'. Le rapport des espaces a été produit pour une porte qui n'existait plus (une autre 'frontière' entre l'intérieur et l'extérieur) comme un 'rite de passage' qui rappelle la 'bataille' avec des rivages changeantes, cachés et remontrés par l'eau, tandis que des souvenirs des imaginaires dans les anciennes villes sont déjà en train de disparaître.

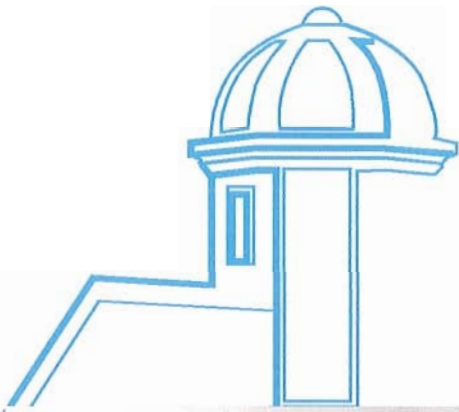
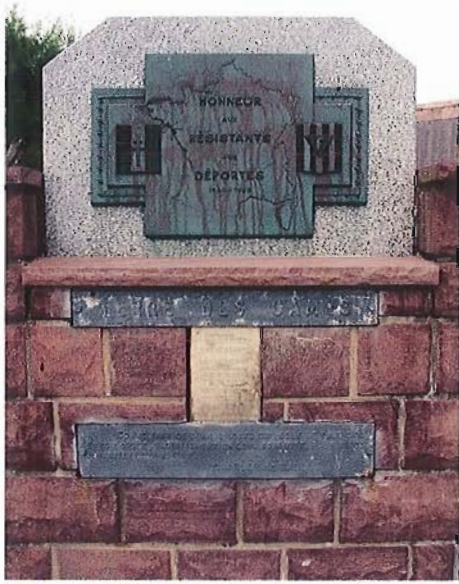


5.1.- 5.2, 5.4. Monuments aux Morts de la France, Première et Seconde Guerre Mondiale, et des objets de mobilier urbain dans l'Esplanade des Anciens Combattants (photos 2012).  
5.3. Les rochers de la côte avec des éléments de mobilier urbain.



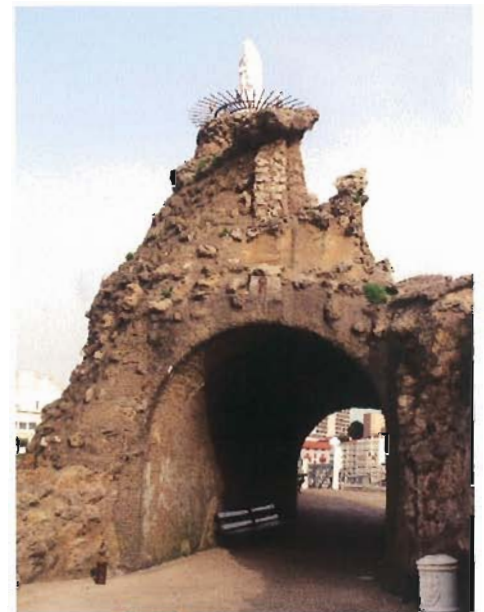


III.5. CONCLUSION DE LA TROISIÈME PARTIE



5.5.- 5.6, 5.8. Les monuments civiques aux morts de la guerre.  
5.7. La cale et le chemin côtier d'accès à l'esplanade monumentale.

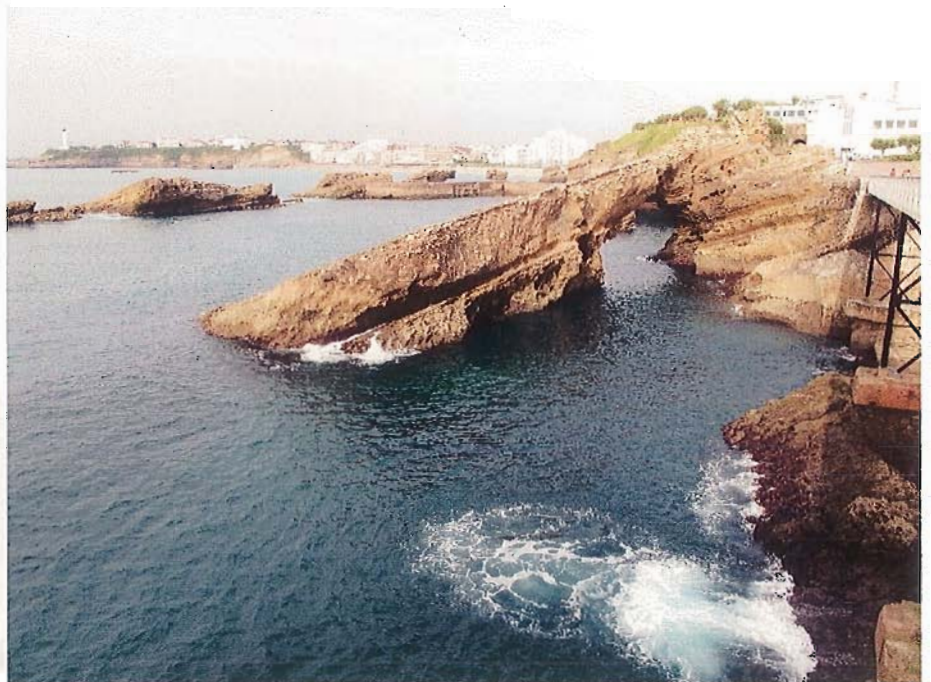




5.9.- 5.12. Espace civique et religieuse de commémoration avant des petits ponts d'accès au rocher de la Vierge (photos 2012).

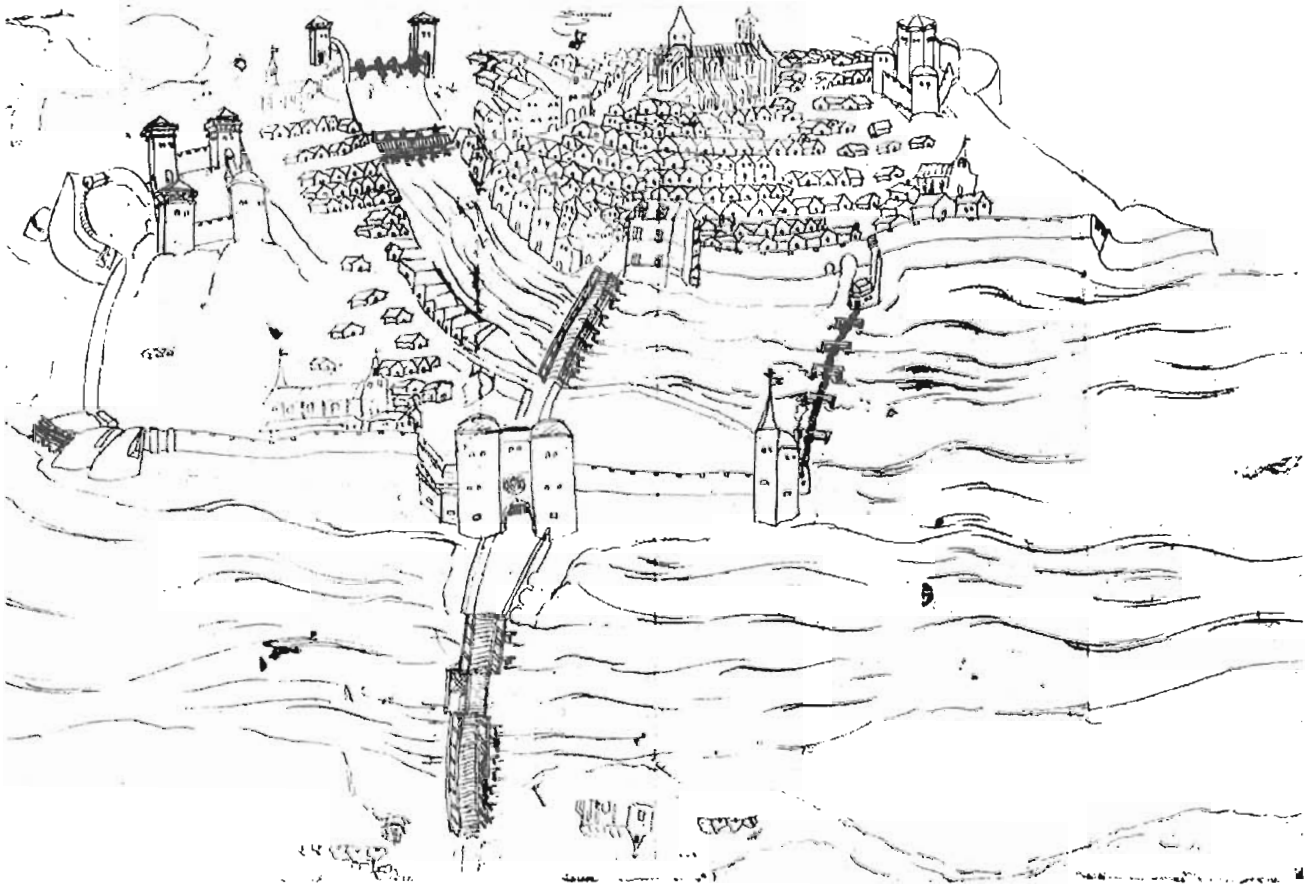






5.13.- 5.16. Des éléments anciens et nouveaux de mobilier urbain maritime et portuaire. Vue de Biarritz depuis le rocher de la Vierge.





*Desin à la plume. Bayonne entre 1554 et 1599. Anonyme (Archivio di Stato di Torino, J.b.1.5. Architettura militare, vol. III, f.° 123)*

GOYHENECHÉ, Eugène. *Bayonne et la région bayonnaise du XII<sup>e</sup> au XV<sup>e</sup> siècle*, Salamanca: Université du Pays Basque, 1990.

<<Il y a sur les rives de la Bidassoa, comme autour d'un cadavre de l'*Héliogabale* ou l'*Anarchiste couronné* d'Antonin Artaud, 'une intense circulation' de sang, de larmes et de boues, de sabres, de brownings et de pistolets-mitrailleurs brassés par l'attrition des nations et d'histoire batailleuse>>.

**Maurice Culot**



---

**CONCLUSION**





## CONCLUSION

Partant de l'image de référence avec laquelle nous avons commencé l'introduction de la thèse, nous avons prétendu refléter une 'estampe' toujours imaginaire de celui qui arrivait depuis la mer vers la limite côtière et portuaire, où les gens préoccupés attendaient debout sur les quais, concentrés, en regardant au fond de la scène les profils irréguliers de la ville qui envahit les pentes de la montagne littorale. Mais c'était aussi le regard de celui qui divisait depuis le front de mer l'immensité de l'océan; une vision sans obstacles vers l'horizon; si propre et si claire comme un soir ensoleillé d'été, avec le grand soleil rond et rouge ondulant qui arrivait jusqu'aux eaux vitrées dansantes et spumeuses. C'était le moment précis où le mât d'un navire était apparu dans le lointain, en montrant doucement la mâture au fur et à mesure qu'il s'approchait et remontait la courbature de la planète vue seulement dans l'horizon maritime, avec des feux follets de 'San Telmo', peut être, distillant sur le bois ou l'ossement vertical des bateaux.

La première était une vision provoquant l'angoisse mais une vision culturellement plus dense et intense; plus significative et phénoménologique. Ce dernier est pourtant un regard beaucoup plus placide et attirant (même s'il a un très gros fond plein d'inquiétude), bien 'détenu' dans sa conception scénographique et esthétique (carrément 'kitsch' et pittoresque), au moins d'après une optique contemporaine. La brève description de l'entrée du soleil dans la mer dans l'horizon maritime fait témoigner d'une émotion esthétique, un peu décadente si on est capable de la reconnaître ainsi, mais ce n'est en aucune manière un fait géographique, parce qu'entre des éléments et des individus c'est leur regard qui intercède. Les uns et les autres, les 'regards' plus complémentaires et/ou contradictoires, on les a vus croisés et entrelacés de manière à coudre cet espace liminal et frontalier du croisement entre la culture et l'esthétique, ce qu'on a confronté théoriquement et méthodologiquement avec la construction et la configuration significative et symbolique de la ville dans les fronts d'eau (Bilbao, Donostia-Saint Sébastien et Baiona: trois villes à côté de la mer. Étude anthropologique et 'signitive' de caractère surtout esthétique, repoussant l'accent sur les deux variables).

Contexte dans lequel l'anthropologie 'de la ville' a été sûrement moins pratiquée que la l'anthropologie 'en ville', soit la ville le lieu des recherches plus souvent que l'objet même des enquêtes. Cette question est bien difficile à résoudre pour l'anthropologie et pour quelques autres disciplines comme l'urbanisme, la géographie ou l'art, de nos jours encore immergés au milieu de la discussion éternelle sur l'art public 'en ville' ou 'de la ville' pour donner un exemple très courant. L'espace public urbain garant de la coexistence des périodes concernées par des monuments qui caractérisent les cités surtout historiques, un développement industriel moderne qui avait re-organisé les utilisations et les fonctions de la ville-territoire avec les inerties croissantes de la métropolisation et une plus récente reconversion caractérisée par l'architecture transnationale et postindustrielle. Celle qui a rendu nouvelle l'appropriation de l'espace et les habitudes urbaines dans les territoires urbanisés et les villes territorialisées, toujours branchées aux réseaux internationaux. La convivialité actuelle des 'périodes' diverses génère une hétérogénéité multimédia au sein de laquelle se déroulent les processus d'hybridation et des transactions culturelles très denses. Elles montrent la richesse de l'intertextualité urbaine entre les échelles et les réseaux construits sur la terre et ceux tracés autour des exigences du trafic maritime. La relation entre les vaisseaux et les villes n'a cessé d'être pensée dans le registre de l'histoire, même si les changements radicaux de l'époque des 'conteneurs' représentent une menace 'fatale' pour les espaces portuaires historiques.

Mais les espaces portuaires connaissent de nos jours des évolutions similaires pour des raisons différentes. Les ports actuels tirent à quitter des anciennes villes comme beaucoup d'autres fonctions urbaines, laissant des espaces vides comme ceux de l'industrie (des terrains vagues de la 'ville éclatée'). Le port normalement n'est pas une entité urbaine comme les autres et il a tendance à se séparer de la ville. Pareillement, le port peut offrir aussi une représentation tellement concise de la culture, en réunissant à la fois les niveaux territoriaux, concernant l'urbanisme ou l'architecture et la séparation fonctionnelle qui fait partie des éléments essentiels du fonctionnement de notre société contemporaine, de son paysage culturel du littoral, comme le montrent les immenses terminaux de containers que nous avons cités ci-dessus et l'industrie lourde qui s'est implantée à proximité, tel que le cas évident de

Bilbao ou Pasaia. Ils restent ainsi beaucoup de terrains libérés par les ports à côté des villes historiques. Ce sont par exemple les zones dans lesquelles on recherche une urbanité perdue, faisant coexister des paysages et des environnements très différents; des espaces en mutation et des territoires fluviaux en mouvement continu ou des 'territoires aux doubles frontières' physiques et symboliques, avec leurs manifestations 'signitives' plutôt esthétiques et socioculturelles anthropologiques.

Les territoires portuaires sont aussi porteurs d'attributs de centralité moderne: premièrement la centralité géographique (ce sont des zones médianes entre la ville et des bateaux, mais non urbaines en sens stricte, disposées sur une vaste bande liminaire entre l'espace urbain et l'eau). Deuxièmement c'est une centralité basée sur un système de relations entre espaces vides. Ce sont des 'lieux de centralité' près de l'eau ceux qui caractérisent les ports, avec des couloirs de circulation d'entrepôts et de personnes, les réseaux d'embarquement et débarquement des marchandises plus que de propres édifices portuaires, quoique quelques-uns soient vraiment significatifs et importants pour la vie maritime (des phares, des vieilles portes, des halles de la pêche, le bâtiment de la confrérie ou association des pêcheurs, etc.). Mais ce seront finalement les espaces 'vides' ceux qui déterminent la densité des ports. En troisième lieu, c'est une centralité plurielle et hétérogène, concentrant des espaces productifs, commerciaux, résidentiels, des lieux publics de population diverse qui se déplacent à des rythmes divers selon des cycles temporels divers.

En outre, quand les états-nation sont en train de perdre leur capacité d'identification, les villes prennent stratégiquement leur place avec de nouvelles références territoriales, comme peut l'être par exemple le caractère transfrontalier que nous avons souligné dans le cas de l'eurocité littorale Donostia/Saint Sébastien-Baiona. Les centres urbains des métropoles et mégapoles constituent les réseaux visibles ou non visibles pour les transactions réels et symboliques, non seulement des personnes et des produits mais des idées et de l'imaginaire plus ou moins collectif. L'étude anthropologique qualitative et temporellement dilatée des structures urbaines et territoriales, peut ainsi faciliter les 'lectures denses' de l'interaction socioculturelle. De même, le champ d'étude se fait extensible depuis le niveau 'micro' jusqu'à la scène 'macro' en considérant la ville comme problème théorique, où nous appliquons les méthodologies qualitatives de recherche et nous retrouvons le champ abonné pour le travail sur le terrain.

En conséquence, nous serons souvent face aux espaces dessinés et construits à partir des directrices de l'industrie de la culture 'mass media' pas pour le public, mais pour la population massive (nous avons analysé le cas d'Abandoibarra à Bilbao). Industrie qui met 'l'anthropos' de l'humanité dans la grille à treillis d'or jusqu'à prendre une taille moyenne, passive, d'une humanité voyeuse et éduquée dans le but d'accomplir les règles du marché mondiale (globale) et du propre marketing. La notion de public fait l'autonomie face à l'autorité, tandis que la masse populaire va être plutôt réceptive, dépendante et accueillante des pouvoirs et ses moyens de transférer et de communiquer. Dans la scène décrite, l'artiste ainsi que le processus essentiel de la reconnaissance de l'art, ne sont que des éléments de la chaîne des intervenants dans la configuration de la sphère publique, plus assumée par les structures de domination, de marchandais commercial, et chaque fois moins proche à une activité collectivement songée et organisée. En sens inverse, les symboles trouvent la façon d'envahir presque toutes les situations quotidiennes grâce à l'extensive prolifération iconographique. Dorénavant, les objets les plus vulgaires et associés à l'utilisation montrent des appropriations symboliques au sein d'un processus pareil à l'esthétisation diffuse du quotidien, provoqué par l'investissement culturel des structures de consommation.

Ces structures de production et de reproduction 'pseudo culturelle' nous les trouvons dans les espaces remodelés sur les fronts d'eau, où la 'liberté' toujours arborée mais fortement conditionnée par une participation publique 'simulée' ou presque réduite au néant, a promu en même temps l'établissement des systèmes de création et de récréation sociale à mode de scénographies urbaines postmodernes pour la promenade dominicale des bonnes gens (de classe moyenne ou plus élevée) à côté de la rivière, des canaux fluviaux ou sur le front de mer, comme c'était l'habitude autrefois le long des promenades riveraines et maritimes (dans les allées de Baiona, sur la baie de Donostia-Saint Sébastien ou l'Arenal et le Champ de Volantín à Bilbao. Aujourd'hui Abandoibarra, 'terras fluvial', d'être un terrain presque vide après la

démolition des usines est devenu une espèce de labyrinthe plein des architectures, du mobilier urbain et des sculptures; très différent par exemple au Réduit de Baiona au cœur de la ville entre l'Adour et la Nive, tandis que d'autres groupes sociaux plus incommodes préfèrent s'établir et occuper des centres historiques plus identitaires des villes. La manipulation et la domination symbolique doivent ainsi lutter contre quelques 'résistances' publiques, avec plus ou moins de succès, d'opérabilité et d'efficacité. Les petits groupes marginalisés et résignés, pourtant victimes de la réalité, ne pourront plus jamais fixer le sens définitif des caractères incomplets et indéterminés (nous avons notamment assisté entre les années 2010 et 2012 aux mouvements de protestation 15-M par exemple).

L'espace d'autrefois était pour autant une sorte d'hétérogénéité qui avait établie avec la communauté quelques liaisons indissociables. Un temple, une maison, un pont ou une fontaine étaient des éléments matériels qui remplissaient leurs propres lieux et endroits, jusqu'au point de sa dislocation qui constituait une vraie forme injurieuse d'interférer dans la structure de la communauté et de la collectivité. Par contre, les modes de spécialisation contemporaine ont généré un espace formel, homogène, extérieur, sans interruptions et presque infini, comme catégories qui traduisent une somme de pratiques socioculturelles déterminées. L'espace est interpellé comme si c'était quelque chose vide où les éléments ne peuvent qu'établir des rapports plutôt extérieurs et ne pas concernés à la propre structure. De là, on trouve dans les ports le risque de 'tout ce qu'il a de faux', de 'non authentique', exprimé dans l'architecture et des éléments mobiliers ou même monumentaux qui font partie du 'culturalisme pittoresque'. Les aires 'urbaines-portuaires' peuvent ainsi devenir une sorte de parcs d'attraction thématiques, ce que touche de même des centres historiques des villes, condamnés à être quelque chose de semblable aux '*malls*' où se folklorisent les spécificités culturelles en montrant un tableau presque fixé, ou au moins beaucoup plus rigide que la forme urbaine surgie de l'adaptation de la ville portuaire aux nombreux changements, puis qu'elle n'a jamais été stable. Le tourisme a été alors, à partir du XIX<sup>e</sup> siècle, le fait principal des aristocrates et bourgeois, ils étaient tous des voyageurs de 'haute qualité' qui s'attachaient, suivant une sensibilité de goût romantique à la découverte des endroits pittoresques et des bains de mer salutaires sur la côte la plus 'belle' du littoral cantabrique, avec une considérable diffusion surtout dans le cas de Donostia-Saint Sébastien, mais sans oublier le Bilbao préindustriel, Biarritz, Zumaia ou Zarautz.

Cent ans plus tard, la stratégie qui a consisté à utiliser le thème de la préservation comme alibi pour la transformation d'un site historique en centre de loisir stéréotypé et destiné à la consommation touristique a parfaitement déplacé l'usage contemporain de l'héritage. Cela sur la base d'une tradition qui évolue, en réfléchissant sérieusement sur l'ambivalence de la conservation, l'altération, la destruction et le renouvellement des espaces, à faveur des intérêts financiers des nouveaux programmes urbains et du marché immobilier international, gérant le territoire avec une menace toujours familière qui semble condamner les ports à un modèle postmoderne de villes de la culture comme distraction (condition qui tend à trouver dans ce type d'espaces le lieu parfait de 'domestication'). Comme le 'programme' est toujours forcé à établir son propre paysage, les infrastructures mêmes deviennent le programme dominant. Mais l'espace portuaire a constitué l'emplacement le plus symbolique d'osmose et d'articulation entre la ville et l'eau, voyant cette fusion dans la même composition architectonique, urbanistique et esthétique des constructions qui le bordent; des docs et des quais, des murs de contention et de canalisation, des voies ferroviaires et la trace urbaine avec des réseaux plus ou moins lointains ou récents, des lotissements anciens ou modernes que nous avons vu à Baiona, Donostia-Saint Sébastien et Bilbao, de manière à ce que sur la façade fluviale, le paysage urbain et maritime soit transformé à plusieurs reprises.

Les lieux n'ont pas fonctionné de façon isolé sinon en conjonction, conformant une chaîne syntagmatique qui organise et compose le territoire qui est à la fois géographie, histoire et mémoire collective (produit culturelle spatialement et temporellement configuré avec ses contradictions intrinsèques qui apparaissent dans le dialogue entre les gens et le milieu). Du fait, on ne conserve pas le territoire naturel mais le territoire culturel anthropique surgi de longs rapports humains avec le milieu et des collectifs entre eux. L'utilisation et l'appropriation sociale et culturelle des espaces, à cause des rapports entre les groupes humains et le milieu, a permis la naissance du sens de l'espace, étant donné le développement des activités socio-territoriales diverses qui exposent la manière d'habiter le territoire et la ville. Dans ce milieu d'habitation, par exemple le rôle ou l'identité du pêcheur, du commerçant ou de l'ouvrier constituent non



seulement un signe distinctif mais une appartenance de classe. La vie a pu traverser toujours, synchronisée avec le '*cronotopos*' spatial et temporel associé à l'obtention des ressources (sachant que le temps linéal ou cyclique, mécanique ou corporel est un composant de l'espace), l'horloge du travail, l'instant de la fête ou surtout l'horaire des 'trois huit' de l'industrie moderne, ritualisée selon l'expression du fordisme justement au moment de la décadence de l'économie fordiste. Nous ne devons pas oublier que la vie à côté de la fabrique, exprime quelques rôles citadins qui reflètent dans les modes concrets d'habiter le territoire métropolitain avec des centres secondaires des villes territorialisées. Comme dans la ville tout ceci a fortement changé le panorama contemporain parce que la périphérie a acquis une valeur plutôt symbolique et aussi 'signitive-iconographique', à l'instar des processus postmodernes d'urbanisation du territoire ou 'territorialisation de la ville'.

Ce dernier concept introduit une nuance plus forte de sub-urbanisation du territoire, un peu différente de la vision postmoderne à la conception plus moderne de l'urbanisation du territoire comme extension de la trace urbaine de la ville, lorsqu'il était clair où la ville se terminait. Car la généralisation des nouvelles formes d'organisation et d'aménagement de l'activité sur le territoire conduisent à un type d'urbanisation qui ne signifie toujours pas la reconversion du territoire en ville (comme ce serait par contre l'urbanisation du territoire). Dans la ville territorialisée se trouvent des équipements et des services que la ville jette au territoire (l'industrie, les centres de commerce et des écoles, des aéroports et des ports maritimes de la périphérie qui autrefois étaient au cœur de la ville, et surtout les problèmes que la ville expansive amplifie dans ce territoire). À partir d'ici nous avons construit l'idée ou la catégorie d'*Euskal-hiria*. Nous l'avons fait en partant originellement d'un concept plutôt littéraire mais devenu géographique: territoire fortement urbanisé qui a toujours sa double spéculaire déjà cité, il s'agit de l'urbanisation ou 'urbanisation' du territoire et la territorialisation de la ville dans une extension presque sans limites jusqu'à enfilier la mer.

Plusieurs espaces redessinés, remodelés, réhabilités et re-actualisés, sont aussi offerts non pas pour être utilisés par les concitoyens, mais pour être surtout observés avec admiration par les visiteurs, les touristes et quelques classes sociales bien implantées. De cette façon, des espaces remplis d'équipements culturels au milieu des parcs et des jardins urbains sur les fronts d'eau, par exemple, doivent accueillir des objets mobiliers urbains significatifs et des éléments patrimoniaux, ou même des sculptures publiques qui forment partie, eux-mêmes, des processus spéculatifs du terrain, de l'architecture et 'd'ornementation' urbaine. Quand la présence des choses réelles est supplantée par l'image, se produit l'incorporation des simulacres aux jardins qui sont devenus des espaces et des paysages de désirs; lieux peut être de grande qualité urbaine mais des endroits qui ne seront plus des zones d'opportunité mais des terrains amenés presque au collapse total. On a ainsi construit une espèce d'Arcadie utopique, un 'futuroscope' au sein du monde des désirs qui est aussi un monde terrible quand le soleil disparaît sur l'horizon et les lieux restent complètement vides. Les infrastructures de la culture ne peuvent déjà accomplir des fonctions culturelles, soit qu'on a tourné le regard vers la promotion touristique. Les équipements se libèrent de leur fonction culturelle pour la captation des ressources et pour la réhabilitation d'une partie de la ville avec une importance stratégique qui laisse le produit culturel dans un deuxième ou troisième lieu. L'environnement établi dans ces milieux paysagers sans conflit et en train de 'domestication', substitue bientôt les anciens modèles qui supportaient la culture, et tout cela exerce des pressions urbanistiques terribles.

Cependant, quand l'auteur et l'observateur se rencontrent tous les deux devant la pièce et sur la place, l'œuvre d'art ne peut pas dévoiler sa plénitude à travers sa codification interne, que d'une manière peu évidente et préservée. La convergence entre l'auteur et le spectateur doit se résoudre collectivement dans la vision spéculaire d'un 'regard' antérieur ou préexistant à la propre qualité de 'voir'; lieu où le paysage comme manufacture humaine et holistique du territoire qui nous a aidé à créer une sensibilité esthétique sur le milieu avec du «savoir faire» de chaque époque et période historique-culturelle, l'œuvre (monument ou sculpture) et le sujet se rencontrent simultanément tous les trois. Cette rencontre entre 'moi-même' et le collectif 'des autres' dans lequel 'je m'intègre', s'est ainsi produite dans la structure de la pièce qui va plus loin que la simple visualisation de l'apparence ou inclus la qualité de représentation, ce qui implique précisément le 'passage' d'un 'simple objet' à celui de chef-d'œuvre, de sorte que l'endroit concret passe aussi d'être considéré comme territoire de spéculation urbanistique à être devenu 'paysage sensible'. En tout cas, il n'y a pas des paysages qui préexistent à notre

regard, étant donné que notre expérience doit se confronter avec l'imaginaire collectif associé aux paysages réels et aux endroits avec une émotion esthétique qui ne peut pas se contenter de la seule contemplation de quelques objets élevés au rang du monument, uniquement pour leur pouvoir d'évocation sans rien d'autre. Quand l'imaginaire se dissipe et il n'y a plus de confrontation, notre regard est devenu orphelin et l'unique valeur possible qu'on peut extraire pourra être que tous les changements sont bienvenus et qu'ils ont bien fonctionné, car beaucoup de citoyens se promènent par des endroits réaménagés. Par exemple, dans la cité ancienne des rivières à Baiona (modèle urbain qui provient des cités fortifiées autour de la cathédrale, suivant une carte très caractéristique qui se répète depuis des établissements humains primitifs des 'Galias' comme beaucoup d'autres villes fluviales européennes); la ville commerciale et industrielle de l'arrière pays côtier à Bilbao; ou le front de mer le plus symbolique dans la première ligne du littoral à Donostia-Saint Sébastien (cité bastion, place forte et ville moderne).

On peut établir ici deux facteurs de résistance; d'un côté la permanence, qui depuis une dimension temporelle nous met en rapport avec la mémoire et la reconnaissance. D'un autre côté la partie la moins décryptable persiste après cette opération de décryptage comme durabilité de l'imaginaire réel, utopique ou virtuel. En définitive, tout ce qui provoque un mélange avec d'autres caractéristiques sociales et anthropologiques déjà remarquées dans la recherche. Caractères dernièrement culturels qui sont aussi reconnus et renommés dans les éléments de culture matérielle, ayant acquis une valeur patrimoniale, à partir de laquelle on peut découvrir quelques autres valeurs dérivées des perspectives de l'art et de la culture. Ces valeurs nous démontrent les modes de hiérarchie et d'hégémonie inhérentes aux civilisations humaines et leur développement technique-technologique, grâce aux rapports toujours significatifs entre les groupes humains et les moyens de subsistance, de manière à ce que les objets avec des valeurs d'utilisation, de changement, de communication et des qualités esthétiques soient reconnus en temps historiques différents.

Dans le Pays Basque du littoral le monde industriel avait substitué, partiellement, les activités traditionnelles associées à la vie maritime préindustrielle, en produisant un changement au niveau esthétique sur les territoires et les paysages côtiers d'une grande valeur patrimoniale comme témoignage d'un monde qui s'évanouit. Pourtant, la servitude navale et portuaire était encore en vigueur grâce aux moyens de transport pour l'exportation des matières premières. Cette liaison au monde maritime a décliné, comme nous l'avons montré pendant les dernières décennies, dans le cas de l'activité portuaire concentrée dans des zones spécifiques de l'aire métropolitaine des trois villes analysées (Baiona, Donostia-Saint-Sébastien et Bilbao). Souvent des espaces d'accès limité, néanmoins dans les ports pêcheurs le travail a diminué presque jusqu'à être une activité plutôt marginale, sauf le cas de la pêche industrielle de Pasaia, comme nous l'avons vu dans la deuxième partie de la thèse.

Alors, la convivialité intense entre ville et port que nous avons soulignée était autrefois totale, sans aucun problème de discontinuité spatiale sauf l'heure d'ouverture et de fermeture des portes de la muraille qui marquait une limite physique et temporelle entre l'espace portuaire 'extérieur' et la ville 'intérieure' comme nous l'avons signalé dans le cas de Donostia-Saint Sébastien. Le changement des structures de travail dans la modernité avait instauré la restriction d'entrée à quelques espaces portuaires avec la division des anciens espaces liminaires unifiés entre la ville et le front de mer. L'activité sportive maritime a aussi envahi quelques espaces portuaires des aires métropolitaines fluviales et riveraines, en même temps que par exemple à Bilbao celles qui hier étaient de grandes expansions de l'industrie sont devenues aujourd'hui des parcs, des jardins et des promenades de rivage avec des éléments urbains et de culture matérielle plus ou moins proches au mobilier industriel ou portuaire, à côté des manifestations sculpturales ou monumentales que constituent les 'prégnances' urbaines conservées dans l'ADN, le code génétique interne et planqué des villes qui se font apparaître de manière symbolique.

Symbolisme qui a été constaté par exemple avec les monuments portuaires en honneur à des personnages très célèbres comme l'ingénieur Churruga dans l'Abra de Bilbao, ou Mari Zubia sur les vieux quais du port de Donostia-Saint Sébastien. Étant donné deux cas de forte implication avec la vie et la communauté maritime, à part des hommages plus collectifs comme la sculpture-monument de N. Basterretxea dans la boucane de Pasaia ou le monument aux

morts de la Première Guerre mondiale sur les allées Paulmy à Baiona et sur le front de mer à Biarritz. Les 'grands morts' auxquels les monuments rendent hommage ont été des repères tutélaires de notre éducation collective jusqu'à constituer des figures tutoriales de protection de la mémoire. On peut redécouvrir cette dernière précisément à partir des valeurs civiques encore souvent mélangées avec des valeurs religieuses exprimées dans les monuments. En ce sens nous serions des 'êtres modernes' mais à la fois plutôt 'primitifs', étant donné que les morts représentent aussi un sens de 'propriété des lieux'. Ce sont les morts qui ne décèdent jamais et qui sont toujours présents. Il y a encore d'autres défunts qui meurent pour toujours; dont la mémoire reste attrapée dans le temps et sur les espaces.

Mais dans la langue courante le mot 'monument' fait allusion à une qualité spectaculaire, à une dimension admirable à travers laquelle ce 'monument', qui peut être une statue ou surtout quelques architectures emblématiques et symboliques, attire le regard et impose une idée partant de la réalité d'un 'programme' au sein duquel le lieu va être créé. Dans la tradition de l'architecture 'parlante' de la culture des beaux arts, le monument devrait posséder un aspect édifiant. La notion 'd'édifice' persiste encore mais l'idée de monument a été substituée par l'effet iconique. La difficulté de ce vocabulaire c'est que l'effet iconique ne peut rien dire sur la structure du monument et le fonctionnement interne. On devrait lier par conséquent le fait visible du 'programme' au paysage transformé. De cette façon-là, les villes doivent se réveiller du sommeil et l'architecture ou la propre sculpture ne pourront plus éviter leur fonction politique mais dirigée vers les valeurs socioculturelles, afin de permettre la coexistence des options formelles et 'formatives' diverses, édifiées sur des structures traditionnelles, modernes et postmodernes dans l'espace public. Endroit privilégié où l'architecture du passé est vécue depuis le temps présent comme ils défendaient les premiers postmodernes; dans le but d'articuler collectivement les rapports parmi l'espace, le temps et les lieux sans oublier que les formes urbaines ne peuvent pas être (complètement) indépendantes des gens qui les habitent et les relations établies avec le milieu de subsistance (ce que nous avons extrait de la connaissance qui donne l'expérience de la culture populaire).

Il semble que la recherche des valeurs plus transcendantes a perdu le sens dans l'art soumis à la culture de la consommation. Le monument, l'architecture, la statue et la sculpture sont en train d'être réduits à néant par le tourbillon de symboles que les villes accueillent actuellement. L'excès de stimulus visuel ne rend pas facile à l'art l'accomplissement des désirs de permanence; c'est à dire, de constituer une entité pour la cohésion du milieu urbain et le paysage de la ville, avec des stratégies qui impliquent des ruptures narratives dans la routine des citoyens pour la détention et l'observation contemplative. Pourtant il n'y a pas de monument sans ce désir de permanence et sans le temps pour reculer ou pour regarder en arrière. Le 'Puppy' devant la porte principale du musée Guggenheim à Bilbao peut ainsi accomplir certaines stratégies pour l'institution artistique qui l'a promu, mais la tactique ne va pas plus loin que l'intention d'embaucher le spectateur; ensorcelé par la 'cordialité et la 'douceur' offertes par le monument à travers son aspect iconique. Cette iconicité 'kitsch' et 'affectueuse' ne parle qu'une langue perverse dissimulée par une 'innocence' prétentieuse 'érigée' sur la manipulation complaisante du spectateur via son identification avec des références à la culture de la 'masse populaire' qui n'est absolument pas la culture populaire. C'est une fausse placidité qui stimule la masse collective, et le cycle déterminé par le changement des fleurs oblige à maintenir une superstructure d'artifice de sorte que le spectacle ne cesse pas; parce que le 'show' doit toujours continuer.

Dans ce contexte-là le piédestal architectonique des monuments a supposé une manière de prendre de la distance et d'élever quelques objets de valeurs plus ou moins esthétiques et artistiques à la catégorie de monument. On peut voir tranquillement aujourd'hui comment cette idée de piédestal plus ou moins évidente est utilisée aussi pour la 'monumentalisation' des objets ethnographiques et de culture matérielle avec une valeur de patrimoine plutôt différente des propres valeurs de commémoration et ré-mémoration du monument. Nous avons montré par exemple à Bilbao ou à Pasaia, certains résidus de l'archéologie industrielle plutôt esthétique et informelle qui ne détiennent désormais presque aucune mémoire et qui servent uniquement pour rassurer quelques consciences. Toute une sorte de vieux vêtements élimés et ritualisés avec une ancienne fonction qui est déjà terminée, lignes inscrites dans les paysages qui ont peu d'admirateurs et beaucoup de détracteurs; lieux pas commodes et pas compromis avec leur passé, paysages 'sans paysans' et endroits sans personnes; mais paysages

ethnographiques en même temps, ceux qui intègrent des rapports humains avec le territoire (en montrant toujours l'usage du milieu depuis la catastrophe plus absolue jusqu'à la spectacularisation), remplis des murs de couleur qui nous parlent symboliquement des rapports entre la société et le milieu. Dans l'espace public urbain actuel on trouve partout des statues, des sculptures, des monuments et du mobilier urbain anachronique et monumentalisé; des objets esthétiques et 'signitifs', lesquels depuis la perspective de l'art d'habitude ne possèdent pas de grandes valeurs remarquables mais d'un point de vue culturel et anthropologique, contiennent des raisons d'être, surtout comme des éléments d'évocation pour la réactivation des mémoires et des imaginaires, même pour la réinvention symbolique des identités.

Ils sont ceux qui viennent aussi à promouvoir de nos jours des nouvelles structures économiques dans les espaces touristiques et pittoresques de réinvention d'un temps passé plus ou moins utopique. Cette image touristique qui vole l'âme des paysages qui aujourd'hui nous séduisent esthétiquement intervient dans la construction identitaire de deux conceptions de la culture basque, lesquelles s'opposent mais aussi parfois s'entrecroisent. De notre perspective anthropologique, la première envisage la culture partagée comme un tout, clairement délimité et immuable, pendant que l'autre, d'une tendance plus constructiviste, admet la culture (basque) comme une construction qui évolue perpétuellement. Les espaces de cette nouvelle centralité urbaine et portuaire laissent voir les objets singuliers offerts par la ville et le port comme vestiges de la culture matérielle fluviale et maritime. Les paysages urbains et les édifices se mélangent avec les docks et des 'monuments portuaires' provenant de l'art et des objets patrimoniaux de la culture matérielle (quelques-uns sauvés 'in extremis' comme le cas de la drague de Pasaia que nous avons montré dans la deuxième partie), ceux qui illustrent le domaine portuaire; cette vaste surface qui conforme elle-même, dans sa totalité, une entité de fort caractère, un 'espace autre' si différent de l'espace urbain, dont l'identité est attestée par son histoire spatiale. Comprendre les logiques d'aménagement de l'espace portuaire fait reconnaître que le port n'a pas coupé la ville et la mer, mais qu'au contraire, le port est devenu lien et condition dialogique (festival des rapports vivants et permanents entre la ville et la mer) jusqu'à l'établissement des grands ports commerciaux avec l'interdiction de passage aux premières lignes du front d'eau.

On trouve ainsi au commencement du XXI<sup>e</sup> siècle la figure d'apothéose et du culte postmoderne à l'individualisme dessiné sur le fond de la ville moderne comme héritage des siècles XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup>, créant une narrative scénographique, spatiale et urbaine, plus proche à l'idée de 'diorama' ou 'panorama' qu'à la propre sculpture et les lieux d'emplacement spécifique où l'escale fonctionne aussi comme un problème d'intensité plus que des dimensions. En tenant compte des structures fondamentales de l'art et des rapports esthétiques avec le milieu, dans cette situation des éléments de mobilier portuaire (ils nous donnent quelques détails historiques sur l'époque, les auteurs, les constructeurs avec leurs signes distinctifs inscrits sur la surface, l'utilisation, etc.), ou les anciens bateaux monumentalisés en terre sèche comme des '*detritus*' archéologiques hors du contexte, perdent leurs fonctions d'utilité de manière à maintenir seulement les 'fonctions esthétiques'. Changement qui permet en tout cas des altérations des 'paysages utilitaires' devenus 'paysages esthétiques' de la mémoire et des souvenirs plus ou moins éloignés; depuis le paysage vivant culturel jusqu'au paysage de la contemplation et depuis le paysage du travail jusqu'au paysage de la promenade dominicale.

Nous pouvons souligner dans ce processus une évolution similaire à celle de l'architecture et surtout de la construction architectonique industrielle: l'installation des structures avec les valeurs modernes de la prospérité et d'une esthétique singulière, la vie fonctionnelle et le temps du déclin, avec une phase finale dans laquelle elles peuvent prendre l'allure des monuments via la ruine industrielle qui était la nostalgie d'un classicisme perdu dans le romantisme. Au présent, la ruine est devenue quelque chose de peureux et qui doit rapidement disparaître. Actuellement elles seront pour quelques-unes des structures modernes, mais quelques autres d'entre elles constitueront de vraies exposantes de l'architecture populaire dont la saveur et la connaissance se trouvent dans la tradition, n'étant pas elle une phase immobile d'une réalité lointaine redécouverte actuellement et quelquefois anachronique, mais avec une profondeur culturelle renouvelée par une confrontation avec des strates plus récentes de la culture en vigueur et de la société plus vitaliste. De cette façon-là des images étaient des résultats de l'application pratique de ces connaissances. Le simulacre de la postmodernité suit

contrairement la voie inverse. Avec des matériaux prétentieusement technologiques on a fait une imitation des architectures historiques ou populaires uniquement dans l'idée d'arriver à une image esthétique. Mais finalement beaucoup de ces imitations ne fonctionnent pas; parce que la saveur de la tradition est plus liée aux conditions environnementales et territoriales. Il est intéressant de montrer par exemple comment les édifices traditionnels de front de mer ont vieilli beaucoup plus lentement que des constructions ou des bâtiments plus récents.

Autres cas comme le projet du cimetière de Ametzagaina à Donostia-Saint Sébastien que nous avons analysé dans la deuxième partie de la thèse, quoique presque oubliés et effacés de la conscience collective, détendent des valeurs esthétiques, urbanistiques, architectoniques et artistiques en général. Mais ils ne se dirigent pas aux structures de la réactivation économique comprise depuis la postmodernité, sinon une réactivation sociale et anthropologique; laquelle en certains moments avait dépassé ce niveau jusqu'à être devenue une image identitaire comme par exemple le «Peine del viento» à Donostia-Saint Sébastien. Quelques lieux contiennent aussi des valeurs historiques imbriquées dans le collectif comme le Réduit de Baiona avec le monument du cardinal Lavicerie étudié dans la troisième partie. Un espace urbain vide entre l'Adour et la Nive à la mémoire de la cité militaire. Alors qu'un 'interstice urbain' symbolique et fonctionnellement 'inoccupé' sur les fronts d'eau, les talus de la Redoute montrent la configuration historique et singulière de l'ancienne ville entre deux rivières.

Opérations en tout cas similaires à l'établissement des 'places d'eau' et des promenades comme des allées après avoir rempli de terrain ferme les marais naturels des fleuves et rivières dans le but d'atteindre une duplication du sol urbain disponible au XVIII<sup>e</sup> siècle, quand le sol avait aussi acquis une valeur spéculative. Les places d'eau sont des espaces urbains des limites, des espaces portuaires urbanisés et des lieux de travail qui marquent une frontière physique et symbolique entre la propre structure de la ville et le front de mer ou de rivière des marées. On a constaté à Baiona des places d'eau sur les rivages de l'Adour et la Nive, des lieux historiques et traditionnels qui sont devenus des espaces urbains illustrés au sens moderne sur les bords riverains. À Pasaia de même, dans l'aire métropolitaine fluviale la plus industrielle de Donostia-Saint Sébastien on trouve un grand espace ouvert sur la baie qui a concentré toute un monde d'utilités fonctionnelles, culturelles et symboliques restées imprégnées dans l'iconographie du paysage ethnographique de valeur anthropologique, configurée autour de l'espace public 'multifonctionnel' de la baie comme grande 'place d'eau', la même chose qu'on a pu souligner dans le cas de la propre centralité de la baie de La Concha (fenêtre d'un paysage idyllique) et ses alentours au centre de la ville côtière de Donostia-Saint Sébastien. La mémoire et l'identité des ports et des endroits du littoral s'imprègne ainsi dans une 'nature morte portuaire' dessinée par une sorte d'éléments archétypiques: des murs de canalisation, des échelles et des rampes, les chaînes de fer et des cordes, des rythmiques bittes d'amarrage et toute un répertoire visuel et sensible de couleurs, d'odeurs, de saveurs, de textures et de design scénographique anciennement destiné au monde du travail maritime et aujourd'hui restée inerte dans son utilité fonctionnelle, mais carrément chargé de références symboliques et 'signitives' depuis sa double perspective anthropologique et esthétique.

Dans notre recherche, un des éléments les plus remarquables pour l'harmonisation des espaces urbains de front d'eau que nous avons aussi découvert dans les trois villes étudiées, est le kiosque de musique qui se montre comme un 'coffre résonnant' et acoustique. Microarchitecture composée d'une couverture avec lanterne appuyée sur quelques colonnes de base circulaire ou polygonale devenue 'piédestal multifonctionnel'. Le kiosque de Baiona dans l'ancienne place d'armes (place d'eau au commencement des allées Marines, actuelle espace fluviale derrière la mairie) était un des plus lointains exemples dans le Pays Basque du littoral, et celui de Donostia-Saint Sébastien qui était apparu vers la dernière décennies du XIX<sup>e</sup> siècle devant le Casino et postérieurement dans la partie du Boulevard la plus proche à la mer, selon un projet au début du XX<sup>e</sup> siècle avec une esthétique 'art nouveau' certainement à la mode de l'époque encore moderniste. Il y a aussi un kiosque plus récent dans l'Arenal à Bilbao (à côté de la rivière), construit par Pedro Ispizua dans la troisième décennie du XX<sup>e</sup> siècle et qui permet d'apercevoir un aspect vraiment évident depuis le rivage, même s'il fut placé montrant le dos au bord riverain plus significatif de la ville. Dans l'aire métropolitaine fluviale, d'autres kiosques comme ceux de Santurtzi et Portugaleta sont situés sur des places d'eau entre la ligne de la bordure, les jardins, l'église et quelques édifices administratifs.

Aussi nous avons démontré l'existence à Bilbao de la zone historique fluviale de l'Arenal comme une très importante partie de l'évolution urbaine de la ville près d'où il était né le petit centre primitif de la ville. Port fluvial où restaient des chantiers navals, les dépôts et des halles jusqu'au XVIII<sup>e</sup> siècle, le Consulat de Bilbao avait fait des travaux de canalisation avec la construction de longs quais et des darses jusqu'à l'embouchure de la rivière de l'Abra, près de l'ancienne ville de Portugaleta. L'espace fluviale et portuaire de l'Arenal était aussi une place d'eau 'multifonctionnelle' où se délimitaient des utilités portuaires et de repos ou promenade. Une colonne centrale servait comme élément de balisage pour le trafic maritime tandis qu'il était à la fois un élément symbolique à la façon de pilastre où se plaçaient des affiches et tout type d'annonces aux concitoyens. Tout ce vieux répertoire de mobilier portuaire avec des petits fourneaux qui existaient aussi depuis le XVI<sup>e</sup> siècle avait disparu au moment de l'établissement de la trace moderne avec d'autres infrastructures et équipements mobiliers qui lui ont octroyé un statut beaucoup plus élevé sans oublier ces vestiges des espaces où nous pouvons lire le cours du temps. Avec la fermeture de l'Arenal comme zone portuaire le port était arrivé aux quais du Champ de Volantín, où s'étaient configurés des promenades maritimes, donnant un mélange d'utilités ludiques et de travail. De l'autre côté de la rivière, l'espace industriel le plus caractéristique s'était implanté au XIX<sup>e</sup> siècle sur le front d'eau d'Abandoibarra, transformé actuellement en un 'verger' riverain où on regarde la face la plus postmoderne des places d'eau avec une architecture spectaculaire qui se rencontre elle-même, quand aux petites heures crépusculaires elle reflète ses lueurs sur la surface de l'eau.

Le 'verger' d'aujourd'hui, néanmoins, n'est pas le même verger d'autrefois, d'un terrain fluvial encore sans tache, loin de la super-population urbaine et industrielle apparue depuis la moitié du XIX<sup>e</sup> siècle grâce aux installations sidérurgiques. Le changement du paysage avait été causé par une réorganisation de l'activité économique, productive et politique entre les systèmes de l'ancien régime et l'assimilation de la modernité avec une espèce de croyance sacrée dans le progrès éternel qui, par contre, finit par défaillir dans cent ans; de telle façon que les nouvelles fonctions étaient celles qui avaient produit le changement esthétique du territoire. Dans un ordre des choses où l'image provient de la fonction, comme par exemple l'apparente nudité des ponts historiques à Bilbao en contraposition à ceux de Donostia-Saint Sébastien avec des structures internes cachées sous l'embellissement épidermique. L'établissement de la grande industrie avait balayé toutes les traces d'un territoire fluvial comme un palimpseste qui permet de réécrire et de comprendre ce que nous avons antérieurement écrit, sur la base de ce que nous écrivons aujourd'hui (base stratigraphique et empreinte indélébile modelé par les rapports des gens avec le milieu maritime et riverain, avec leurs symboles et leurs codes d'antan).

De nos jours, après le déclin de cette grande industrie le résultat de la nouvelle face des fronts de mer et des rivières n'a pas été l'établissement de nouvelles fonctions productives. Il s'agit plutôt de la recherche des valeurs esthétiques et symboliques du paysage comme font de développement économique et une dimension postmoderne qui revalorise le territoire en base aux 'industries culturelles'. On peut aussi apercevoir un changement de la physionomie des paysages et l'occultation des 'morceaux du temps passé'; d'une modernité utopique déjà éclatée et devenue époque préterite. Le rêve est fini et il a été rapidement changé pour 'le temps du miracle'. La transformation à toute vitesse a touché les modes de production et de vie, les rapports des groupes humains avec le milieu maritime et urbain. Mais le grand thème de l'utopie est le temps présent, lieu des vestiges de la mémoire du passé à partir duquel est rendu possible le projet et la construction vers le futur.

Différente du '*genius loci*' de la rivière avec le cœur de fer, la technologie industrielle plus actuelle préfère la réclusion dans les parcs technologiques et les '*industrialdeak*' intégrés au sein des schémas architectoniques et urbanistiques de dispersion et de sub-urbanisation, où le manque de mémoire et la perte d'identité s'approprient des territoires affectés par des opérations spéculatives, esthétiques et symboliques, presque jusqu'à l'élimination des traces de la ville dont la beauté on la cherchait dans sa laideur, comme le sculpteur J. Oteiza avait un jour rappelé. Parallèlement, le Guggenheim à côté de la rivière (Bilbao) ou le Kursaal sur le front de mer (Donostia-Saint Sébastien) sont devenus la 'Mecque de l'urbanisme' postmoderne et contemporain, en même temps que sur la législation au niveau de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire que nous avons antérieurement mis à collation nous pouvons

souligner, en synthèse, que la planification stratégique ou les directrices règlementaires des DOT sont plutôt proches à la dimension apparemment plus éthique (sous la forte vision économique du territoire), tandis que la planification urbaine générale ou partielle des villes et municipalités (et habituellement impulsée par les mairies dans le Pays Basque du sud) prétend surtout la détermination plus concrète de la dimension esthétique. Et effectivement, comme nous l'avons montré dans l'introduction, les Directrices d'Aménagement du Territoire (DOT) au Pays Basque du sud sont très loin de définir correctement l'espace maritime, qui n'est pas semblable au milieu rural ou forestier de la campagne (beaucoup mieux implanté dans les instruments d'aménagement du territoire), mais plus proche à l'idée du monde urbain. Il constitue encore un 'entre' ou 'espace d'intermédiation'; une limite difficile à élucider entre le territoire urbanisé et la mer ou la rivière.

Comme nous l'avons déjà vu, si l'espace historique de l'Arenal à Bilbao a concentré en même temps le port et le pont, l'industrie et le commerce, le chantier naval et des édifices emblématiques, les fronts d'eau d'Abandoibarra ou Galindo à Barakaldo ne sont pas très loin de sa conception holistique. Autrement, la reconversion postindustrielle n'a pas produit des symboles '*stricto sensu*' sinon des paysages caractéristiques d'une époque et d'un savoir faire urbain qui peuvent être érigés en structures paradigmatiques. Les symboles signifient les permanences de quelque chose qui avait existé et qui déjà n'existe plus (la société maritime traditionnelle ou l'industrie moderne par exemple), et ils constituent également des structures collectivement reconnues. Les présences pseudo-monumentales ou postindustrielles anachroniques peuvent dévoiler quelque souvenir plutôt incongru aux générations futures mais on doute fortement qu'elles puissent devenir des symboles collectifs à cause de la politique de l'oubli prémédité et de rappel édulcoré pratiqué par les pouvoirs publics et leurs décisions idéologiques sur les vestiges patrimoniaux.

Un exemple qu'on peut poser est l'enfouissement de la voirie du chemin de fer par l'élimination et la correction des sutures urbaines. Le train de la surface ayant disparu, l'image de linéament et d'unité du paysage perçu durant le trajet peut aussi disparaître. Cela reflète la substitution de l'unité territoriale ancienne par des ressources graphiques et des logotypes du métro ou du train qui donnent une même configuration caractéristique aux espaces de la ville et de la périphérie métropolitaine plus ou moins éloignée. Le métro à Bilbao rend ainsi extensible une image corporative unifiée et reconnue depuis le centre ville jusqu'au port de l'Abra. Quelque chose de pareil à la planification urbaine et métropolitaine avec le même type de mobilier urbain, d'éléments décoratifs, d'illumination, des constructions de microarchitecture déterminées par l'omniprésence du béton et du verre, du lotissement, de la végétation et inclus de la sculpture (pièces verticales d'auteurs souvent célèbres qui n'ont pas normalement d'autre but que l'ornementation 'extérieure'; loin de la sculpture publique au sens stricte).

Comme nous l'avons analysé les vrais monuments sont substitués par des sculptures beaucoup plus allégoriques et de mieux en mieux imbriquées dans les liens identitaires des lieux. Nous avons antérieurement vu quelques sculptures installées sur les espaces fluviaux à Donostia-Saint Sébastien (dans le front de mer du «Paseo nuevo»), à côté du pont principal sur l'Adour à Baiona ou surtout dans l'enclave riveraine postindustrielle récupérée de Abandoibarra à Bilbao, et nous avons cité des références de quelques auteurs sur certaines sculptures comme celle d'A. Caro; avec une partie réelle (des allusions au livre et à la culture plutôt 'élitiste' ou au moins différenciée de la masse populaire) et une partie plus abstraite (la mémoire navale de ce front d'eau). Nous considérons par contre que ce rapport peut être justement inverse. C'est ça, l'appel à la mémoire et l'identité maritime de l'espace fluvial au niveau 'micro' qui serait la partie la plus réelle de l'œuvre, pendant que des allusions culturelles générales constitueraient la partie la plus abstraite, liée à l'imaginaire d'une sphère 'macro' de la culture actuelle occidentale.

Quelques autres cas comme le «Peine del viento» à Donostia-Saint Sébastien sont complètement différents, puisque les niveaux dissociés du temps aliéné cherchent encore le '*cronotopos*' originel dans le temps réintégré de l'histoire ou le temps mythique originnaire qu'on a vus dans l'introduction, représentés par un triangle inscrit dans une aire circulaire. L'art se 'complet' ainsi dans ces 'temps complets' en connectant les paramètres matériaux avec la sphère esthétique et spirituelle; limite où se manifestent la sensibilité et l'émotion esthétique. Les trois pièces sculpturales du «Peine del viento» peuvent accomplir les trois sommets de ce

triangle tandis qu'entre tous les trois se produit aussi une courante circulaire qui passe virtuellement par les trois points où se trouvent les sculptures, chacune reproduisant une relation pareille mais distincte avec le milieu littoral et rocheux où elles s'installent. On a remarqué dans la deuxième partie de la thèse ces rapports 'corporels' et 'virtuels' entre la ville comme phénomène anthropique et la mer d'abord, la limite entre la montagne et la mer ensuit et une autre frontière plutôt éloignée vers l'horizon avec la dernière pièce qui s'érige dans un lieu totalement inaccessible.

De façon parallèle, la mémoire des lieux se fait présente dans la toponymie, vu par exemple la durabilité des noms toponymes associés aux endroits géographiques et son utilisation traditionnelle ou moderne selon des rôles de la vie maritime, du commerce ou de l'industrie s'étaient déroulés au sein des rapports des groupes humains avec le milieu et leurs pratiques culturelles et symboliques ritualisées dans les fêtes et des célébrations marquées par des événements spécifiques ou les dates significatives du calendrier annuel. Ce ne sera qu'après la réappropriation citoyenne des lieux réaménagés qu'ils pourront prendre quelquefois les fonctions symboliques d'antan; par exemple la fête des victoires du football Club Barakaldo sur la nouvelle place de Galindo à côté de la rivière. Mais, d'autre part, ces espaces tel que la place de Galindo à Barakaldo ou Abandoibarra, caractérisées aujourd'hui par une grande vitalité diurne, changent rapidement leur nature au moment où le soleil pénètre à terre sous l'horizon jusqu'à la conception d'une sombre aire nocturne peu habitée et beaucoup moins transitée, à la manière des scénographies urbaines abandonnées qui ne font partie de la vitalité de la ville et qui restent obscures comme les usines désaffectées. Zones 'clandestines' et barrières presque infranchissables non plus par l'interdiction de passage sinon à cause du manque d'une urbanité vraiment dirigée vers la cimentation des structures civiques, collectives et socioculturelles. Dans autres exemples, la réinvention de la toponymie ne fait allusion absolument à rien de plus qu'au simulacre postmoderne plus pervers que nostalgique, dans la mesure où nous trouvons avec des 'promenades de la mémoire' que flanquent avec sinuosité les bords de l'eau au milieu d'un champ planté de sculptures, de microarchitectures et de mobilier urbain la plupart des fois très loin de cette mémoire réclamée.

Comme nous l'avons étudié tout cela ne fait que constater comment les paramètres économiques, productifs et idéologiques modèlent le paysage mais on sait que le courant inverse du paysage qui modèle l'idéologie, la pensée de chaque époque culturelle et période historique est bien possible, les modes de vie et de relation des communautés humaines avec le milieu géographique, à partir d'où le territoire est devenu paysage dans la mentalité collective. Cela saute aux yeux que le fleuve ou la rivière ont souvent été le pouce de la 'poubelle' ou la partie la plus 'derrière' des villes, là où s'accumulaient les mauvaises fumées et les vapeurs qu'expulsaient non seulement les cheminées noires de la ville industrielle mais les gens de 'moralité suspecte' (inclus dans le monde encore préindustriel et traditionnel, mais de façon plus grave dans la phase moderne de la grande industrialisation). C'est aussi évident que sur les rivages des rivières qui coupaient la majorité des villes européennes s'installaient les moulins, les forges, les tanneurs et d'autres entreprises remplis d'immondices jusqu'au XVIII<sup>e</sup> siècle, où les fronts d'eau et les bords des rivières commencent à devenir de vertes promenades humides et alignées par des arbres grâce aux canalisations des rivières comme nous l'avons vu dans le cas des allées riveraines à Baiona ou les jardins de bordure à Bilbao, signes d'un même goût esthétique et symbolique qui à Donostia-Saint Sébastien a fleuri à côté de la mer.

L'activité menée dans les villes et municipalités côtières nous replace dans un univers social et culturel où il est possible de trouver beaucoup d'éléments de culture matérielle et immatérielle générés par ces activités humaines diverses, qui peuvent accueillir des sphères très différentes depuis la forme de construction pour l'habitation, les techniques d'urbanisation et d'aménagement de la ville fluviale et littorale jusqu'aux habilités développés pour certains groupes et collectifs, comme des pêcheurs et quelques autres métiers liés à la vie et la productivité maritime. Elles seraient toujours reflétées dans tout un répertoire d'éléments et d'utiles fonctionnels et symboliques qui font partie d'un système de représentations présent au large de l'espace côtier.

On peut défendre pour autant que la côte basque constituait une scène où la culture maritime s'est montrée, avec un caractère et plusieurs contenus dignes d'être reconnus et



contemplés de manière proche. C'est inexcusable de prendre conscience de son importance via une approximation qui doit nous donner les clés afin de pouvoir fortifier tous les niveaux de cette réalité vive et actuelle. Cet intérêt et cette connaissance devraient nous servir pour la projection d'une série d'interventions, d'agissements et d'applications destinées à la valorisation de la culture et du patrimoine, grands générateurs de richesse. La mise en valeur d'un conjoint d'aspects sociaux et culturels nous montre précisément une société et une culture identifiées par le dynamisme, avec des différences évidentes face à d'autres réalités urbaines ou territoriales. C'est vraiment la culture et la société maritime basque, édifiée de jour en jour dans la côte littorale, sachant que sa raison d'être met en relation d'une manière ou d'une autre les rapports des gens avec le milieu et ses ressources.

Sur l'idée de 'maritimité' on identifie ainsi toute une succession de manifestations qui se présentent encore aujourd'hui sur la côte basque. Sous ce concept se montrent les formes de vie propres d'une culture et d'une société particulière au commencement du XXI<sup>e</sup> siècle, avec quelques réverbérations qui laissent voir l'importance du monde maritime. On trouve en effet des expressions avec un passé historique attaché aux modes de vie ancrés dans quelques structures traditionnelles qui ne se font pas toujours présentes de la même manière; sinon à travers de nouvelles présences et des persistances antérieures réactualisées et de configuration plus ou moins récentes, mais sans oublier la liaison avec la mer ou les rivières.

Donc l'idée de 'maritimité' se fait écho des formes de vie, d'urbanisation et de symbolisation significative à côté de la mer ou des rivières de marées et en synthèse, de la configuration sociale et culturelle des réalités territoriales et urbaines à différentes échelles qu'on identifie dans les trois villes analysées dans les parties précédentes de la thèse (les cas d'étude à Bilbao, Donostia-Saint Sébastien et Baiona respectivement). Ce qui arrive sur la côte basque devient ainsi une chaîne de conduction à travers les trois villes, chacune d'elles avec leurs caractéristiques et sa personnalité distincte, mais avec des paramètres similaires pour rendre possible une conjonction qui puisse enrichir la recherche et la connaissance (culturelle, anthropologique, esthétique, urbaine, géographique et historique), afin de pouvoir faciliter des applications à différentes échelles (identitaire, iconographique, etc.).

Nous nous sommes interrogés sur la 'maritimité' dans l'actualité avec le but de rendre évidents les rapports entre l'état actuel et le passé, dans la perspective de comprendre les transformations et les reconversions si définitoires qui apparaissent aujourd'hui dans la sphère de cette culture maritime, en relation avec des aspirations essentielles de la société. Cette voie conceptuelle nous a aidé à focaliser le travail jusqu'au niveau du patrimoine et l'étude 'signitive' des aspects esthétiques où la face la plus symbolique de la culture s'est souvent montrée, comme résultat plus ou moins tangible des aspects plutôt interdisciplinaires qu'on a mis en relief dans les observations et le travail sur le terrain. Dans ce sens, l'objectif a constitué la mise en valeur depuis l'anthropologie et l'esthétique de la construction et la configuration significative et symbolique de la ville sur les fronts d'eau et les espaces liminaires entre les façades construites de la ville et la surface de l'eau; qu'elle soit au bord de la mer comme à Donostia-Saint Sébastien ou sur la bordure des rivières comme à Bilbao et Baiona.

On doit considérer que nous sommes face à une forme de patrimoine spécifique, étant donné sa nature maritime mais surtout culturelle. Puisque, c'est indépendamment des classifications taxonomiques que nous les avons faites, tout processus de construction patrimonial suppose une opération de sélection, de valorisation et d'interprétation dans le tableau d'une culture déterminée. D'où le fait que la 'maritimité' se construit en sub-culture littorale avec des références urbaines très fortes. Du fait, le patrimoine n'existe pas au-delà ou sans considérer les discours historiques, modernes et contemporains de valorisation et d'appréciation qui se font voir sur un conjoint d'éléments matériels et symboliques qui s'érigent en patrimoine. On utilise ici le verbe 'ériger' sauvegardé surtout par des monuments, sachant que les processus qui suivent les éléments de culture matérielle ne sont pas actuellement très loin des processus de monumentalisation qui génèrent des éléments artistiques en général et l'architecture ou la sculpture en particulier.

Soit que le patrimoine ne se signifie pas toujours pour la continuité, sinon inclus la rupture ou au moins la conscience de la distance entre le temps lointain souvent mémorable, contemplé à présent avec des sensations différents quelquefois contradictoires, il est

habituellement projeté comme un produit réinventé dans la fugacité du temps qui fait allusion à l'antan le plus éloigné et à la mémoire qui est relancée vers un temps futur qui est déjà revenu au présent. Le patrimoine doit ainsi moins parler du futur que du passé, à partir d'un regard intense et plein de densité culturelle, dirigé depuis l'actualité la plus contemporaine.

Cherchant à la fois de un abri pour des gens et des navires primitifs, la nécessité impérieuse d'obtenir de la nourriture basée partiellement sur des aliments marins (types de pêche qui auront changé dans le temps) et le commerce océanique; ou le transport des matières premières et des marchandises par des 'chemins d'eau' (les rivières navigables), qui ont des boucanes conformant des estuaires sur la côte cantabrique, ces interrelations furent les clés principales pour la configuration des paysages urbains hautement singuliers qui ont accueilli les collectifs humains établis entre le littoral et la montagne. L'utilisation du bois, même la multiplication des forges ou la légion des moulins hydrauliques (plusieurs adaptés au rythme des marées), ont bientôt trouvé la possibilité de commerce dans les ports et des embarcadères. Les marchandises partaient vers les mondes trans-océaniques encore presque inconnus.

En conséquence, le paysage portuaire ou riverain créé près des établissements humains au long des siècles et des milliers d'années, est une construction culturelle à partir des caractéristiques du territoire qui est venu en remplissant jusqu'au ras de bol avec des infrastructures économiques, productives et symboliques. L'ensemble urbain et littoral né à partir de cette conjonction d'activités est énormément symptomatique et paradigmatique pour l'identification de la culture maritime, où on peut chercher encore aujourd'hui des quartiers et des districts caractérisés par des maisons de pêcheurs à côté de la résidence des ouvriers par exemple, ou des anciennes villes et des centres historiques avec des rues orientées vers la mer et le port. Enclaves d'intérêt monumental protégés ou pas protégés et toute une série de phénoménologie spatiale qui structure le territoire et le paysage parmi des zones d'habitation, le port et la mer ou les bords des rivières.

L'occupation de l'espace le long de la côte montre un ensemble d'aires représentatives des mœurs anciens de situation, avec une structure d'organisation spatiale. Dans certains cas ces ensembles ont disparu en laissant leurs espaces aux résidences sans union apparente avec l'architecture populaire, en bâtissant dans le périmètre des quartiers urbains modernes. Là-bas, une personnalité maritime qui se sustente et qui se manifeste grâce aux éléments patrimoniaux persiste, comme par exemple la ré-collocation des bateaux de la pêche qui ont été renouvelés (à Santurtzi et Portugaleta dans l'aire métropolitaine de Bilbao, où dans la métropole côtière de Donsotia-Saint Sébastien à Pasaia). Entre le cas le plus traditionnel et la nouvelle situation on trouve des édifices construits par des pêcheurs et des gens de mer, qui sont devenus des nouvelles aires résidentielles. Un exemple des plus caractéristiques est le pâté de maisons pour les pêcheurs édifié à Santurtzi, avec des rues parallèles et des accès perpendiculaires à côte élevé, maisons disposées en échelle avec des jardins intermédiaires.

La façade maritime conserve encore l'essence esthétique dans plusieurs ports alors que les utilités des résidences ont changé et avec elles, les dimensions, les matériaux, les distributions internes, etc. La résidence traditionnelle par exemple montre une situation caractéristique en fonction de l'indépendance exigée pour l'interrelation continue avec le milieu maritime. Quelques centres ont été configurés en fonction des désannexions municipales, et quelques autres constituent des quartiers bien déplacés, des espaces historiques proprement urbains. On cherche en général des ensembles architectoniques d'autant plus clairement structurés à Baiona comme à Bilbao ou Donostia-Saint Sébastien, qui ont encore souvent maintenu l'aspect originel du moyen âge, et qui ont été indicatifs des formes d'occupation propres des modes de vie et d'interaction entre les groupes humains et le milieu maritime.

L'espace urbain configuré selon ces caractères contient des propriétés et une manière de partager le territoire fluvial qui répond fonctionnellement aux métiers projetés souvent vers l'espace extérieur. Cet espace public et ses modes d'utilisation ont eu des influences notables dans la construction des bâtiments plus ou moins traditionnels, en général de petites dimensions, près de la côte dans les lieux d'où on peut regarder la mer sans difficulté ou sur les propres espaces portuaires. Ils sont presque toujours des édifices d'une hauteur peu élevée et qui dénotent le maximum possible d'utilisation de l'espace disponible. Les centres qui se conservent aujourd'hui dans nos villes conformément des scénographies qui nous 'parlent' de la

culture maritime. Celles qui beaucoup de fois constituent l'objet cherché par les visiteurs et les touristes, des lieux clés pour la récréation et la réinvention pertinente à l'heure de pouvoir reproduire des célébrations et des fêtes comme les foires de la pêche, etc. Il est habituel de constater une détérioration progressive à cause de l'élimination des édifices qui sont remplacés par quelques autres de nouvelle construction mais qui ne suivent pas les lignes ni les types de construction habituelle, tout en fracassant de cette manière les équilibres maintenus jusqu'à il y a quelques années, en dévaluant aussi le patrimoine matériel constitué par des centres architectoniques traditionnels.

Quelques mairies ont promu la 'conservation' et la récupération à travers la planification urbanistique (réhabilitation des zones historiques des villes), processus au sein desquels la fomentation de l'utilisation de quelques formes et couleurs a radicalement transformé les endroits. En général, les ports qui ont mieux maintenu la façade maritime sont ceux qui ont moins d'activités, où nous pouvons regarder des bâtiments pas trop affectés. Les vestiges matériels débordés de salpêtre et mélangés avec le sel viennent à présent dans les infrastructures et les équipements qui remplissent des lieux souvent contigus mais certainement distincts. Il n'est pas bizarre de trouver des anciennes maisons de pêcheurs à côté des vieux murs de fortification comme le cas antérieurement présenté de Donsotia-Saint Sébastien, étant donné que la dynamique du travail a rendu nécessaire la proximité au port, au lieu d'embarquement, ne concordant pas totalement avec l'heure de l'ouverture et de la fermeture des 'portes de mer' collées aux murailles.

Faisant aussi partie de la façade maritime ou intégrés chez elle, nous trouvons les bâtiments où étaient les confréries ou les associations des pêcheurs. Ils constituent des témoignages matériels de l'existence des collectifs bien organisés dans le but de protéger la profession, de la gérer et en définitive de couvrir les nécessités matérielles et sociales des personnes appartenant à ces groupes archétypiques de la culture maritime. Dans beaucoup de cas nous comptons pour autant avec des anciens bâtiments qui ont accueilli ces institutions et qui suivent encore ces pratiques d'organisation traditionnelle. On découvre quelques édifices conservés uniquement comme des éléments patrimoniaux (Zumaia), tandis que d'autres sont encore imbus d'une utilité fonctionnelle (municipe de Santurtzi près de Bilbao). Les confréries représentent une partie importante du patrimoine lié à la profession des pêcheurs et à l'espace portuaire dans sa configuration physique et symbolique-esthétique. Leur conservation peut avoir quelque efficacité à l'heure d'exprimer et de comprendre les modes de vie et concrètement le type d'organisation économique et de gestion des ressources du milieu. Ce qui se montre dans l'actualité comme un pont d'union afin de faciliter la compréhension des activités plus actuelles. En synthèse, les sièges des confréries des pêcheurs ont confectionné les 'estampes' typiques d'image archétypique qui persistent dans les ports. Résultat des types d'édification de chaque époque, de sorte que dans quelques ports ils doivent partager l'espace avec plus d'un bâtiment, populairement nommé comme l'ancien et le nouveau, appartenant à la même confrérie ou à des associations distinctes comme à Ondarroa ou Zumaia.

Même si la propre activité développée par des chantiers navals et des charpentiers riverains consacrés à la construction et la réparation des bateaux, a pratiquement disparu, sauf les cas étudiés de Zumaia, Pasaia ou Santurtzi, les espaces de limite entre la ville et la mer ont accueilli dans l'histoire tout un répertoire d'architecture avec une typologie diverse à part la propre trace urbanistique de la ville et des travaux civiles de canalisation et d'embouchure des fleuves et des fronts de mer. Halles et casernes, moulins de marées, dépôts et douanes, phares, bâtiments de confréries à côté des quais, des digues et des darses, constructions d'ordre militaire défensives qui entouraient le port dans les collines et les promontoires de l'entrée des ports, comme à Ullia ou Jaizkibel (des forts, des tours, des remparts, des arsenal), architectures religieuses et ludiques (balnéaires, maisons de santé...), des stations de sauvetage maritime, quelques cimetières comme le cas d'Urgull à Donostia-Saint Sébastien, l'industrie subsidiaire de manipulation de la pêche qui avait perdu la forte union avec les premiers lignes du front de mer selon les espaces portuaires s'agrandissaient, des énormes usines et des sièges institutionnels des entreprises ou des bureaux administratifs dans des zones portuaires.

Dans la plupart des ports et des espaces des rivières des marées les quais sont tous eux renoués ou de nouvelle construction, alors qu certains d'entre eux peuvent maintenir quelques

zones que nous pouvions considérer comme patrimoniales dans le sens le plus classique et stricte; de même pour les halles, les dépôts portuaires ou les caves documentés depuis longtemps comme espaces pour la transformation et la manufacture des produits de la pêche; précédents clairs des bâtiments que les associations corporatives ont construit dans une période plus moderne. Les caves et les halles traditionnelles des pêcheurs ont peu à peu disparu, substitués par des constructions contemporaines similaires comme à Santurtzi ou Zierbena dans la zone la plus côtière de la métropole de Bilbao. Les bâtiments conservés ne s'utilisent plus pour des fonctions originelles, souvent devenus des locaux commerciaux, preuve inévitable du changement et de la transformation du paysage maritime. On trouve ainsi des rampes et des cales d'échouage dans la plupart des ports, de construction récente ou quelques autres remodelés. Dans certains cas on a aussi conservé des grues de port; en général des structures fixes construites en fer vers la première et la deuxième décennie du XX<sup>e</sup> siècle. Ils forment port à port une succession d'éléments mobiliers très représentatifs du patrimoine industriel et portuaire qui contraste avec des grues modernes encore utilisées surtout au long de la rivière à Bilbao et dans la baie de Pasaia. Ces infrastructures partageaient l'espace et le paysage physique et symbolique avec des chantiers navals des ports cités, les usines primitives de construction et de réparation naval, ainsi que les moulins avec leurs systèmes hydrauliques adaptés aux marées.

Étant donné son importance quant à la caractérisation du paysage sur les fronts d'eau, les phares habituellement installés sur des promontoires côtiers ou des lieux justement emblématiques du front de mer, irradiant aussi des signes luminescents et des signes d'identité et d'identification avec leurs propres emplacements. La plupart construits à partir de la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, on a cité surtout les phares de Pasaia et d'Igeldo à Donostia-Saint Sébastien. Ils font partie du paysage maritime et sont à la fois l'objet de nombreuses innovations technologiques ils deviennent des lieux avec un usage culturel. Leur fonction instrumentale pour faciliter la navigation et surtout l'approche à la côte dans le passé et encore dans l'actualité, et par les formes de vie des gens d'autrefois, nous pouvons les considérer comme éléments d'intérêt patrimonial. Parallèlement aux phares, les guets d'observation traditionnels contiennent des références directes à la supervision de l'état de la mer, de l'entrée des navires aux ports et des lieux signalés pour la pêche. Nous avons présenté quelques exemples à Pasaia, ou dans la montagne d'Ulía à Donostia-Saint Sébastien, avec une utilisation aujourd'hui plus ludique avec des sculptures comme dans le cas d'Ondarroa. Ils constituent des points géographiquement actifs et pleins de références culturelles et historiques. De telles évidences nous donnent la possibilité de redécouvrir et de reconstruire symboliquement la relation intrinsèque des gens avec le milieu maritime ainsi qu'un témoignage de saveur et des connaissances obtenus à travers un '*cronotopos*' temporel et territorial très singulier.

D'un temps plutôt préindustriel on a aussi remarqué quelques édifices historiques par sa singularité dans le monde maritime. C'est le cas des tours et des murailles plus ou moins lointaines et plus ou moins conservés dans les trois villes et métropoles étudiées (le passé militaire très fort à Baiona, la place fortifiée aussi à Donostia-Saint Sébastien, la baie de Pasaia, l'Abra de Bilbao, Portugaleta...), ainsi que le cas des églises, des ermites et des temples sous l'invocation des divinités maritimes associées surtout à la culture de la pêche. Mais l'amélioration des transports avait rendu possible l'installation de l'industrie moderne sur des terrains des marais secs au bord des rivières et les fronts de mer ou les alentours portuaires; limites extrêmement complexes où une convivialité des zones maritimes et terrestres avec le développement conjoint des activités de la pêche, le commerce maritime et l'industrie (inclus la sidérurgie et des secteurs chimiques qui ont déterminé l'image des grands ports comme à Bilbao ou Pasaia) s'était produite. Dans les métropoles de Bilbao et Donostia-Saint Sébastien, précisément, à Pasaia et Santurtzi on peut souligner les deux centrales thermiques en fonctionnement avec un impact décisif sur le paysage côtier. De nos jours, les essais pour l'obtention des fonds énergétiques alternatifs sont arrivés au port de Bilbao avec des tours ou des nouveaux moulins éoliques qui consomment le gaz naturel comme combustible.

La tradition industrielle moderne se fait également palpable dans les lieux où les matières premières rencontraient la sortie vers l'océan (dans beaucoup de cas les territoires littoraux qui fonctionnaient comme des charnières entre le chemin de fer et des 'chemins d'eau'); points stratégiques de contact et de friction dans l'iconographie maritime qui nous aident à percevoir

et à lire le paysage avec ses clés économiques, sociales, productives et esthétiques. Du fait, le paysage portuaire est devenu un paysage industriel identifié comme source de richesse et de prospérité qui se traduit par l'augmentation des flux, des transactions économiques et des réseaux ferroviaires ou fluviaux jusqu'au point de constituer un paysage inducteur de l'imaginaire du progrès et des avancées de la technique. Depuis la vision anthropologique et esthétique, il est clair que ces paysages ont évolué en réponse aux situations de caractère sociale, économique et administratif, en germinant des 'paysages ethnographiques' vifs et en ébullition dont la complexité de lecture rend difficile la nécessaire sélection patrimoniale. Ces éléments organisent et structurent l'espace public des fronts d'eau en établissant des hiérarchies sociales et symboliques, dont le reflet spéculaire se fait noter dans l'esthétique des espaces liminaires du bord littoral.

Évidemment, le manque de sol et des parcelles d'urbanisation a généré une construction visible dans les pentes ou les flancs des montagnes littorales qui montre une densité urbaine trop haute surtout dans les aires métropolitaines côtières de Bilbao et Donostia-Saint Sébastien. De cette façon-là, dès les côtes inférieures des villes et des municipalités enchaînées aux conurbations maritimes et riverains, cette construction a rendu extensible sa tache urbaine jusqu'aux terrains plus hauts mais moins occupés et distancés du front de mer ou du bord de rivière, en produisant ainsi de nombreux élargissements urbains où des espaces urbains de quelque intérêt se sont établis; sans oublier en aucun cas l'appartenance à un domaine surtout maritime, à part des élargissements modernes des villes au XIX<sup>e</sup> siècle qu'on a analysé de façon expresse à Bilbao et à Donostia-Saint Sébastien depuis la perspective des rapports de l'urbanisation avec les fronts d'eau.

De cette manière, les établissements humains ont aménagé des fronts d'eau avec la mer et les rivières, là où existaient des baies souvent protégées par de petites îles près du littoral côtier et des péninsules; et avec les terrains fluviaux où les cours sinueux d'eau conformaient des estuaires de sages et de marais à côté des falaises escarpées et abruptes. Cependant, avec la marche du temps et des siècles les traces des rivières ont modifié artificiellement leurs 'chemins d'eau', grâce aux énormes travaux d'ingénierie fluviale, de canalisation et de rectification des fleuves et des rivières des marées, pour améliorer notablement les conditions d'urbanisation et d'élargissement de ville vers les espaces les plus éloignés de la limite du port. Avec tous ces éléments qui ont produit des témoignages historiques reçus, on peut décrire en conséquence les clés évidentes d'une culture à travers du paysage. Il devient ainsi le propre 'paysage ethnographique' toute une sorte de patrimoine à transmettre aux futures générations.

Si on imbrique les notions de patrimoine maritime et de paysage littoral, on découvre les propres lieux côtiers comme des 'gisements culturels' et patrimoniaux d'ampleur économique et touristique sans qu'ils doivent être 'des-localisés' dans le contexte de la globalisation. Ils sont des espaces de 'reconstitution', de 'reconquête' et de réinvention, après les brutales modifications dans les formes d'occupation du sol; mais ils enchaînent des réseaux sédimentaires tels qu'archives de mémoires et 'piédestal matériau' des valeurs esthétiques et culturelles qui sont en train d'être redécouvertes, réinterprétées et régénérées dans la postmodernité. Sans oublier que, une grande partie de l'imaginaire du paysage littoral qu'on maintient de nos jours n'est pas beaucoup plus lointain que la fin du XIX<sup>e</sup> siècle; période moderne et plus proclive (encline) aux visions déterminées par les perspectives romantiques.

Comme nous l'avons montrée l'articulation de cette vision globale du paysage, répond effectivement aux regards divergents: depuis la mer vers la ville ou le site maritime et le port, et depuis l'espace urbain et portuaire vers l'immensité de l'océan. Au cœur de cette double interaction simultanée se produisent les limites et des frontières qui impliquent aussi des divisions fonctionnelles et symboliques; anthropologiques, socioculturelles, économiques, touristiques, sportives, artistiques, etc., qui structurent le territoire sujet de recherche, avec des références concernant toujours l'anthropologie et l'esthétique. Tout ce qui a des liaisons avec des sphères du patrimoine matériau que nous avons mis en relief dans la thèse, et surtout avec l'emplacement des monuments, des sculptures publiques et d'autres présences esthétiques et artistiques qui remarquent et viennent à définir les bords liminaires entre la ville et l'eau.

Cette opération d'intervention dans le milieu public se réalise avec quelques tactiques de placement des éléments iconographiques de valeur artistique (surtout sculpturale et

monumentale) et/ou esthétique (mobilier urbain, portuaire, industriel, objets d'ornement des espaces urbains, décoratifs, symboliques ou prétentieusement identitaires et patrimoniaux comme les bateaux monumentalisés et d'autres éléments de culture matérielle maritime plutôt anachroniques, et plus ou moins situés dans le contexte socioculturel). Mais tous associés aux lieux et aux emplacements significatifs et caractéristiques du littoral dans les trois villes fluviales étudiées au Pays Basque côtier.

En attendant les enclaves d'emplacement, quant aux œuvres sculpturales on peut trouver des propos qui remarquent des limites de façon très précise parmi des territoires construits, urbanisés et anthropiques, ou qui lient et à la fois divisent des espaces côtiers et maritimes divers (des frontières entre ville et port, plaies et promenades, chemins de ronde marinier, etc.):

Les sculptures représentationnelles ou non représentationnelles qui font allusion ou non aux thèmes et aux aspects de la culture maritime peuvent être intégrés dans les espaces du littoral, en considérant comme des éléments plus ou moins significatifs dans ces paysages. On a ainsi mis en collation, antérieurement, le propos du sculpteur Jabier Elorriaga sur la digue extérieure à Zumaia, remarquant des références identitaires et symboliques à la mémoire des lieux, et en outre, l'exemple de la succession récente des pièces placés sur les promenades riveraines des quais à Santurtzi et à Portugalet, avec un caractère plutôt ornementale.

Les monuments représentationnels ou non représentationnels qui font des commémorations aux célèbres personnages, des succès de guerre et héroïques, des traditions historiques, épiques, commerciales, religieuses, mythiques et mythologiques, etc., ainsi que des caractères relevantes unipersonnels ou collectifs. Ils se trouvent normalement en définissant des emplacements spécifiques dans les espaces urbains proches ou proprement appartenant au littoral et identifiés avec des fonts d'eau (niveau concernant presque tous les monuments qu'on a vu dans l'espace fluvial de Baiona, Donostia-Saint Sébastien et Bilbao).

Quant aux œuvres artistiques plus proches aux reliefs sculpturales et des murals ou inclus quelques manifestations plus ou moins éphémères, représentationnelles ou non représentationnelles, ce sont elles mêmes celles qui nous donnent souvent compte rendu des thèmes ou des aspects dérivés de manière plus ou moins explicite ou tangentielle du concept particulier de la 'maritimité' et du monde de la culture maritime en général. Nous pouvons les trouver aussi en occupant des espaces urbains fluviaux, côtiers et littoraux, en rapport avec des questions socioculturelles de quelque importance ou incluant d'autres références comme l'industrie. En ce sens, nous avons commenté dans la première partie de la thèse un grand mural-relief sur des murs du contra-digue de l'Abra à Bilbao, avec la scène de la construction de la propre digue pendant les premières années du XX<sup>e</sup> siècle, et la 'grue-symbole' installée sur des pierres en allusion aux idées du progrès technique continu et sans limites qu'on avait esthétiquement reflétées. En outre, nous avons également mis à l'écart le relief hexagonal qui sert de base ou de petit piédestal pour la conservation d'une vieille grue sur les quais de l'ancien port de Santurtzi, ce qui montre certains passages historiques pour l'évacuation des enfants durant la période de la guerre civile.

Le mobilier urbain portuaire signalé et les objets uniques de culture matérielle maritime (de caractère plus ou moins emblématique), avec une fonction d'utilité antérieure mais actuellement monumentalisés dans les espaces urbains du littoral (des fonts, des bittes d'amarrage, des pilotis, des échelles en pierre collés aux murs marins des ports fluviaux, des lampes et des rambardes ou des barres d'appui encore avec la signature de la forge et d'autres objets; des canons récupérés de façon décorative comme nous avons vu à Zumaia ou les anciens canons réutilisés sur les bords des murs de canalisation, afin d'accomplir la fonction d'éléments rythmiques d'amarrage). Tous partagent l'emplacement avec le mobilier dont le design redécouvre la mémoire et l'esthétique des éléments portuaires qui ont déjà disparu de la scénographie urbaine. Et tous viennent à réactualiser les iconographies avec la seule finalité de l'embellissement des espaces urbains littoraux (des lampes qui reprennent l'esthétique des mâts des navires, des grues, des vieux éléments en fer dans les promenades et des embarcadères qui se restituent, etc.).

Autre type de mobilier et d'éléments semi-architectoniques ou provenant de l'esthétique de l'ingénierie, quoique ne fassent pas d'allusions directes ni spécifiques à la culture maritime, ils

ont pu être 'érigés' en signes sans discussion de ces espaces littoraux (il est une 'image' actuellement typique regarder dans l'horizon du grand port extérieur de l'Abra à Bilbao et sur la digue la plus éloignée, les mâts blancs et quasi imperceptibles des aero-générateurs que nous avons antérieurement cité). Il existe aussi un large répertoire d'objets et de pièces hors du contexte, dont la permanence souvent anachronique donne compte rendu de l'appartenance de ces espaces à une limite urbaine qui a pu être autrefois un bord d'eau ou un front de mer (avec des bittes d'amarrage sans fonction dans l'intérieur des ports ou sous les façades des maisons côtières).

À côté de l'iconographie la plus traditionnelle, on constate une grande ampleur d'éléments symboliques inspirés de la pêche, l'industrie ou le monde maritime en général. La ressource artistique et esthétique est ainsi devenue un inducteur prémédité ou improvisé de la mémoire individuelle ou plus collective et institutionnelle des communautés côtières et leurs rapports historiques avec le milieu maritime; afin de faire renaître des ambiances et des imaginaires spécifiques; lieux actuellement focalisés vers l'attraction du tourisme et la publicité.

La relation avec la mer est tellement présente quant à la prédominance des thèmes et des regards influencés par l'optique de la culture littorale, les ports et la côte même ou les rivages, les embouchures, les plaies ou les marais et les falaises, et surtout les options plastiques et chromatiques que nous offre le paysage urbain-industriel, on récrée et réinventé à certaines occasions les imaginaires les plus archétypiques liés à l'histoire et aux réverbérations socioculturelles et anthropologiques (les fêtes, les galernes, les naufrages, etc.). Ils ont été utilisés sans dilution par la photographie comme forme d'interprétation symbolique de caractère esthétique ou artistique mais qui fonctionne parallèlement comme le propre document visuel de ces 'paysages ethnographiques' que nous citons comme une notion catégorique de cette recherche anthropologique et 'significative' qui met l'accent sur l'esthétique. On considère ce champ de recherche comme une vraie mine pour de futures études académiques ou la propre continuation de ce travail. De même que plusieurs autres rapports et relations entre l'anthropologie et l'esthétique que nous sommes en train de mettre en valeur dans ces pages; ouvrant la porte à un renouvellement des études sur le sujet de la culture maritime basée dans les structures profondément traditionnelles mais fleurée de nos jours au milieu de la conception urbaine et métropolitaine moderne et postmoderne qui a surgi dans le littoral basque.

Comme nous l'avons montré la considération de ces éléments dans son propre sein socioculturel, anthropologique et 'esthétique-significative' nous a conduit à dévoiler et mettre en valeur quelques 'autres' manifestations patrimoniales qui se maintiennent mais qui provoquent la honte, l'inquiétude et quelque sorte d'inconfort; soit par l'élucidation carrément difficile de l'intérêt pour le public en général ou soit par le souvenir acide d'un temps passé pas très lointain et pas excessivement heureux (par exemple des vestiges de la grande industrie au Pays Basque littoral qui se font remarquer comme des taches de rouille corrompue par l'oxydation dans les eaux plus ou moins putrides des rivières des marées). Mais ils désignent également un patrimoine parallèle avec la face la plus douce des objets constitutifs de l'image de marque. On sait que tous ces éléments de culture matérielle ont leur point originel au sein des groupes humains qui les ont utilisés, étant donné les milieux et les ressources matérielles par la consécration de quelques objectifs économiques, productifs et culturels. Leur présence répond par conséquent à une utilité en fonction de la consécration des objectifs, et ils contiennent une importance plus ou moins élevée selon l'utilité et la finalité que l'ensemble humain qui les avait placés debout veuille obtenir, cette même communauté qui les utilise et qui les maintient.

Toute une chaîne infinie d'objets mobiliers (colonnes de limitation et de division du terrain, jetées et embarcadères avec leurs accès, rampes d'échouage, ancres des bateaux monumentalisés dans les jardins, grosses chaînes, canons et bittes d'amarrage, marques et enseignes héraldiques gravés en pierre ou en fer, instruments et systèmes de mesure météorologiques et océaniques, bouées de balisage et sémaphores par la navigation maritime...), et toute une sorte d'architectures et microarchitectures fluviales ou portuaires appartenant toutes à la culture fluviale et portuaire se fait présente. Objets qui limitent le terrain physique et symboliquement, à la fois ils deviennent des signes qui jettent un arôme de vestige et de résidu dans le but de rédiger un acte notariale des multiples formes de vie, de production,

de travail et des métiers inséparables des 'saveurs' et des 'connaissances' largement introduites par cette culture maritime déroulée au Pays Basque du littoral maritime.

Pas très éloigné de ce sens, une des questions les plus symptomatiques de la nécessité sociale de conservation et de sauvetage d'une culture vive en train de se transformer nous amène à considérer l'effort de restauration, conservation et reproduction des répliques de certaines anciennes embarcations consacrées aux différents moeurs de la pêche plus ou moins traditionnelle. On a étudié dans la première partie de la thèse le cas de Santurtzi dans la métropole riveraine de Bilbao, qui peut nous servir comme fait de référence pour les différents emplacements de ces bateaux restés aujourd'hui sur des terrains secs, sur le bord de la rivière au commencement du quai de fer (École Navale à Portugalete, ou sur le même centre névralgique de Santurtzi près de l'ancien quartier des pêcheurs) et inclus un peu plus éloignés vers les nouvelles expansions périphériques. Ces embarcations peuvent jouer un rôle remarquable à niveau de la mémoire locale, comme des éléments représentatifs des activités associées aux rapports des gens de mer avec le milieu qui existait plus vivement dans les époques antérieures. Elles peuvent servir aussi pour véhiculer des aspects identitaires autour du caractère maritime des localités et des municipalités où ces éléments sont placés. Elles peuvent être également utilisées comme des références explicatives à divers niveaux; didactique et pédagogique, touristique, etc.; vestiges d'une période productive, avec quelques caractéristiques singulières de fonctionnement, et avec une projection plus forte que le seul embellissement de l'espace public urbain côtier.

Au-delà des installations aux digues sèches de l'ancien chantier naval d'Eskalduna qu'on a vu dans l'espace fluvial d'Abandoibarra à Bilbao, avec l'installation de quelques embarcations renouvelées pour le Musée Maritime de la Rivière de Bilbao, À Donostia-Saint Sébastien le Musée Naval ou "Untzi Museo" a aussi démontré une grande sensibilité pour la récupération de ces éléments patrimoniaux de la côte basque, ainsi que les associations culturelles «Albaola» à Pasaia ou «Itsas Begia» au Pays Basque du nord, consacrés à la reproduction des modèles de bateaux de pêche du Golfe de Bizkaia. Il faut pourtant mettre en évidence des interventions basées sur des critères de rigueur scientifiques avec une planification à priori. Dans la plupart des cas il se fait noter un détérioration des embarcations restaurées mais presque toujours destinées aux nouvelles fonctions d'embellissement des espaces publics urbains.

Comme on a pu voir cette dichotomie entre la part la plus 'objetuale' et la part la plus 'représentationnelle' que nous avons énoncé à l'heure d'aborder les sujets respectifs du monument et de la sculpture publique, ce fait de nouveau présente s'on prétend s'immiscer en toutes ces autres réverbérations esthétiques et artistiques qui ont lieu dans l'espace public urbain, depuis les murals et des reliefs consciemment demandés jusqu'aux manifestations plutôt anonymes mais qui rendent un caractère très fort aux façades de quelques édifices et constructions plus ou moins emblématiques des espaces d'interstice entre la ville et la mer; ainsi que de nouvelles zones résidentielles, avec une ré-dimension de l'iconographie maritime (traditionnelle, fantastique, mythologique... qui dénote certainement une interprétation symbolique dont le langage ne pas courant explicite des aspects de la vie quotidienne des lieux de localisation). Toute une sphère qui prend de l'ampleur avec la conservation du mobilier urbain-portuaire ou industriel, celui qui prolonge sa vie active en profitant aujourd'hui des stratégies de monumentalisation sans précédents. Un processus de monumentalisation plus ou moins contextuel ou anachronique sur la base de la conservation significative ou le déracinement des espaces caractéristiques d'inclusion pendant plusieurs décennies et siècles, en plus de la relation avec des paysages et des environs qui les entourent, remplis de tout un catalogue d'éléments architectoniques et de microarchitectures fluviales et maritimes tel que des darses et des quais, des digues, des ponts et de la voirie.

On peut conclure en synthèse résumée, pour autant, qu'au sein du monde urbain côtier du Pays Basque littoral il existe une spécificité portuaire et fluviale fortement enchaînée aux rapports des collectivités humaines avec le milieu, selon l'hypothèse que nous avons lancée dans l'introduction de la thèse, et qui se manifeste encore vivement dans les aspects culturels et esthétiques que nous venons de souligner dans les espaces liminaires et frontalières entre la ville et des fronts d'eau. Cela serait ainsi malgré tous les changements et mouvements historiques que les villes étudiées (Baiona, Donostia-Saint Sébastien et Bilbao) ont eu depuis les premières traces urbaines jusqu'à l'élargissement des villes au XIX<sup>e</sup> siècle et plus encore,



quand les surfaces d'eau deviennent une *'tabula rasa'*, permettant de réaliser ou d'imaginer l'utopie de la ville moderne et postmoderne. Quelques efforts en ce sens ont néanmoins favorisé les approches, les liaisons, la mise en contact comme voie de 'réconciliation' entre la ville, le port ou l'espace côtier et la mer ou le rivage. Tout cela concerne les 'entités architecturales' dans la construction significative des façades de la première ligne sur des fronts de mer ou des bords du fleuve, de même que des réverbérations artistiques-sculpturales et monumentales, et du mobilier urbain provenant des objets patrimoniaux de culture matérielle associé aux formes de vie maritime qui touchent directement la sphère de la configuration symbolique. Cette cohabitation doit aussi être celle des populations, celle des communautés ou simplement des 'passagers'. Cette connexion entre la ville, le port ou l'espace liminaire physique et symbolique avec la mer ou la rivière, assurée par les lieux publics et les activités humaines est aussi au centre de la fonction de la 'place d'eau' que nous venons de citer.

Si l'on entend la célèbre phrase d'avant-garde sur l'usage et la forme nous pouvons conclure que c'est l'usage qui fait la ville et non sa forme, étant donné que le site urbain et l'enclave portuaire doivent également réunir des usages et des activités distinctes, ainsi que des représentations et des temporalités différentes (comme la cohabitation d'artefacts appartenant aux différents époques). Dans la ville contemporaine et surtout postmoderne, le 'collage' est devenu une métaphore prise du monde de l'art mais appliquée à la construction des villes au-delà d'une technique urbanistique plutôt moderne, malheureusement devenue moins holistique et dirigée à la planification des espaces urbains (côtiers, maritimes, littoraux et de bordure) sur la base des projets architectoniques plus fragmentaires qui s'occupent des portions de ville. L'iconographie ne manque pas de véhiculer une certaine nostalgie avec des images rêvées d'une réalité portuaire, maritime ou riveraine qui de nos jours, finit par s'estomper en cédant à la 'tentation' d'un 'urbanisme photoshop' qui s'éloigne de l'urbanisme opérationnel (la forme qui s'éloigne de la fonction, et l'ornementation qui supprime l'usage).

Pendant que le territoire envahit l'eau et, inversement, l'eau envahit le territoire, physique ou symboliquement, à mesure que des éléments à différentes échelles deviennent obsolètes on les remplace ou on les monumentalise de manière plutôt anachronique et hors du contexte. La métaphore rejoint le réel et une vieille idée de la ville coopérative cède le pas devant la ville compétitive dont les concitoyens sont essentiellement des consommateurs et des acheteurs de rêves, d'imaginaires réinventés et de culture-simulacre. Mais, plus loin de quelque sorte de 'domestication des différences', des caractères et des 'personnalités', la ligne de la frontière ville-port ou 'chemin d'eau' devient alors un espace négociant; l'espace limite qui sépare donc autant qu'il relie ville et front d'eau. Il est l'expression tridimensionnelle des rapports complexes qui dépendent de la géographie des lieux, dépendant aussi du fonctionnement des espaces avec des relations entre les groupes humains et le milieu maritime; expression qui se traduit toujours par la surimpression de la silhouette de la ville sur les fronts d'eau.

**Javier Balledor, *Ur hiritik begira***  
*Observando desde la ciudad del agua*





---

**BIBLIOGRAFÍA**





BIBLIOGRAFÍA<sup>1</sup>

- ABAJO, Teresa. "Bilbao exportará desde Zorrozaurre su modelo de transformación urbana", *EL CORREO*, 9 de mayo de 2010; p. 8.
- ABAJO, Teresa. "El corredor del Txorierrri se abrirá al tráfico el 14 de noviembre", *EL CORREO*, 11 de octubre de 2003, pp. 2-3.
- ABAJO, Teresa. "El derribo de naves industriales en Zorrozaurre liberará 20 hectáreas", *EL CORREO*, 13 de julio de 2008; p. 4.
- ABAJO, Teresa. "El Puente de Deusto se viste de plata", *EL CORREO*, 15 de noviembre de 2009; p. 8.
- ABAJO, Teresa. "La ría se hace fuerte. La reforma de los muelles abre el camino a nuevas actividades de ocio", en: *EL CORREO*, 10 de julio de 2011; p. 5.
- ABAJO, Teresa. "Los obras del campo de golf de La Arboleda empezarán en marzo y durarán 18 meses", *EL CORREO*, 1 de diciembre de 2001; p. 2.
- ABAJO, Teresa. "Pulso institucional en Zorrozaurre", *EL CORREO*, 27 de diciembre de 2009; p. 3.
- ADORNO, Theodor. *Disonancias. Música en el mundo dirigido*, Madrid: Rialp, 1966.
- AGIRREAZKUENAGA ZIGORRAGA, Joseba. *Irudien bidezko bidaia Bilboko historian/Viaje visual por la historia de Bilbao*, Bilbao: Metro Bilbao, 2001.
- AGUILAR DÍAZ, Miguel; RAMÍMEZ KURI, Patricia (coord.). *Pensar y habitar la ciudad. Afectividad, memoria y significado en el espacio urbano contemporáneo*, Barcelona: Universidad Autónoma Metropolitana, Anthropos ('Temas de Innovación Social'), 2006.
- AGUILÓ ALONSO, Miguel. "Hacia una nueva dimensión ecológica en el diseño del paisaje", en: *Fabrikart. Arte, tecnología, industria, sociedad*, nº 3, Bilbao: Universidad del País Vasco/EHU, 2003; pp. 126-136.
- AGUILÓ ALONSO, Miguel. *Paisaje construido. Una aproximación a la idea del lugar*, Colección de Ciencias, Humanidades e Ingeniería, nº 56, Madrid: Colegio Oficial de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, 1999.
- AGUIRRE FRANCO, Rafael. *Donostiako kaia/ El puerto de San Sebastián*, Donostia-San Sebastián: Gobierno Vasco (Departamento de Transportes y Obras Públicas), 2001.
- AGUIRRE, Adolfo (de). *Pasando el río. Engrandecimiento de Bilbao en los últimos quince años*, Bilbao, 1891.
- AGUIRREBALZATEGI, José M. "La 'Plaza Nueva' de San Sebastián (1715)", en: *Boletín de Estudios Históricos sobre San Sebastián*, 1977; pp. 297-306.

<sup>1</sup> Partiendo de los objetivos e hipótesis, la metodología, los antecedentes y el estado actual de la cuestión hemos completado una bibliografía que se ha ido nutriendo paralelamente al estudio así como al trabajo de campo sobre el terreno, extensible a diversas disciplinas o campos de conocimiento en base al eje central de la antropología y las cuestiones estético-artísticas, junto con las aportaciones de la arquitectura, la urbanística y la ordenación del territorio. La bibliografía alfabéticamente organizada comprende dichas perspectivas que son las que vienen a estructurar el marco teórico de la tesis doctoral. La escala general de la ordenación del territorio introduce esquemas y técnicas de planificación para poder recabar en una escala inferior concerniente a la arquitectura y los elementos urbanos que nos muestran aspectos simbólicos y significativos para la construcción y configuración de los frentes de agua entre la ciudad y los bordes marítimos o ribereños; los cuales describen el semblante identitario y característico de las villas y los espacios litorales: los monumentos, la escultura pública y el mobiliario (urbano, portuario, industrial) que conforman una escenografía en la que se manifiestan multitud de objetos patrimoniales referentes a los 'paisajes etnográficos' y la cultura material de los lugares y las culturas desarrolladas en las relaciones fundamentales de los grupos humanos y las colectividades con el medio marino. Los estudios históricos, más sociológicos o relativos a la geografía humana vienen a enriquecer la visión antropológica de esta investigación signitiva y simbólico-iconográfica, mientras que revelan una cierta 'intensidad cultural' profundamente encadenada a la propia estructuración social (espacial y temporal) que se integra perfectamente en el seno de unas paralelas estructuraciones de las ciudades y los espacios públicos urbanos del límite (puertos, playas, orillas de ríos, acantilados, etc.). A la hora de citar la bibliografía que corresponde a fuentes directas e indirectas así como obras que van desde las monografías y los libros colectivos hasta las revistas especializadas, actas de congresos y documentación de variada procedencia además de los artículos de prensa, hemos conservado el idioma de origen en que están redactados.

AGUIRREGABIRIA, Elena; ITURRALDE, Juanma. "El itinerario por la ciudad como recurso didáctico: interpretación de algunos paisajes de Barakaldo", en: *Arbela. Hezkuntza Aldizkaria*, nº 31, 2002; pp. 53-59.

AIZPURU MURUA, Mikel. *Barakaldo: Historia del siglo XX. Auge de una ciudad industrial de la Margen Izquierda*. Barakaldo: Librería San Antonio, 2005.

AIZPURU MURUA, Mikel. *Barakaldo. Una ciudad industrial. Auge y consolidación (1900-1937)*, Bilbao: Ediciones Beta, 2010.

AIZPURU MURUA, Mikel. *Barakaldo. Una ciudad industrial. Esplendor, crisis y renovación (1937-2004)*, Bilbao: Ediciones Beta, 2010.

AIZPURUA Y AZQUETA, J. M. "Memoria descriptiva del proyecto de Ensanche de Amara de San Sebastián (1935) y anteproyecto de ordenanzas municipales para el nuevo ensanche de Amara de San Sebastián", en: *Nueva Forma*, 1969.

ALCAIN, P.; URTEAGA, M. "La muralla medieval de Hondarribia y las fortificaciones de las villas de realengo guipuzcoanas", en: *Actas del V Congreso de Arqueología Medieval Española* (vol. 2), Valladolid: Junta de Castilla y León, 2001; pp. 743-758.

ALDIRI (Arkitektura eta abar; Blog). [www.unibertsitatea.net/blogak/aldiri](http://www.unibertsitatea.net/blogak/aldiri). (UEU; Udako Euskal Unibertsitatea, Blog Komunitatea). Varias entradas 2008 y 2012, entre ellas: "Itsasertza" (2009/08/26), "Pasaiako ametsak" (2010/03/22).

ALLENDE LANDA, J. C. "Cultura, espacio e identidad", en: *Cultura, desarrollo y territorio*, Vitoria-Gasteiz: Xabide, 2001.

ALLENDE LANDA, J. C. *La Ordenación del Territorio en la CAPV. Directrices de Ordenación Territorial, Análisis crítico y nuevas propuestas* (informe de diagnóstico), Gobierno Vasco, 2006, [www.ingurumena.ejgv.euskadi.net](http://www.ingurumena.ejgv.euskadi.net).

ALLENDE LANDA, J. C. "La ordenación del territorio en la encrucijada", *Noticias de Gipuzkoa*, 30 de noviembre de 2005.

ALLENDE LANDA, J. C. *Medio Ambiente, Ordenación del Territorio y Sostenibilidad*, Bilbao: Universidad del País Vasco/EHU, 2000.

ALLENDE LANDA, J. C. "Ordenación del territorio y medio ambiente", *Gara*, 3 de enero de 2005.

ALLENDE LANDA, J. C. *Ordenación del territorio y políticas sectoriales. Referencias del caso vasco*, Bilbao, Universidad del País Vasco/EHU. ('Economía y Empresa'), 2002.

ALLENDE LANDA, J. C. *Planteamiento de las áreas metropolitanas*, Bilbao: Universidad del País Vasco/EHU, 1987.

ALLENDE LANDA, J. C. "Sostenibilidad y ordenación del territorio en Euskadi", *El País*, 28 de junio de 2000.

ALMÁRCEGUI, Lara. *Guía de descampados de la Ría de Bilbao*, proyecto realizado para la exposición producida por la Sala Rekalde, impreso en Amsterdam, abril de 2008.

ALONSO BESTEIRO, Ricardo; IZQUIERDO MUXIKA, Iñaki. *Meagintza irudietan/ Imágenes de la minería*, Bilbao: Museo de las Encartaciones, Juntas Generales de Bizkaia, 1998.

ALONSO MARTINEZ, Mónica. "La regeneración urbanística de Santurtzi: una nueva ciudad", en: *Estudios sobre urbanismo y ordenación del territorio III*, Bilbao, Instituto Vasco de Administración Pública (IVAP), Gobierno Vasco, 2002; pp. 119-200.

ALONSO MARTINEZ, Mónica. *Regeneración de zonas portuarias en el Bilbao Metropolitano: una Ría para el ciudadano*, Bilbao: Universidad de Deusto (tesina), 1996.

ALONSO, Aitor. "La Arboleda potenciará su tirón turístico con un parque de esculturas", *DEIA*, 9 de noviembre de 2007; p. 8.

ALONSO, Alberto G. "Arrancan las obras del eje del Ballonti para evitar que los coches de Ezkerraldea circulen por la A-8", *DEIA*, 31 de octubre de 2004; p. 2.

- ALONSO, Alberto G. "El dique de cruceros sale a flote en Getxo", *DEIA*, 12 de setiembre de 2004; p. 6.
- ALONSO, Alberto G. "La apertura del canal generará 440.000 m<sup>3</sup> de rellenos que se usarán en Zorrotzaurre", *DEIA*, 3 de setiembre de 2008; p. 2.
- ALONSO, Alberto G. "Zorrozaurre tendría que gestionarse en Ría 2000", *DEIA*, 19 de setiembre de 2004; pp. 6-7.
- ALONSO, Alberto G. "Zorrozaurre ya ha cogido velocidad de crucero", *DEIA*, 4 de julio de 2004; p. 5.
- ALONSO, Andoni; ARZOZ, Iñaki. *La Nueva Ciudad de Dios: un ensayo cibercultural sobre el tecnohermetismo*, Madrid: Siruela, 2002.
- ALONSO, E. J.; ERRO, C.; ARANA, I. *Santa Ana de Bolueta 1841-1998. Renovación y supervivencia de la siderurgia vizcaína*, Bilbao, 1998.
- ALONSO, Idoia. "Bodovalle. La última mina de hierro de Bizkaia, se clausurará el próximo año", *DEIA*, 24 de octubre de 2004; p. 2.
- ALONSO, Idoia. "Meaztegi Golf estará listo para comenzar a jugar en marzo", *DEIA*, 10 de octubre 2004; p. 6.
- ALONSO, Mikel. *Zorrozaurre*, Bilbao, Astiberri. Fábricas de Creación. Gobierno Vasco, Departamento de Cultura, 2011.
- ALONSO, Olaia. "La Diputación inicia en noviembre la obra para crear en La Arboleda un gran parque natural", *DEIA*, 10 de setiembre de 2006; p. 9.
- ALONSO, Iván. "El horno alto de Sestao sufrirá su mayor reforma hasta 2014", *EL CORREO*, 4 de marzo de 2012; p. 4.
- ALVAREZ ENPARANTZA, José L. (Txillardegí). *Antigua 1900*, Donostia-San Sebastián: Gipuzkoa Donostia Kutxa, 1992.
- ALVAREZ SAINZ, M. *La percepción de los lugares: análisis y modelización de la ciudad de Bilbao* (tesis doctoral), Bilbao: Universidad de Deusto, 1999.
- ÁLVAREZ, Alberto. "Ampliación del Euskalduna", *BILBAO*, nº 240, agosto de 2009; p. 17.
- ÁLVAREZ, Alberto. "Bolueta resucita", *BILBAO*, nº 258, abril de 2011; p. 19.
- ÁLVAREZ, Alberto. "Plan especial de Bolueta", *BILBAO*, nº 247, abril de 2010; s/p.
- ÁLVAREZ, Alberto. "Zorrotzaurre comenzará su metamorfosis en 2012", *BILBAO*, nº 246, marzo de 2010; p. 19.
- ÁLVAREZ, Alberto. "Zorrotzaurre en colores", *BILBAO*, nº 235, marzo de 2009; p. 7.
- ÁLVAREZ, Iratxe. "Cambia Lutzana. Se proyecta un nuevo barrio sin chimeneas", *ADN*, 5 de setiembre de 2006; p. 3.
- ÁLVAREZ, Iratxe. "Historia viva. El último Alto Horno se convertirá en un museo de la industria", *ADN*, 27 de febrero de 2008; p. 2.
- ÁLVAREZ, Iratxe. "La oposición pide que se paralice el relleno del canal de Deusto", *ADN*, 3 de abril de 2008, p. 3.
- ALZAOLA, José Miguel (de). *Aproximación a las capitales vascas*, Pamplona: Eunsa, 1980.
- ALZOLA Y MINONDO, Pablo (de). *El porvenir minero, industrial y comercial de Bilbao*, Bilbao: 1907.
- ALZOLA Y MINONDO, Pablo (de). *El progreso industrial de Vizcaya*, Bilbao: 1902.
- ALZOLA Y MINONDO, Pablo (de). "La ciudad de San Sebastián", *Euskal Herria*, 1897.
- ALZOLA Y MINONDO, Pablo (de). "La industria en Vizcaya", *Revista Bilbao*, nº 377, julio 1902.



- ALZOLA Y MINONDO, Pablo (de). *Monografía de los caminos y ferrocarriles de Vizcaya*, Bilbao: 1898.
- AMANN, Luis; ALONSO, Román. *Donostia postatxarteletan/ San Sebastián en la tarjeta postal*, Getxo: Santurtzi, 1993.
- AMAR DE LA TORRE, R. *Las minas de hierro de Somorrostro*, Boletín Oficial de Minas, s/l., 1844.
- AMENDOLA, Giandomenico. *La ciudad postmoderna. Magia y miedo en la metrópoli contemporánea*, Madrid, Celeste ('Arte y Arquitectura'), 2000.
- AMUNDARAIN MENDIZABAL, Ainhoa. "San Sebastián y su Periferia urbana. Una visión hacia el futuro". En: *Estudios sobre urbanismo y ordenación del territorio III. Becas de investigación de la escuela Vasca de Estudios Territoriales y Urbanos (1997-2000)*, Oñati: Gobierno Vasco. IVAP ('Urbanismo y Medio Ambiente'), 2002; pp. 41-61.
- ANABITARTE, B. *Gestión municipal de San Sebastián* (varios volúmenes), Donostia-San Sebastián: Caja de Ahorros Municipal de San Sebastián, 1964, 1971, 1974.
- ANABITARTE, B. "La reconstrucción de San Sebastián", en: *Boletín de Información Municipal*, 1963; pp. 36-36.
- ANDREOTTI, Libero; COSTA, Xavier (ed.). *Teoría de la deriva y otros textos situacionistas sobre la ciudad*, Barcelona: Museu d'Art Contemporani, 1996.
- ANDRÉS DE AGIRREZABALA, Iñigo; ARROTEGI, Igor. 2007 "Barakaldo, un mundo de historia por conocer-Barakaldo, historia mundu ezagutzeko", en: *Revista con\_margen*, nº 9, 2007; pp. 40-43.
- ANTOLÍN FARGAS, Francisca. "La industria del agua en la industrialización del bajo Nervión (1850-1930). Apuntes de un proyecto de arqueología industrial", en: *I Jornadas sobre Protección y Revalorización del Patrimonio Industrial*, Donostia-San Sebastián: 1984.
- ANTOLÍN IRIA, J. E. "Evolución urbana y análisis desde 1876 hasta nuestros días del desarrollo industrial y residencial de los municipios de Baracaldo, Sestao, Portugalete, Trápaga y Ortuella: el factor industrial y minero", *Anuario de EVETU* (Escuela Vasca de Estudios Territoriales y Urbanos), IVAP, 1989.
- APARICIO PÉREZ, Celia. "La especulación del suelo en San Sebastián y su jurisdicción tras el incendio de 1813", en: *Revista de Historia de Euskal Herria*, Universidad de Deusto, 1986; pp. 135-172.
- ARALUCE, A. "El barrio aristocrático de Neguri en la Anteiglesia de Guecho", *Vida Vasca XLIV*, 1967.
- ARBAIZA ÁLVAREZ, Joseba; LOZANO VALENCIA, Peio (coord.). *Lurralde-antolamendua Euskal Herrian: gaur egungo egoera, gatazkak eta erronkak*, Bilbao: Udako Euskal Unibertsitatea (UEU), 2010.
- ARBELAIZ, Juan J. *Grabados y planos de San Sebastián. Cuatro siglos de historia* (s. XVI-XIX), Donostia-San Sebastián: Txuri Urdin, 1993.
- ARECHAVALETA, J. A.; URIARTE, J. *Plan especial del área de Basurto, Olaveaga, San Mamés de Bilbao. Aspectos generales y su evolución urbanística* (inédito), Bilbao: 1980.
- ARESO, P.; AYERBE, E.; YÁÑIZ, S. *Donostia-San Sebastián: la ciudad: vida, paisajes, símbolos*, Oiartzun: Sendoa, 2001.
- ARGAN, G. C. *El concepto del espacio arquitectónico desde el Barroco hasta nuestros días*, Buenos Aires: Nueva Visión, 1966.
- ARIZAGA BOLUMBURU, B.; BARRENA OSORO, E. "El litoral peninsular en la época preurbana y el nacimiento de San Sebastián", en: *Lurralde. Investigación y espacio*, XIII, Donostia-San Sebastián: Instituto Geográfico Andrés Urdaneta, 1990.
- ARIZAGA BOLUMBURU, Beatriz. "El litoral vasco en época preurbana y el nacimiento de San Sebastián", en: *Lurralde*, 13, 1990; pp. 277-312.
- ARIZAGA BOLUMBURU, Beatriz. *El nacimiento de las villas guipuzcoanas en los siglos XIII y XIV: morfología y funciones urbanas*, Donostia-San Sebastián: Sociedad Guipuzcoana de Ediciones y Publicaciones, 1978.

- ARMABAT, Idota. "El 'Soho' bilbaíno", *BILBAO*, nº 200, enero de 2006; p. 2.
- ARMABAT, Idota. "Vivir en Zorrotzaurre", *BILBAO*, nº 203, abril de 2006; pp. 2-3.
- ARMABAT, Idota. "Zorrotzaurre será una península", *BILBAO*, nº 202, marzo de 2006; p. 14.
- ARNAIZ, Ana (et al.). *261141 Izarrak alde. Donostiako hilerri-lehiaketarako egindako proiektua*, Navarra: Fundación Museo Jorge Oteiza, 2010.
- ARNAIZ, Ana (et al.). "De modernidades y de oportunidades. Escultura pública en el País Vasco", *CIMAL. Arte Internacional* ('Monográfico Arte Público'), nº 54, Valencia, 2001.
- ARNAIZ, Ana (et al.). "Entre el monumento y la escultura pública (I)", *biTARTE* ('Revista cuatrimestral de Humanidades'), nº 10, Donostia-San Sebastián: 1996.
- ARNAIZ, Ana (et al.). *La colina vacía. Jorge Oteiza-Roberto Puig. Monumento a José Batlle y Ordóñez. 1956-1964*, Bilbao: ehu press (Universidad del País Vasco/EHU), 2008.
- ARNAIZ, Ana (et al.). "Monumento para una ciudad: Oteiza y el Cementerio de Ametzagaña", *Ondare 26*, Donostia-San Sebastián: Eusko Ikaskuntza/SEV., 2008; pp. 255-275.
- AROCENA, I. "Las murallas de San Sebastián", en: *Boletín de la Real Sociedad Bascongada de Amigos del País*, año XVIII, coaderno segundo, 1962.
- ARPAL POBLADOR, Jesús. *Las ciudades. Visión histórica y sociológica*, Barcelona: Montesinos, s/f.
- ARPAL POBLADOR, J.; MINONDO, A. "El Bilbao de la industrialización: una ciudad para una elite", *Saioak*, nº 2, 1978.
- ARREGUI FORT, Ignacio. *Historia de San Sebastián*, Donostia-San Sebastián: Caja de Ahorros Municipal, 1966.
- ARRINDA ALBISU, Donato. "El puerto de San Sebastián durante los años 1855-1857", en: *BEHSS (Boletín de Estudios Históricos sobre San Sebastián)*, nº 16-17, Donostia-San Sebastián: 1982-1983.
- ARRIOLA, Nora. "El paraninfo de la UPV culminará Abandoibarra", *BILBAO*, nº 222, enero de 2008, p. 15.
- ARROYO MUÑOZ, Eduardo. "Estadio de fútbol de Lasasarre. Barakaldo", en: *El Croquis, revista de arquitectura*, nº 118, 2003a; pp. 30-59.
- ARROYO MUÑOZ, Eduardo. "Nuevo Estadio de fútbol de Lasasarre. Barakaldo", en: *El Croquis, revista de arquitectura*, números 106/107, 2001a; pp. 140-149.
- ARROYO MUÑOZ, Eduardo. "Plaza del Desierto. Barakaldo", en: *El Croquis, revista de arquitectura*, números 106/107, 2001b; pp. 108-123.
- ARROYO MUÑOZ, Eduardo. "Plaza del Desierto, Barakaldo (Vizcaya)", en: *Arquitectura y Vivienda*, números 93-94, 2002; pp. 128-133.
- ARROYO MUÑOZ, Eduardo. "Una campa translúcida. Estadio de futbol de Lasasarre, Barakaldo", en: *Arquitectura Viva*, nº 92, 2003b; pp.30-37.
- ARROYO, José Víctor. *Sestao, la primera transformación acelerada, 1825-1860*, Bilbao, 1989
- ARROYO, M. "La Contraurbanización: un debate metodológico y conceptual sobre la dinámica de las Áreas Metropolitanas, en: *Scripta Nova*, nº 97, [www.ub.es/geocrit/sn-97.htm](http://www.ub.es/geocrit/sn-97.htm), 2001.
- ARSOAGA, Miguel. *Donostia-San Sebastián: guía de arquitectura*, Gipuzkoa: Colegio Oficial de Arquitectos Vasco Navarros, s/f.
- ARSUAGA-LUIS SESE, Miguel. *Donostia-San Sebastián. Guía de Arquitectura*, COAVN, 1997.
- ARTOLA, Miguel (ed.). *Donostiaren historia* (bertsio laburtua), Donostia-San Sebastián: Nerea, Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián, 2001.
- ARTOLA, Miguel. *Historia de la reconstrucción de San Sebastián*, Donostia-San Sebastián: Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián, 1963.

- ARTOLA, Miguel; CASTELLAS, Luis. *Donostiaren historia*, Hondarribia: Nerea, 2001.
- ARZAC, A. "Algorta. Apuntes históricos y descriptivos", *Euskal Erria* XLIX, 1903.
- ASCHER, F. *Los nuevos principios del urbanismo: el fin de las ciudades no está a la orden del día*, Madrid: Alianza, 2000.
- ASENSIO CERVER, Francisco (ed.). *La arquitectura de aeropuertos y estaciones*, Vitoria-Gasteiz: 1997.
- ASENSIO ZAN, Itziar. 1993 "Catalogación del patrimonio minero. Gallarta /Barakaldo", en: *Boletín Minero ANABAD*, tomo 46, nº 2, 1993; pp. 129-140. [www.dialnet.unirioja.es](http://www.dialnet.unirioja.es)
- ASTIZARAN ACHABAL, María I. *El Consulado de San Sebastián y los proyectos de ampliación del puerto en el siglo XVIII*, Donostia-San Sebastián: Fundación Kutxa, 1998.
- ASTIZARAN ACHABAL, María I. "Las primeras edificaciones de San Sebastián tras el incendio de 1813", en: *Boletín de Estudios Históricos sobre San Sebastián*, 1992; pp. 19-32.
- ATIENZA, L. "Un proyecto estratégico para la revitalización del Bilbao Metropolitano", en: VV. AA. *Las grandes ciudades: debates y propuestas*, Madrid: Economistas, 1991.
- ATXUTEGI, Aitziber. "El IMQ e Idom podrán empezar a construir en Zorrotzaurre a mediados de 2009", *DEIA*, 5 de septiembre de 2008; p. 2.
- AUGÉ, Marc. *Hacia una antropología de los mundos contemporáneos*, Barcelona: Geodisa, 1995.
- AUGÉ, Marc. *Le sens des autres*, Paris: Fayard, 1994a.
- AUGÉ, Marc. *Non-lieux, introduction à une anthropologie de la Surmodernité*, Paris: Seuil, 1994b.
- AVERSA, Clara Stella Vicari. *La tierra y el mar: la arquitectura en el borde litoral* (tesis doctoral. Directores: Xavier Unzuurrungaza y César Portela), Donostia-San Sebastián, Universidad del País Vasco/EHU. (Escuela Técnica Superior de Arquitectura de San Sebastián), 2003.
- AYERBE MÚGICA, Olatz. "La Eurociudad vasca Bayonne-Dionostia/San Sebastian", en: *Estudios sobre Urbanismo y Ordenación del Teritorio*, Oñati: Governnement Basque, IVAP, 2002; pp. 70-90.
- AYERBE, Enrique (ed.). *Baiona: bizia, paisaia, sinboloak*, Oiartzun: Sendoa, 1994.
- AYERBE, Enrique. "Introducción", en: *Hiriburuak. Baiona/Bayona*, Bilbao: Sendoa, 1994; pp. 5-6.
- AYERBE, M.; FERNÁNDEZ, C. "Jardines de Alderdi Eder y Alameda del Boulevard (Donostia-San Sebastián)", en: *Arkeoikuska 98*, Vitoria-Vitoria-Gasteiz: Gobierno Vasco, 1999; pp. 403-407.
- AYERBE, M.; FERNÁNDEZ, C. "Jardines de Alderdi-Eder y Boulevard (Donostia-San Sebastián)", en: *Arkeoikuska 97*, Vitoria-Vitoria-Gasteiz: Gobierno Vasco, 1998; pp. 303-308.
- AYERBE, M.; FERNÁNDEZ, C. "Sondeos arqueológicos en el Boulevard (1993). El Frente de Tierra de las fortificaciones de San Sebastián (s.XVI)", en: *Boletín de Estudios Históricos sobre San Sebastián* (vol. 28), 1994; pp. 741-766.
- AYNONIMO, C. *Lo studio dei fenomeni urbani*, Roma: Officina Edizioni, 1977.
- AYNONIMO, C. *Orígenes y desarrollo de la ciudad moderna*, Barcelona: Gustavo Gili, s/f.
- AYUNTAMIENTO DE DONOSTIA-SAN SEBASTIÁN. *Donostiako Hiri-Ordenazioko Plan Orokorra*, Donostia-San Sebastián: Oficina del Plan General, Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián, 2008.
- AYUNTAMIENTO DE DONOSTIA-SAN SEBASTIÁN. *El murallón de Zurriola*, Donostia-San Sebastián: Gráficas Baroja, 1897.
- AZCONA GUERRA, Ana M. *Del puerto comercial al puerto industrial. Síntesis comparada de los puertos vascos de Pasajes y Bayona. Siglos XVIII y XIX*, s/l.: Eusko Ikaskuntza/SEV., 2001.
- AZCONA PASTOR, J. M.; BILBAO NOTARIO, Miren; ETXEBARRIA MIRONES, Txomin. *Historia de la Anteiglesia de San Miguel de Basauri*, Bilbao: Ayuntamiento de Basauri, 1996.

- AZCONA, Tarsicio (de). *Un pleito perdido por San Sebastián (1623-1627). Fundación de la parroquia de Pasajes*, Donostia-San Sebastián: 1978.
- AZPIRI ALBISTEGI, Ana. *Urbanismo en Bilbao 1900-1930*, Vitoria-Gasteiz: Gobierno Vasco. Departamento de Ordenación del Territorio, Vivienda y Medio Ambiente, 2000.
- AZURMENDI, Luis. "Patrimonio natural y patrimonio cultural", en: *Fabrikart. Arte, tecnología, industria, sociedad*, nº 9 ("Sostenibilidad"), Bilbao: Universidad del País Vasco/EHU, 2009-2010; pp. 40-41 y ss.
- AZURMENDI, Nerea. "[La Draga Jaizkibel] Será restaurada, pero no volverá a navegar", *El Diario Vasco*, 17 de febrero de 2010 (Cultura Patrimonio), 50.
- AZURMENDI, Nerea. *La otra mirada. Esculturas en Donostia-San Sebastián*, katalogoa, 2005.
- BACHELARD, Gaston. *La poétique de l'espace*, Paris: PUF, 1974.
- BACIGALUPE, Daniel. "La nueva feria, a tres meses vista", *BILBAO*, nº 179, febrero de 2004; p. 6.
- BACIGALUPE, Daniel. "Setecientos años de tradición portuaria", *BILBAO*, nº 208, octubre de 2006; p. 2.
- BACIGALUPE, Daniel. "Un Manhattan a escala bilbaína", *BILBAO*, nº 187, noviembre 2004; p. 4.
- BACIGALUPE, Daniel; ARRIOLA, Nora. "Abandoibarra: objetivo 2011", *BILBAO*, nº 204, mayo de 2006; pp. 2-3.
- BADOSA CONILL, Luis. *Arte e industria. Influencia de las formas industriales en el arte del siglo XX, 1900-1945* (tesis doctoral), Bilbao: Universidad del País Vasco/EHU ('Serie Tesis Doctorales'), 1995.
- BADOSA CONILL, Luis (dir.). *Utopías sobre el medio ambiente industrial*. Proyecto de investigación, Bilbao: Universidad del País Vasco/EHU. Facultad de Bellas Artes, 1992.
- BALANDIER, Georges. *Modernidad y poder. El desvío antropológico*, Jucar Universidad, s/l. 1988.
- BALASQUE, J. (avec la collaboration de É. Dulaurens). *Études historiques sur la ville de Bayonne*, Baiona: 1862-1875 (3 vol.).
- BALLESTEROS, L. María. *Donostia-San Sebastián 2003* [material cartográfico], Donostia-San Sebastián: Ediciones actuales, 2003.
- BALZOLA, A. *El efecto Guggenheim*, Madrid: SM, 2003.
- BANÚS AGUIRRE, José L. *El fuero de San Sebastián y su época*, en: *AHDE*, 53, 1983.
- BANÚS AGUIRRE, José L. "El límite oriental de San Sebastián y el puerto de Pasajes", en: *Homenaje a D. Julio de Urquijo (Boletín de Estudios Históricos sobre San Sebastián, tomo III)*, Donostia-San Sebastián: 1950.
- BANÚS AGUIRRE, José L. "La cadena del Pasaje", en: *Boletín de Estudios Históricos sobre San Sebastián*, 21, Grupo Dr. Camino de Historia Donostiarra, 1987; pp. 475-477.
- BANÚS AGUIRRE, José L. "San Sebastián en el tránsito de la Edad Media a la Edad Moderna: con algunas anotaciones de tiempos anteriores o posteriores", en: *Boletín de Estudios Históricos sobre San Sebastián*, 1987; pp. 11-81.
- BARAÑANO, Kosme. *Chillida en San Sebastián*, Donostia-San Sebastián: Kutxa, 1982.
- BARBERIA, Imanol. *Las Sirgueras de la Ría de Bilbao*. Bilbao: BBK. Colección Temas Vizcaínos, 2006.
- BARDET, M. *La fin du paysage*, Paris: Anthropos, 1973.
- BARINAGA, L. "Tranvías aéreos de Bilbao", *Revista de Obras Públicas*, tomo XXIX, 1881.
- BARREIRO, Carmen. "Bilbao Ría-2000 cuestiona el anillo de Renfe por Abandoibarra", *EL CORREO*, 13 de diciembre de 2003; pp. 2-3.
- BARRENETXEA, Gorane. "Ametzola etorkizunari begira", *BILBAO*, nº 214, abril de 2007; p. 23.

- BARRENETXEA, Gorane. "Zorrotzaurre XXI. Mendeko auzoa", *BILBAO*, nº 220, noviembre de 2007; p. 4.
- BARRIO PANGUA, Paco. *San Sebastián en la tarjeta postal y en la "Belle Époque"*, Donostia-San Sebastián: Paco Barrio Pangua, 1994.
- BARROETA, B.; CASTILLO, J.; GÓMEZ-LARRAÑAGA, P. *La problemática de la desindustrialización y estrategias de revitalización en áreas de declive. El caso del Bilbao Metropolitano*, Bilbao: Bilbao Metròpoli-30, 1993.
- BARRUTIA, X. "Altos Hornos de Vizcaya-ren berregituraketa", *Uztaro*, 32, 2000; pp. 3-16.
- BARTH, Fredrik. *Los grupos étnicos y sus fronteras*, México: Fondo de Cultura Económica, 1976.
- BASAS FERNANDEZ, Manuel. *Diccionario abreviado de las calles de Bilbao*, Bilbao: Ayuntamiento de Bilbao, 1991.
- BASAS FERNANDEZ, Manuel. *El crecimiento de Bilbao y su comarca*, Bilbao: Ayuntamiento de Bilbao, 1969.
- BASSOLS DE CLIMENT, Mariano (dir.). *San Agustín. La ciudad de Dios*, Barcelona: Alma Mater, 1953.
- BASTIDA, Maitane. "Sestao, la ciudad fábrica", *EL CORREO*, 25 de abril de 2010; p. 16.
- BASURTO FERRO, Nieves. "Bilbao, entre dos siglos", en: *Bilbao entre dos siglos* (exposición del centenario de la Bolsa de Bilbao 1890-1990), Bilbao: Bolsa de Bilbao, 1990; pp. 13-34.
- BAUDRILLARD, Jean. *Cultura y simulacro*, Barcelona: Kairós, 1998.
- BAZA, Naiara. "Los puntales de la Ría", *BILBAO*, nº 267, febrero de 2012; pp. 2-3.
- BAZAL CORRALES, Jesús. *El Peine del Viento: Eduardo Chillida, Luis Peña Ganchegui*, Pamplona-Iruñea: Q Editions, 1986.
- BEASCOECHEA GANGOITI, José María. *Desarrollo económico y urbanización de la ría de Bilbao. La configuración urbana de Getxo* (tesis doctoral), Bilbao: Universidad del País Vasco/EHU, 1990.
- BEASCOECHEA GANGOITI, José María. *Getxo*, Bilbao: Diputación Foral de Bizkaia (Bizkaiaiko herrien monografiak), 1992.
- BEASCOECHEA GANGOITI, José María. "La Ría, el puerto, sus riberas: dos orillas unidas por un puente", en: *Cien años del Puente de Bizkaia*, Bilbao: Diputación Foral de Bizkaia, 1993.
- BEASCOECHEA GANGOITI, José María. *Propiedad, burguesía y territorio. La conformación urbana de Getxo en la Ría de Bilbao, 1855-1900*, Bilbao: Universidad del País Vasco/EHU, 2000.
- BEAUJEU-GARNIER, J. *Géographie Urbaine*, Paris: Armand Colin, 1980.
- BEAUJEU-GARNIER, J.; CHABOT, G. *Tratado de Geografía Urbana*, Barcelona: Vives, 1970.
- BENDER, B. "Time and landscape", en: *Current Anthropology*, nº 43, agosto-octubre 2002; pp. 11-29.
- BENEVOLO, Leonardo. *Diseño de la ciudad. El arte y la ciudad contemporánea*, México: Gustavo Gili, 1978.
- BENEVOLO, Leonardo. *La ciudad Europea*, Barcelona: 1993.
- BENÉVOLO, Leonardo. *Los orígenes de la urbanística moderna*, Buenos Aires: tekné, 1967.
- BENÉVOLO, Leonardo. *Orígenes del urbanismo moderno*, Madrid: Celeste, 1992.
- BENJAMÍN, Walter. *Discursos interrumpidos I* ("La obra de arte en la época de su reproductibilidad técnica"), Madrid: Taurus, 1973.
- BERGER, Michel. "Ressemblances et dissemblances des paysages frontaliers du Pays Basque" en: URTEAGA, Eguzki (coord.). *L'aménagement du territoire en Pays Basque*, Zarautz: Eusko Ikaskuntza/SEB, Dakit, 2008.

- BÉRIAC, Françoise. «Bayonne au Moyen Age», en: PONTET, Josette (dir.). *Histoire de Bayonne*, Toulouse Cedex: Privat, Univers de France, 1991; pp. 27-74.
- BERQUE, A. (et al.). *Cinq propositions pour une théorie du paysage*, Pays Basque: Champ Vallon, 1994.
- BERQUE, A. *El pensamiento paisajero*, Madrid: Biblioteca Nueva, 2009.
- BERQUE, A. (et al.). «L'habitat insoutenable: recherche sur l'histoire de la désurbanité», *Espace géographique*, 2002; pp. 241-251.
- BERQUE, A. (et al.). «Paysage-empreinte, paysage-matrice: éléments de problematique pour une géographie culturelle», *Espace géographique*, 1984.
- BERREIRO, Luis. *El puerto de Bilbao y su zona de influencia*, Bilbao: 1970.
- BIDAGOR, Pedro. "El siglo XIX", en: *Resumen histórico del urbanismo en España*, Madrid: Instituto de Estudios de Administración Local, 1968.
- BIDAGOR, Pedro. "Urbanismo y arquitectura de San Sebastián durante el último siglo", *Revista Nacional de Arquitectura*, 63, año VII, marzo de 1947.
- BIDART, P. (coord.). *La production sociale des espaces*, s/l.: Université de Pau et des Pays de l'Adour, 1986.
- BIKANDI-MEJÍAS, Aitor. *Baib@o. Diálogo espacial*, Zaragoza: Ellago, 2007.
- BILBAO, Iñaki. *La Ría y su Industria a finales del siglo XX*, Ayuntamiento de Barakaldo, 1994a.
- BILBAO, Iñaki. *Tipificación y desarrollo pictórico del contraste claroscuro en el paisaje de la Margen Izquierda de la Ría de Bilbao*. Tesis doctoral. Universidad del País Vasco/EHU. Bilbao, 1994b (inédito).
- BILBAO LARRONDO, Luís. "La metamorfosis de Bilbao. 1975-1979", en: *Ondare 26. Revisión del Arte Vasco entre 1975-2005*, Donostia-San Sebastián: Eusko Ikaskuntza/SEV., 2008; pp. 287-299.
- BILBAO METRÓPOLI-30. Bilbao, una metrópoli con alma*, Bilbao: Bilbao Metrópoli-30, 1997.
- BILBAO, Iñaki. *La ría y su industria al final del siglo XX*, Barakaldo: Librería San Antonio, s/f.
- BILBAO-GOYOAGA, Jesús. *El genio de La Ría*, Bilbao: Muelle de Uribitarte ('Temas de Euskal Herria'), 2005.
- BISQUERT, Adriana (ed.). *Actas del curso urbanismo y mujer. Nueva visión de espacios públicos y privados*, Málaga 1990, 1993 y Toledo 1994, Seminario Permanente Ciudad y Mujer, 1995.
- BLANC, L. L. *La ría y el urbanismo. Monografía de la ría bilbaina*, Bilbao: Taller de Uriguen Dochao, s/f.
- BLAY DE GAIX, G. F. (de). *Histoire militaire de Bayonne*, Baiona: 1899.
- BOHIGAS, Oriol. "La ciudad como forma en evolución", en: GALARRAGA ALDANONDO, Iñaki. *La vasconia de las ciudades. Bayona, Bilbao, Pamplona, San Sebastián, Vitoria-Gasteiz. Ensayo arquitectónico e iconográfico*, Bilbao: Iñaki Galarraga Aldanondo (ed.), 1996; s/p.
- BOHIGAS, Oriol. "Los ensanches urbanos y su desarrollo", *Boletín de Información Municipal de San Sebastián*, 1963.
- BONET CORREA, Antonio. *Morfología y ciudad*, Barcelona: Gustavo Gili, 1978.
- BOOKCHIN, M. *Los límites de la ciudad*, Madrid: Blume, 1978.
- BORDEJE, Federico. *El Castillo de la Mota de San Sebastián y fortificaciones guipuzcoanas*, Donostia-San Sebastián: Real Sociedad Bascongada de Amigos del País, 1952.
- BORJA, Jordi; CASTELLS, Manuel; DORADO, Roberto; QUINTANA, Ignacio (eds). *Las grandes ciudades de la década de los noventa*, Madrid: Sistema, 1990.

- BORJA, Jordi; MUXI, Zaida. *Espacio público: ciudad y ciudadanía*, Barcelona: Electa ('Espacio Público'), 2003.
- BORJA, Jordi; MUXI, Zaida. *Urbanismo en el siglo XXI. Bilbao, Madrid, Valencia, Barcelona*, Barcelona: Ediciones UPC, Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Barcelona, 2004; p.14.
- BORRA, Carlos C. "El macroparque comercial de Ortuella se ratificará en enero", *DEIA*, 2 de diciembre de 2001, p. 3.
- BORRA, Carlos C. "El último tren del parque", *DEIA*, 23 de noviembre de 2003; pp. 2-3.
- BORRA, Carlos C. "La construcción de BEC culminará en marzo, para la feria internacional de Gastech", *DEIA*, 1 de agosto de 2004, p. 2.
- BORSI, F. *Introduzione alla Archeologia Industriale*, Roma: Officina Edizioni, 1978.
- BOUDEVILLE, J. R. *Amenagement du territoire et polarization*, Paris: 1972.
- BOURLIER, Pierre; CLÉMENT, Orillard (ed.). *Making the city by the sea. Forum & Workshop Marseille 2001*, Barcelona: Berlage Institute, Fundació Mies van der Rohe/ Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Barcelona, Institut Français d'Architecture, 2003.
- BRAY, Zoe. «Boundaries in a 'borderless' Europe: European Integration and Cross-Frontier Cooperation in the Basque Country», en: KOFF, Harlan (ed). *Transforming Regions, Borders and Cities? The Impact of International Phenomena on sub-national and Trans-national areas*, Brussels: PIE Peter Lang, 2007.
- BRAY, Zoe. «Frontières et identité: perceptions et vécus de l'espace des lieux côtés de la frontière franco-espagnole au Pays Basque», en: URTEAGA, Eguzki (coord.). *L'aménagement du territoire en Pays Basque*, Zarautz: Dakit, Eusko Ikaskuntza/SEV., 2008; pp. 69-80.
- BRAY, Zoe. «Frontières: lignes de mémoires», en: *Pays Basque Magazine*, March-April, 2006.
- BRAY, Zoe. «Identité: définitions et interprétations au Pays Basque», en: *Bulletin du Musée Basque*, Baiona: edition spécial avec Eusko Ikaskuntza/SEV., 2006.
- BREA, José Luis. "Evoluciones de la escultura en los años 80 y 90", en: *Arte. Proyectos e ideas*, Valencia: Universidad Politécnica de Valencia. Vicerrectorado de Cultura, 1996.
- BRIAN, N. *Planificación urbana y regional*, Madrid: Instituto de Estudios de la Administración Local, 1971.
- BUCHANAN, R. A. *The teory and practise of industrial Archaeology*, Bath Univ. Press, 1968.
- BUERBA Y ARENA, María. *Bilbao. Visión plástica y documental. Siglo XX*, Bilbao: edición propia, 1997.
- BUJÁN, Laura. "El BEC da un impulso a la Margen Izquierda", *DEIA*, 25 de abril de 2004; p. 4 ('index').
- BUXÓ, M. J. "El imaginario fluvial", en: ÁLVAREZ, L. (ed.). *Culturas del agua*, Murcia: Godoy, 2004; pp. 22-36.
- CALLE ITURRINO, Esteban. *Bilbao en el Camino de Santiago*, Bilbao: 1950.
- CALLE ITURRINO, Esteban. "Biografía del Paseo del Arenal", en: *La Gran Enciclopedia Vasca*, tomo III, Bilbao: 1968; pp. 286-300.
- CALLE ITURRINO, Esteban. *Churruca y el Abra*, Bilbao, Caja de Ahorros Vizcaína ('Temas Vizcaínos'), 1977.
- CALLEJA, S. "Viejos paseos renovados", en: *Bilbao*, nº 259, mayo de 2011.
- CALVINO, Italo. *Las ciudades invisibles*, Madrid: Siruela, 2005.
- CALVO SERRALLER, Francisco. *Escultura española actual: una generación para un fin de siglo*, Madrid: Lugar C, 1992.
- CALVO SERRALLER, Francisco. "La caída de las estatuas", *El País (Babelia)*, 16 de enero de 1993.

- CALVO-SÁNCHEZ, M. J. *Crecimiento y estructura urbana de San Sebastián*, Donostia-San Sebastián: Sociedad Guipuzcoana de Ediciones y Publicaciones, 1983.
- CÁMARA DE COMERCIO DE BILBAO. *El Puerto de Bilbao y su zona de influencia*. Bilbao: Elexpuru, 1970.
- CAMARGO BILBAO, Cristina. "Exhiben los cinco proyectos finalistas para Garellano", *NERVIÓN*, 20 de mayo de 2009, p. 6.
- CAMINO, J. A. *Historia de la ciudad de San Sebastián*, Donostia-San Sebastián: Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián, 1963.
- CANCLINI, Nestor. *La globalización imaginada*, Barcelona: Paidós, 1999.
- CANO, Nuria. *Miradas y tensiones en los paisajes del valle de Carranza* (tesis doctoral inédita), Donostia-San Sebastián: Universidad del País Vasco/EHU, Facultad de Filosofía y Ciencias de la Educación, Departamento de Filosofía de los Valores y Antropología Social, 2011.
- CANO, Nuria. "Nuevas aproximaciones al estudio del paisaje desde la antropología", en: *Kobie*, nº XIII ('Serie Antropología Cultural'), Bilbao: Diputación Foral de Bizkaia, 2009; pp. 37-52.
- CÁNOVAS, Carlos; SÁNCHEZ OSTIZ, Miguel. *Deriva de la Ría: Paisaje sin retorno*, Bilbao: Bilbao Bizkaia Kutxa, 1994.
- CAPEL, H. *La morfología de las ciudades. Sociedad, cultura y paisaje urbano*, Barcelona: Salvat, 1994.
- CARAPINHA, A. "Los tiempos del paisaje", en: MADERUELO, J. (ed.). *Paisaje e Historia*, Madrid: Adaba, CDNA, 2009; pp. 111-128.
- CÁRCAMO, Joaquín (Coord.). *Seminario de Arqueología Industrial – Arkeologi Industrial Mintegia*. Barakaldo: Instituto Politécnico de Barakaldo, 1990 (inédito).
- CARCAMO, Joaquín. *El patrimonio industrial de Bizkaia*, Bilbao: Diputacion Foral de Bizkaia, 1990.
- CÁRCAMO, J. *Informe intemo para una posible restauración de los hornos pertenecientes a las minas José, Lorenza y Amalia Vizcaína*, Bilbao: 1988 (inédito).
- CARCAMO, Joaquín; NAVARRO, J. (coords.). *Embarcaderos de mineral de las sociedades Orconera Iron Ore y de la Cía Franco Belga en la ría de Bilbao*, Campaña Nacional de Arqueología Científica e Industrial para Jóvenes, s/l: 1987.
- CARERI, Francesco. *Walkscapes: el andar como práctica estética = Walking as an aesthetic practice*, Barcelona: Gustavo Gili, 2002.
- CARO BAROJA, J. *Los vascos y el mar*, Donostia-San Sebastián, Txertoa, 1985.
- CAROLAN, M. S. "Ecological representation in deliberation: the contribution of tactile spaces", *Environmental Politics*, 15, 3, 2006; pp. 345-361.
- CARRERAS, José Julio. "La recuperación del patrimonio industrial mueble. El Museo de la Técnica de Euskadi", en: *II Jornadas sobre la protección y revalorización del patrimonio industrial*, Barcelona: Generalitat de Catalunya/Gobierno Vasco, 1988.
- CARTER, H. *El estudio de la geografía urbana*, Madrid: Instituto de Estudios de Administración Local (IDEAL), 1983.
- CASTANEDO, Jesús. "Barakaldo-Margen Izquierda del Nervión", en: *Cuadernos de Realidades Sociales*, nº 45-46, 1995; pp.167-170.
- CASTELLS, Manuel. *Crisis urbana y cambio social*, Mexico: Siglo XXI, 1981.
- CASTELLS, Manuel. *La ciudad informacional*, Madrid: Alianza, 1995.
- CASTELLS, Manuel. *La ciudad informacional*, Madrid: Siglo XXI, 1991/ *The informational city*, Oxford: Basil Blackwell, 1989.
- CASTELLS, Manuel. *La cuestión urbana*, Madrid: Siglo XXI, 1974.



- CASTELLS, Manuel. *Problemas de investigación en sociología urbana*, México: Siglo XXI, 1971.
- CASTELLS, Manuel; HALL, Peter. *Las tecnópolis del mundo. La formación de los complejos industriales del siglo XXI*, Madrid: Alianza, 1994.
- CASTRO, I. "El Ayuntamiento diseña un parque con lago artificial para el monte Kobetas", *EL CORREO*, 4 de enero de 2003; p. 10.
- CAVA MESA, María J. "Balnearios y baños de ola en Bizkaia", en: *Itsas memoria. Itsas ondarea/Patrimonio marítimo (Revista de estudios Marítimos del País Vasco)*, Donostia-San Sebastián: Untzi Museoa/Museo Naval, Diputación Foral de Gipuzkoa, 2009; pp. 369-379.
- CAVA MESA, María J. "Construcción y destrucción del Puente de Deusto", *BILBAO*, nº 233, enero de 2009, p. 15.
- CAVA MESA, María J. "Construcción y destrucción del Puente de Deusto", *BILBAO*, nº 232, diciembre de 2008; p. 10.
- CAVA MESA, María J. "El Consulado de Bilbao, V Centenario", *BILBAO*, nº 259, mayo de 2011; p. 10.
- CAVA MESA, María J. "Obras, infraestructuras y servicios para Bilbao, en el siglo XVII", *BILBAO*, nº 193, mayo de 2005; p. 25.
- CDPB. *Le Schéma d'Aménagement et de Développement du Pays Basque. Orientations Générales*, Baiona: 1997.
- CENDERO IRAOLA, Alejandro. "La influencia francesa en la arquitectura pública donostiarra durante la restauración", en: *Ondare 23*, Donostia-San Sebastián: Eusko Ikaskuntza/SEV., 2004; pp. 255-265.
- CENICACELAYA, Javier. "Arquitectura y urbanismo en el País Vasco entre 1975 y 2009", *Ondare 26*, Donostia-San Sebastián: Eusko Ikaskuntza/SEV., 2008; pp. 37-63.
- CENICACELAYA, Javier (et al.). *Guía de arquitectura metropolitana. Bilbao*, Bilbao: COAVIN, 2002.
- CENICACELAYA, Javier; ROMÁN, Antonio; SALOÑA, Iñigo. *Bilbao. Hiri ikuspegia/ Una visión urbana/ An Urban vision, 1300-2000*, Bilbao: COAVN Bizkaia, 2001.
- CERDÀ, Ildefonso. *Las cinco bases de la teoría general de la urbanización*, Madrid: Arturo Soria y Puig (compilateur), 1996.
- CERDÀ, Ildefonso. *Teoría de la construcción de las ciudades aplicada al proyecto de reforma y ensanche de Barcelona*, Madrid: MAP-Ajuntament de Barcelona, 1991. Original, Barcelona: 1859.
- CERDÀ, Ildefonso. *Teoría general de la urbanización. Reforma interior y ensanche de Barcelona (3 vol.)*, Barcelona: Instituto de Estudios Fiscales, 1968 (reedición).
- CHAUSSIER, J. D. *Quel territoire pour le Pays Basque: les cartes de l'identité*, Paris: Harmattan, 1997.
- CHOAY, Françoise. *Urbanismo, utopías y realidades*, Barcelona: 1970.
- CHUECA GOITIA, F. *Breve historia del urbanismo*, Madrid: Alianza, 1968.
- CHUECA GOITIA, F. "Portugalete (Vizcaya). Declaración Histórico-artística", Madrid: Boletín de la Real Academia de la Historia, XLXXVII, 1980.
- CHURRUCA, Alfonso (de). *Apuntes de la Ría de Bilbao*, Bilbao: Junta de Obras del Puerto de Bilbao, 1947.
- CHURRUCA, Evaristo (de). "Antecedentes históricos de las obras de encauzamiento de la Ría de Bilbao", en: *Homenaje a Churruca. Churruca y el puerto de Bilbao (apuntes históricos, antecedentes históricos y resumen descriptivo)*, Bilbao: Junta de Obras del Puerto de Bilbao, 1909.
- CHURRUCA, Evaristo (de). "El puerto de Bilbao. Obras de defensa y camino de servicio de la costa de Algorta", *Obras Públicas XLIV (II) y XLVIII (II)*, 1897, 1901.

- CHURRUCA, Evaristo (de). *Proyecto de mejora de la mitad superior de la Ría de Bilbao: memoria descriptiva*, Madrid: 1882.
- CIRIQUIAIN-GAIZTARRO, Mariano (et al.). *Crónica de la historia de Portugaleta*, 1ª ed. Bilbao: Fundación El Abra ('Colección El Mareómetro'), 2004.
- CIRIQUIAN GAIZTARRO, Mariano. "La guerra entre alamedistas y antialamedistas", *San Sebastián. Curso breve sobre la vida y milagros de una ciudad*, Donostia-San Sebastián: 1964.
- CIRIQUIAIN-GAIZTARRO, Mariano. *Los puertos marítimos del País Vasco*, Donostia-San Sebastián: Txertoa, 1996.
- CIRIQUIAN GAIZTARRO, Mariano. *Los puertos marítimos del País Vasco*, Navarra: Txertoa, 1986 (*Los puertos marítimos vascongados*, Zarautz: Biblioteca Vasca de Amigos del País 7-8, Itxaropena, 1951).
- CIRIQUIAIN-GAIZTARRO, Mariano. *Monografía histórica de la noble villa y puerto de Portugaleta*, Bilbao, Diputación Foral de Bizkaia, 1942 (reedición, 1990).
- CLÉMENT, Gilles. *Manifiesto del tercer paisaje*, Barcelona: Gustavo Gili, 2007.
- CLEMENTE CUVILLAS, Enrique. *El Crecimiento Urbano de la Margen Izquierda del Bajo Nervión*, en: *Lurralde* nº 4, Donostia-San Sebastián, 1981; pp.167-196.
- CLEMENTI, Alberto. *Infrascapes: infrastructure and landsape*, s/l.: Mandragora, 2004.
- CLERC, Pascal. «Espaces naturels et aménagement des paysages transfrontaliers», en: URTEAGA, Eguzki (coord.). *L'aménagement du territoire en Pays Basque*, Zarautz: Dakit, Eusko Ikaskuntza/SEV., 2008; pp. 111-120.
- CLOKE, P.; Jones, O. "Dwelling, place, and landscape: an orchard in Somerset", *Environment and Planning A*, 33, 2001, pp. 649-666.
- COBO, Francisco Esteban. *Industri alderdiak. Paisajes industriales*, Bilbao: Museo Arqueológico, Etnográfico e Histórico Vasco, 1986.
- CODERCH, J. A. "Anteproyecto de viviendas 'Gran Kursaal' San Sebastián 1971", en: *Hogar y Arquitectura*, 1972; 20-25.
- CONAN, M. «L'invention des identités perdus», in: *Cinq propositions pour une théorie du paysage*, Pays Basque: Champ-Vallon, Seyssel, 1994.
- CORBOZ, André. *Le territoire comme palimpseste et autres essais*, Paris: Éd. De l'imprimeur, 2001.
- CORCUERA, María. "Basauri imita el urbanismo irlandés", *EL CORREO*, 28 de noviembre de 2011; p. 17.
- CORDÓN, Juan. "Molino de agua salada San Juan Kariga-Kareaga. Barakaldo", en: *Cuadernos de Antropología-Etnografía*. Eusko Ikaskuntza/SEV, nº 3 Donostia-San Sebastián, 1985; pp.155-168.
- CORNU, M.; FÉRAULT, M. A.; FROMAGEAU, J. (dir.). *Patrimoine architectural, urbain et paysager*, Paris: L'Harmattan, 2003.
- COSGROVE, D. E. *Social formation and symbolic landscape*, New Jersey: Barnes & Noble, 1984.
- COSGROVE, D. E.; DANIELS, S. *Essays on the symbolic representation, design and use of past environments*, Cambridge: Cambridge University Press, 1989.
- COURCELLES, D. (dir.). *Nature et paysage, l'émergence d'une nouvelle subjectivité à la Renaissance*, Paris: École des Chartes, 2006.
- CRESPY, Odile. *Guide Donostia/Saint Sébastien. Architectures et sculptures*, Biarritz: Atlantica, 2000.
- CROIZIER, J. (de). *Histoire du port de Bayonne*, Bordeaux: 1905.
- CULLEN, G. *Paisaje urbano. Tratado de estética urbana*, Barcelona: 1974.
- CULOT, Maurice. «Biarritz ou l'éloge de l'imprévu», en: *Biarritz. Villas et jardins. La Côte Basque des années trente* (varios autores), Paris: Norma, Institut Français d'Architecture, 1992; pp. 11-22.

- CULOT, Maurice. «Dernières frontières», en: *Hendaye, Irun, Fontarabie/ Hendaya Irún, Hondarribia/ Hendaia, Irun, Hondarribia. Villes de la frontière/ Ciudades de la frontera/ Mugako hiriak* (varios autores), Paris: Norma Éditions, Institut Français d' Architecture, s/f.; pp. 11-52.
- DARRETCHÉ, B. *Le port de Bayonne: place du port aujourd'hui et perspectives pour l'avenir*, s/l.: Eusko Ikaskuntza/SEV., 2005.
- DARRIEULAT, S. *Le port maritime de Bayonne dans les premières années du Second Empire (1852-1860)*, Pau: Université de Pau, 1988.
- DARVAUX, A. "Villa en Portugaleta", *La construcción moderna*, París: 1910.
- DAVID, P. & MENSING, A. "Zorroza eta Burtzeina industri eremua, Barakaldo, Bizkaia", en: A. Mensing: *Industri Arkitekturari buruzko I. Nazioarteko Mintegia. Gasteiz, Seminario Internacional de Arquitectura Industrial*, 1998; pp. 34-41.
- DE LA FUENTE, Iratxe. "Reforma prioritaria. Zorrozaurre inicia las obras de rehabilitación", *ADN*, 9 de febrero de 2001; p. 2.
- DE LA PUERTA, N. *El puerto de Bilbao como reflejo del desarrollo industrial de Vizcaya, 1857-1913*, Bilbao: Autoridad Portuaria, 1994.
- DEBORD, Guy. "Introducción a una crítica de la geografía urbana", en: ANDREOTTI, Libero; COSTA, Xavier (ed.). *Teoría de la deriva y otros textos situacionistas sobre la ciudad*, Barcelona: Museu d'Art Contemporani, 1996; pp. 18-21.
- DEBORD, Guy. *La sociedad del espectáculo*, Valencia: Pre-textos, 1999.
- DEL CASTILLO, J.; ARTETA, R.; BARROETA, B. "Lo urbano y lo no urbano en el País Vasco", en: VV. AA. *Las grandes ciudades: debates y propuestas*, Madrid: Economistas, 1999.
- DEL VALLE, M<sup>a</sup> Teresa. *Andamios para una nueva ciudad. Lecturas desde la antropología*, Madrid: Cátedra, Universitat de València, Instituto de la Mujer ('Feminismos'), 1997.
- DEL VALLE, Teresa. "El espacio y el tiempo en las relaciones de género", en: Traude Müllauer-Seichter; *Historia de la antropología social: escuelas y corrientes*, Madrid: UNED ('Addenda'), s/f.
- DEL VALLE, M<sup>a</sup> Teresa. "La ciudad como lugar de representación: el potencial del diálogo creativo", *KOBIE ('Serie Antropología Cultural')*, VIII, Bilbao: Diputación Foral de Bizkaia, 1997-98.
- DEL VALLE, M<sup>a</sup> Teresa. "Los intersticios en el eje de la mirada etnográfica al espacio", en: IMAZ, E. (ed.). *La materialidad de la identidad*, Donostia-San Sebastián: Ariadna, 2008; pp. 21-39.
- DEL VALLE, M<sup>a</sup> Teresa. "Reinventar la ciudad desde un enfoque sociocultural", en: *XVI Congreso de Estudios Vascos. Desarrollo Sostenible IT. El Futuro*, Donostia-San Sebastián: Eusko Ikaskuntza/SEV, 2006; pp. 349-356.
- DELCLAUX, A. "675 años de la Ría y Puerto de Bilbao. El acuerdo de Muñatones. Nace el Superpuerto", *EL CORREO*, 1975.
- DELCLAUX, A. "El Puerto de Bilbao", Bilbao, *INDUBAN* en Vizcaya, 1972.
- DELGADO, Manuel. *El animal público*, Barcelona: Anagrama, 1999.
- DELGADO, Manuel. *El espacio público como ideología*, Madrid: Catarata, 2011.
- DELGADO, Manuel. *La ciudad mentirosa. Fraude y miseria del 'modelo Barcelona'*, Madrid: Catarata, 2007.
- DELGADO, Manuel; GALLÉN, Valero. *Normalidad y límite: construcción e integración social del borderline*, s/l.: Centro de Estudios Ramón Areces, 2006.
- DELORME, J. L. "Le port de Bayonne", en: *BSSLA de Bayonne* (número monográfico), 1978.

- DELORME, Letizia. «La ville émergente en Pays Basque. Éléments de réflexion pour aborder la conurbation littorale», en: *Journées de réflexion sur l' Eurocité Basque Bayonne-San Sebastián* (varios autores), Bilbao: Eusko Ikaskuntza/SEV., 2001; pp. 51-62.
- DEUTSCHE, Rosalind. *Semiótica de la arquitectura*, Montevideo: Facultad de Arquitectura. Instituto de Diseño, Dardo Sanzberro Ltda., 1993.
- DICKINSON, Robert E. *The city region in western Europe*, London: Routledge Paperback, 1967.
- DÍEZ ETXEZARRETA, Josune. "Arte en el aire. Un paseo por las esculturas urbanas de Donostia", *Diario Vasco*, 4 de febrero de 1996.
- DÍEZ, Isabel. "Alternativas para desarrollar Zorrotzaurre", *BILBAO*, nº 239, julio de 2009; p. 14.
- DÍEZ, Isabel. "El Euskalduna hace firme su ampliación", *BILBAO*, nº 255, enero de 2011; p. 20.
- DOMINGO HERNANDEZ, M<sup>a</sup>. M. *Construyendo Portugalete. Espacio urbano y alojamiento obrero, 1937-1970*, Portugalete: Newbook, 1999.
- DOMÍNGUEZ, José. "Los abogados de AHV recurren la catalogación de monumento del horno alto de Sestao", *EL CORREO*, 15 de enero de 2006; p. 7.
- DOMÍNGUEZ, José. "Los problemas de financiación obligan a replantear el futuro ensanche de Sestao", *EL CORREO*, 9 de agosto de 2009; p. 10.
- DOMÍNGUEZ, José. "Una senda peatonal recorrerá la orilla del Nervión a su paso por Basauri", *EL CORREO*, 8 de febrero de 2009; p. 4.
- DOMÍNGUEZ VARONA, Jesús y ARROITA La FUENTE, Ainoa. *Crónicas de la Margen Izquierda*, Bilbao; Balda, 1994.
- DONNAN, H. & WILSON, T. M. *Border Approaches: Anthropological Perspectives on Frontiers*, Boston: University Press of America, 1994.
- DONNAN, H. & WILSON, T. M. *Borders: Frontiers of Identity, Nation and State*, Oxford: Berg Press, 1999.
- DORAO LANZAGORTA, J. *El Puerto de Bilbao y su zona de influencia*, Bilbao: Cámara de Comercio, Industria y Navegación, 1970.
- DORRONSORO ARTABE, Guillermo. *Localización e implantación de nuevas actividades en construcciones industriales en las áreas metropolitanas en declive*. Tesis doctoral. Bilbao: Universidad del País Vasco/EHU, 1993.
- DUCASSE, M. *Quelques aspects de l'évolution de l'urbanisme bayonnais (1870-1914): fortifications et déclassement*, Pau: Université de Pau, 1976.
- DUCÉRÉ, Édouard. *Dictionnaire historique de Bayonne*, Baiona: Laffite Reprints, 1998 (reimpresión de la edición de Baiona, 1911).
- DUCÉRÉ, Édouard. *Histoire topographique et anecdotique des rues de Bayonne I-II*, Marseille: Laffite Reprints, 1978 (reimpresión de la edición de Baiona, 1887-1889).
- DUQUE, Félix: *Arte Público y Espacio Político*, Madrid: Akal, 2001.
- DURAND, Gilbert. *Las estructuras antropológicas del imaginario*, México: Fondo de Cultura Económica, D. F., 2004.
- DUVARAT, V.; DARANATZ, J. B. *Recherches sur ville et la cathédrale de Bayonne*, Baiona, Pau: 1910.
- DUVERT, C. *Quelques aspects de l'urbanisme bayonnais sous le Second Empire*, Pau: Université de Pau, 1976.
- ECHAVARREN VILLATE, Javier. *Burtzeña Barakaldo Ayer y Hoy*, Bilbao: 2007.
- ECHEVARRÍA, J.; ZUBIMENDI, D. *El Abra, ayer. Viejas fotografías de Guecho, Portugalete y Santurce*, Bilbao: Diputación Foral de Vizcaya, 1974.

- ECHEVARRÍA, Javier. *Los señores del aire: Telépolis y el Tercer Entorno*, Barcelona: Destino, 1999.
- ECHEVARRÍA, Javier. *Telépolis*, Barcelona: Destino, 1994.
- ECO, Umberto. "Function and sign: the semiotics of architecture", en: VV. AA. *Sing, symbols, and architecture*, Chichester: John Wiley & Sons, 1980; pp. 11-69.
- EDENSOR, T. *Industrial Ruins. Spaces, Aesthetics and Materiality*, Oxford, New York: Berg, 2005.
- EDENSOR, T. "The ghost of industrial ruins: ordering and disordering memory in excessive space", en: *Environment and planning D: society and space*, nº 23, 2005b; pp. 829-849.
- EDER, Klaus. "La paradoja de la 'cultura'. Más allá de una teoría de la cultura como factor consensual", *Zona abierta* 77/78, s/l., 1996-97.
- EGILUZ ROMERO, Miren; ARENILLAS SAN JOSÉ, Olga; BAÑALES GARCÍA, Gregorio. *Portugalete en la Edad Moderna: tres estudios monográficos*, Bilbao: Ayuntamiento de Portugalete. Área de Cultura, 2001.
- ELEJABEITIA, Guillermo. "El Bilbao que pudo ser", *EL CORREO*, 11 de diciembre de 2011; pp. 2-3.
- ELEJALDE, Félix. *Noticias históricas del puerto de Pasajes*, Donostia-San Sebastián: 1970.
- ELHUYARD, Fausto (de). *Estudio de las minas de Somorrostro*, s/l.: 1973.
- ELIZAGARATE, Victoria. "La planificación del marketing estratégico en ciudades y metrópolis transfronterizas: el modelo de la eurociudad vasca Bayona-San Sebastián", en: *Journées de réflexion sur l' Eurocité Basque Bayonne-San Sebastián* (varios autores), Bilbao: Eusko Ikaskuntza/SEV., 2001; pp. 405-419.
- ELÓSEGUI ITXASO, María. *El Peine del Viento de Chillida en San Sebastián. Ingeniería de su colocación por José María Elósegui (1977)*, Donostia-San Sebastián: Fundación Kutxa, Instituto Dr. Camino, 2007.
- ENCIO CORTAZAR, R. *Análisis de la Ordenación Urbana de Guipúzcoa*, Donostia-San Sebastián: 1961.
- ENCIO CORTAZAR, R. "Algunas reflexiones sobre el urbanismo donostiarra", en: *Boletín de Información Municipal*, 33-34, enero-junio de 1967.
- ENCIO CORTAZAR, R. "Evolución urbana donostiarra", en: *Boletín de Información Municipal de San Sebastián*, 1975; pp. 14-34.
- ERCILLA, Roberto. *Arquitectura con Oteiza (desde Bilbao): en memoria y homenaje* (conferencia), Bilbao: Colegio Oficial de Arquitectos Vasco-Navarro, 15 de enero de 2004.
- ERKOREKA, Antón. "El proceso de doblamiento de la costa vizcaína en la Alta Edad Media y el nacimiento de sus puertos", en: *Zainak 29. Cuadernos de Antropología-Etnografía* (J. A. Rubio-Ardanaz y A. Erkoreka ed. Lits.), Donostia-San Sebastián: Eusko Ikaskuntza/SEV, 2007; pp. 315-324.
- ERQUICIA OLACIREGUI, Jesús María. *Del planeamiento urbanístico a la ordenación del territorio. La necesidad de un cambio de escala. El caso de la Comunidad Autónoma del País Vasco*, Vitoria-Gasteiz: Gobierno Vasco/Eusko Jaurlaritza, 2003.
- ERREKONDO, Jakoba; GALDOS, Asier. "El paisaje cultural", en: *Zehar*, nº 67, Donostia-San Sebastián: Diputación Foral de Gipuzkoa, Arteleku, 2011; p. 60 y ss.
- ESCUADERO, A. "Minería e industrialización en Vizcaya. Objeciones a una teoría tradicional", en: *La industria del Norte de España*, Barcelona: Crítica, 1988.
- ESPAÑOL ECHÁNIZ, Ignacio. "El paisaje como nuevo paradigma de la sostenibilidad", en: *Fabrikart. Arte, tecnología, industria, sociedad*, nº 9 ('Sostenibilidad'), Bilbao: Universidad del País Vasco/EHU, 2009-2010; pp. 112-114 y ss.
- ESPAÑOL ECHÁNIZ, Ignacio. "Ilusión y realidad en el espacio público del nuevo milenio", en: *Fabrikart. Arte, tecnología, industria, sociedad* ('Cambio de siglo'), nº 8, Bilbao: Universidad del País Vasco/EHU, 2008; p. 67 y ss.
- ESPAÑOL ECHÁNIZ, Ignacio. "La estética de la obra pública en el entorno como actitud cultural frente a la naturaleza", *Fabrikart. Arte, tecnología, industria, sociedad*, nº 7, 2007; pp. 58-71.

- ESPAÑOL ECHÁNIZ, Ignacio. "La recuperación del valor del paisaje urbano. Una respuesta a la banalización desde las identidades del universo metropolitano", en: *Ciudad habitable. Revista de ingeniería y territorio*, nº 75, Barcelona: Colegio de Ingenieros de Canales, Caminos y Puertos, 2006.
- ESPARZA, Ramón. *Puerto de Bilbao, una memoria visual*, Bilbao: Lunweg Editores, Autoridad Portuaria de Bilbao, 2002.
- ESTEBAN, Marisol. *Bilbao, luces y sombras del titanio. El proceso de regeneración del Bilbao metropolitano*, Bilbao: Universidad del País Vasco/EHU ('Economía y Empresa'), 1999.
- ESTEBAN, Marisol. "Zorrozaurre, isla de innovación", *EL CORREO*, 8 de febrero de 2009; p. 48.
- ESTEBAN, M.; TORRES, M<sup>a</sup> C. "La industria en el área metropolitana de Bilbao", en: Ricardo Méndez y Henar Pascual (eds.). *Industria y ciudad en España: nuevas realidades, nuevos retos*, Madrid: Cívitas, 2006; pp. 177-211.
- ETXABURU, J. M. "Ontzitegiak edo Astilleruak", en: *Ondarroa 1985*, Ondarroa: Kultur Etxea, 1985.
- EUROPEAN ENVIRONMENT AGENCY. *Urban sprawl in Europe. The ignored challenge* (reportage 10/2006), 2006, [www.europa.eu/publications](http://www.europa.eu/publications).
- EZCURDIA, L. "Los ensanches de San Sebastián", en: *Revista Económica del Banco de Vizcaya*, 1945; pp. 58-72.
- EZQUIAGA, J. M. "Norma y plano de la reconstrucción de San Sebastián", en: *La reconstrucción de la parte vieja de San Sebastián*, Donostia, 1991.
- FABIETTI, U.; MATERA, V. *Memoria e identità, simboli e strategie del ricordo*, Roma: 1999.
- FAUCHERRE, N.; DANGLES, P. «Les fortifications du bourgneuf à Bayonne. État de la question», en: *Revue d'histoire de Bayonne, du Pays Basque et du Bas – Adour*, nº 146, 1990; pp. 43-82.
- FELIÚ CORCUERA, Alfredo; SAN BAUDELIO ARANA, José A. *La torre del almirante y su cadena. Bogando por la historia del viejo Passages*, Donostia-San Sebastián: Pasaia Portua, 2009.
- FERNANDEZ ALBA, A.; GAVIRA, C. *Crónicas del espacio perdido. La destrucción de la ciudad en España, 1960-1980*, Madrid: 1986.
- FERNÁNDEZ ALTUÑA, José J. "Arkitektura industrialia modernoa Gipuzkoan (1928-1939): tipologiak eta iturriak", en: *Ondare 23*, Donostia-San Sebastián: Eusko Ikaskuntza/SEV., 2004; pp. 325-333.
- FERNÁNDEZ ANTUÑA, César M. *Hondarribiko harresiak. Erdi Aroko itxuratik esparru gotortura/ Murallas de Hondarribia. De la cerca medieval al recinto abaluartado*, Donostia-San Sebastián: Hondarribiko Udala, Hondarribia 800, Diputación Foral de Gipuzkoa, 2002.
- FERNÁNDEZ ANTUÑA, César. "Retos medievales en la Parte Vieja de San Sebastián", en: *Ondare, 15*, Donostia-San Sebastián: Eusko Ikaskuntza/SEV., 1996; pp. 219-227.
- FERNÁNDEZ BEGUE, R. *Galdames. Estudio Histórico-Artístico*, Bilbao: Diputación Foral de Bizkaia, 1996.
- FERNÁNDEZ D'ARLAS DE LA PEÑA, Alberto. "Una incursión en el patrimonio marítimo donostiarra. Las csetas de baño, germen de la arquitectura balnearia", en: *Itsas Memoria. Itsas Ondarea/Patrimonio Marítimo*, Donostia-San Sebastián: Untzi Museoa, Diputación Foral de Gipuzkoa, 2009; pp. 343-368.
- FERNÁNDEZ DE BETOÑO, Unai. "Errobiko campusa", en: *Aldiri*, 31 octubre 2009, unibertsitatea.net
- FERNÁNDEZ DE BETOÑO, Unai. "Itsasertza", en: *Aldiri*, 26 août 2009, unibertsitatea.net
- FERNANDEZ DE LA ROTA Y MONTER, José Antonio. "El papel de la interpretación de la historia en los proyectos de una ciudad: Betanzos", en: *Ciudad e historia; la temporalidad de un espacio construido y vivido*, Madrid: Akal, Universidad Internacional de Andalucía, 2008.
- FERNÁNDEZ DE PINEDO, E.; HERNÁNDEZ MARCO, J. L. (eds.). *La industrialización del Norte de España*, Barcelona: Crítica, 1988.

FERNÁNDEZ DE PINEDO, Emiliano. "La industria en las márgenes del Nervión, de fines del siglo XIX a nuestros días", en: VV. AA., *La Ría, una razón de ser*, Bilbao: 1998.

FERNÁNDEZ, Jon. "Un sendero de 1.5 kilómetros enlazará el funicular de La Reineta y La Arboleda", *EL CORREO*, 23 de abril de 2006; p. 9.

FERNÁNDEZ, Oscar. "Desafíos metodológicos de la antropología urbana", *Cuadernos de Antropología*, nº 11, 2000.

FERRER REGALES, M. *Análisis geográfico del área metropolitana del Gran Bilbao*, Madrid: Sociedad Geográfica, 1976.

FERRER REGALES, M. *La industria en la España cantábrica*, Bilbao: Moretón, 1968.

FERRER, M.; PRECEDO, A. *El sistema urbano vasco. Las ciudades de Guipúzcoa y Vizcaya*, Durango: Leopoldo Zugaza, 1977.

FLAMAND, Frédéric; HADID, Zaha. *Metápolis: Project 972*, Bilbao: Ayuntamiento de Bilbao, 2004.

FONT, J. M.; JIMENEZ, M.; MARTIN, A. "La ciudad capital de Guipúzcoa y su periferia", en: *Futuro urbanístico para la comarca de San Sebastián* (jactas de Jornadas), Donostia-San Sebastián: Diputación Foral de Gipuzkoa, Colegio Oficial de Arquitectos Vasco Navarros, 1979 (1980).

FONT, J. M.; JIMENEZ, M.; MARTIN, A. "La Comarca de San Sebastián. Crónica de una realidad urbana", *Ciudad y Territorio. Revista de ciencia urbana*, nº 1, 1980.

FONTCUBERTA, Joan; VAZQUEZ MONTALBAN, Manuel. *Ría de Bilbao: Vulkanoren sutegia*, Bilbao: Bilbao Bizkaia Kutxa, 1994.

FORSI, F. *Le paysage de l'industrie*, Bruselas: Archives d'Architecture Moderne, 1975.

FORTUN PÉREZ DE CIRIZA, L. J. "San Sebastián en el dominio del monasterio de Leire (siglo XI-1235), en: *Congreso. El fuero de San Sebastián y su época*, Donostia-San Sebastián: 1981; pp. 451-467.

FOSTER, Hal. *Diseño y delito: y otras diatribas*, Madrid: Akal, 2004.

FOSTER, Hal. *El retorno de lo real. La vanguardia a finales de siglo*, Madrid: Akal, 2001.

FOSTER, Hal. *La posmodernidad*, Barcelona: Kairós, 1985.

FOURNY, Marie-Christine. «La frontière, objet d'intermédiation», en: *Peuple & Monde*, agosto de 2005.

FRISBY, D. *Cityscapes of modernity*, Cambridge: Polity, 2001.

FULLAONDE ERRAZU, Juan Daniel. *La arquitectura y el urbanismo en la región y el entorno de Bilbao* (vols. 1 y 2), Madrid: Alfaguara, 1969 y 1971.

GAGO, Eleuterio. *Sestao... De aldea rural a concejo industrial* (2 vols.), Sestao: 1996.

GALARRAGA ALDANONDO, Iñaki. *La vasconia de las ciudades. Bayona, Bilbao, Pamplona, San Sebastián, Vitoria-Gasteiz. Ensayo arquitectónico e iconográfico*, Bilbao: Iñaki Galarraga (ed.), 1996.

GALARRAGA ALDANONDO, Iñaki. "Una villa portuaria, episcopal, burguesa, fronteriza y militar. Notas de urbanidad y algunas ideas para un análisis de la villa de Bayona", en: *Hiri buruak. Baiona. Bayona* (varios autores), Departamento de Vivienda y Asuntos Sociales, 2002.

GALARRAGA, Iñaki; UNZURRUNZAGA, Xabier; LÓPEZ DE ABERASTURI, Antón; AZPIRI, Ana; ALKORTA, José María. *Ensanches urbanos en las ciudades vascas/Hiri zabalgunek Euskal Herrian*, Vitoria-Gasteiz: Gobierno Vasco/Eusko Jaurlaritz, 2002.

GARATE OJANGUREN, M<sup>a</sup> Montserrat. "Cambios urbanos y transformaciones económicas en la sociedad donostiarra durante la primera mitad del siglo XIX", en: *Boletín de la Real Sociedad Bascongada de Amigos del País*, 1986; pp. 273-291.

GARAY, Miguel. "Utopía y realidad en la reconstrucción de San Sebastián", en: *Común*, nº 4, pp. 19-27.

- GARBISU, Ramuntxo. *Dans le port... on nous dit que tout est bon* (audiovisual), [www.yallah-yallah.net](http://www.yallah-yallah.net) (10 de diciembre de 2012).
- GARCIA MARTIN, Asunción. *S. Salvador del Valle, 1830-1914; aspectos administrativos, económicos y sociales*, Bilbao: 1974 (inédito).
- GARCÍA MERINO, Luis Vicente. "El fenómeno urbano bilbaíno. Problemas de estructura y ordenación", *Lurralde*, nº 2, 1979.
- GARCÍA MERINO, Luis Vicente. *La formación de una ciudad industrial. El despegue urbano de Bilbao*, Oñate: 1987.
- GARCÍA MERINO, Luis Vicente. "Los problemas de un espacio industrial saturado. El caso de la Ría de Bilbao", *IV Coloquio sobre Geografía Ciudad e Industria*, Oviedo: 1975.
- GARCÍA MERINO, Luis Vicente. "Ría, puerto exterior, superpuerto. Tres etapas en la proyección de Bilbao hacia el mar", *Lurralde*, nº 4, 1981.
- GARCÍA-ORELLÁN, Rosa. "Nuevos retos de la bahía de Pasaia: la globalidad y sus estrategias", en: URTEAGA, Eguzki (coord.). *L'aménagement du territoire en Pays Basque*, Zarautz: Dakit, Eusko Ikaskuntza/SEV., 2007; pp. 279-297.
- GARCÍA-ORELLÁN, Rosa. "Retos en la bahía de Pasaia", "Aspectos a considerar en la regeneración de la bahía de Pasajes", "Tercer informe *Mare Vasorum* sobre Pasaia y sus distritos" (informes de la primera, segunda y tercera fase del trabajo de campo), *Mare Vasorum*, Eusko Ikaskuntza/SEV. Gobierno Vasco (Udalarrantz, Itsasmendikoi), octubre de 2009-enero de 2010.
- GARIKOITZ, Michel. "Actividad económica de Bayona. Los grandes rasgos que caracterizan la ciudad", en: *Hiri buruak. Baiona. Bayona* (varios autores), Bilbao: Sendoa, 1994; pp. 154-155.
- GARIKOITZ, Michel. "Bayona y su futuro. Opciones en el contexto de una geografía regional", en: *Hiri buruak. Baiona. Bayona* (varios autores), Bilbao: Sendoa, 1994; pp. 156-158.
- GEDDES, Patric. *Ciudades en evolución*, Buenos Aires: Infinito, 1960.
- GEHL, Jan. *La humanización del espacio urbano. La vida social entre los edificios*, s/l.: Reverté, 2006.
- GEISTDOERFER, A. «L'anthropologie maritime: un domaine en évolution hors cadre traditionnel de l'anthropologie sociale», en: *Zainak. Cuadernos de Antropología-Etnografía*, nº 29, Donostia-San Sebastián: Eusko Ikaskuntza/ Sociedad de Estudios Vascos, 2007; pp. 23-38.
- GEORGE, P. *Compendio de geografía urbana*, Barcelona: Ariel, s/f.
- GIL ÁLVAREZ, Esther. *La comarca e San Sebastián. De zona industrial en declive a medio innovador*, Donostia-San Sebastián: Kutxa (Economía, 14), 2008.
- GIOVANNINI, J. "The Bilbao Effect: moving beyond national borders, city-states are emerging on the global map, powered by world-class architecture", in: *Red Herring Magazine*, 12 de febrero de 2001.
- GIST, N.; FAVA, S. *La sociedad urbana*, Barcelona: Omega, 1968.
- GOICOECHEA, Antton. "D'Hendaye à Bayonne: des bases du patrimoine maritime du littoral labourdin", en: *Itsas memoria. Itsas Ondarea/patrimonio Marítimo* (monográfico), Donostia-San Sebastián: Untzi Museoa/Museo Naval, 2009; pp. 269-288.
- GOIKOETXEA, Andoni. *Valle de Trapaga*, Bilbao: Larrañeta Alpino Club, 1993.
- GOLVANO, Fernando. *En torno a la escultura y su campo expandido* (texto inédito), 2008.
- GOLVANO, Fernando; ARPAL, Jesús. *La ciudad: mundo de vida, espacio de representación*, Donostia-San Sebastián: Diputación Foral de Gipuzkoa, 1994.
- GOLVANO, Fernando; DE PALMA, Luis. *Paisaje, industria y memoria*, Donostia-San Sebastián: Museo San Telmo, Cadeia de Relação do Porto, 1999.
- GÓMEZ BELDARRAIN, Laurentino. *Donostia. Jolas parkeen historia posta txartelen bitartez/ San Sebastián. Historia de los parques de recreo a través de la tarjeta postal*, Barcelona: Viena (Idazti), 2005.



GÓMEZ GARCÍA, M<sup>a</sup> Victoria. *La metamorfosis de la ciudad industrial. Glasgow y Bilbao: dos ciudades con un mismo recorrido*, Madrid: Talasa, 2007.

GÓMEZ, Luis. "El Bilbao de 2030", *EL CORREO*, 19 de julio de 2009; p. 2.

GOMEZ, Juan. *Erandio, imágenes para el recuerdo/ oroimenerako irudiak*, 2<sup>a</sup> ed. revisada, Bilbao: Erandio Elizateko Udala/ Ayuntamiento de la Anteiglesia de Erandio, 2001.

GÓMEZ, Luis. "Unas baldosas de muerte", *EL CORREO*, 19 de febrero de 2005; s/p.

GOMEZ-PIÑEIRO, Francisco J. "Algunos aspectos de análisis del espacio urbano de la comarca donostiarra", en: *Lurralde; investigación y espacio*, 1983; pp. 319-388.

GOMEZ-PIÑEIRO, Francisco J. *Aproximación a la geografía social y urbana de la comarca donostiarra*, Donostia-San Sebastián: Grupo Dr. Camino de Historia Donostiarra, 1984.

GOMEZ-PIÑEIRO, Francisco J. "El modelo urbano y la centralidad de San Sebastián y su área periférica", en: *Lurralde*, 5, 1982, pp. 215-395.

GOMEZ-PIÑEIRO, Francisco J. *Gipuzkoa: Geografía, historia y arte*, Donostia-San Sebastián: 1982.

GOMEZ-PIÑEIRO, Francisco J. *San Sebastián y su área periférica* (tesis doctoral), Donostia-San Sebastián: Caja de Ahorros Municipal de Gipuzcoa, 1982.

GOMEZ-PIÑEIRO, Javier; ORELLA UNZUÉ, J. L.; SÁEZ GARCÍA, J. A. *Documentos cartográficos históricos de Gipuzkoa*, Donostia-San Sebastián: Diputación Foral de Gipuzkoa, 1999.

GOMEZ-PIÑEIRO, Javier; SÁEZ GARCÍA, Juan A. *Documentos cartográficos históricos de Gipuzkoa*, Donostia-San Sebastián: Diputación Foral de Gipuzkoa (Departamento de Urbanismo y Obras Hidráulicas), 1999.

GOMEZ-PIÑEIRO, Javier; SÁEZ GARCÍA, Juan A. *Geografía e historia de San Sebastián*, Donostia-San Sebastián: Ingeba, 1999.

GONZÁLEZ DE DURANA, Javier (dir.). *Tony Smith* (catálogo), Madrid: Sala Rekalde, 1992.

GONZALEZ PORTILLA, Manuel (coord., dir. y ed.). *Bilbao en la formación del País Vasco contemporáneo*, Bilbao: 1995.

GONZALEZ PORTILLA, Manuel (coord., dir. y ed.). *La consolidación de la metrópoli de la ría de Bilbao* (volúmenes I y II), Madrid: Fundación BBVA, 2009.

GONZALEZ PORTILLA, Manuel. *La siderurgia vasca (1880-1901)*, Bilbao: Universidad del País Vasco/EHU, 1985.

GONZALEZ PORTILLA, Manuel (coord., dir. y ed.). *Los orígenes de una metrópoli industrial: La Ría de Bilbao Modernización y mestizaje de la ciudad industrial* (vol.I)/ *Las nuevas ciudades: territorio e infraestructuras* (vol.II), Bilbao: Universidad del País Vasco/EHU, Fundación Bilbao-700, Fundación BBVA, 2001.

GONZÁLEZ SAN MARTÍN, Miguel. "Geometría de los puentes", en: *EL CORREO*, 16 de noviembre de 2008, p. 2.

GONZALEZ URRIA, Rafael. *Ordenanzas municipales del siglo XIX en la ciudad de San Sebastián*, Universidad del País Vasco/EHU. (tesis doctoral), 1991.

GONZALEZ URRUELA, Esmeralda. *De los tajos a los embarcaderos. La construcción de los espacios de la minería del hierro en Vizcaya y Cantabria (1860-1940)*, Barcelona: Ariel, 2001.

GONZÁLEZ, S. "The role of the Guggenheim Museum in the development of urban entrepreneurial practices in Bilbao", en: *International Journal of Iberian Studies*, vol. 16, 3, 2003; pp. 177-186.

GONZÁLEZ-DAIMIEL, J. "El paisaje y la planificación del territorio", en: *Seminario sobre el paisaje: debate conceptual y alternativas sobre su ordenación y gestión*, Málaga: Junta de Andalucía, Consejería de Obras Públicas y Transporte, 1989; pp. 98-103.

- GOÑI GAZTANBIDE, J. "Fundación de la iglesia de San Pedro de Pasajes (1457-1458)", Donostia-San Sebastián: *BEHSS*, 2, 1968.
- GOÑI GAZTANBIDE, J. "Noticias históricas sobre la parroquia de Igueldo desde el siglo XV al XIX", Donostia-San Sebastián: *BEHSS*, 2, 1968.
- GOROSTIAGA, Juan. *Historia de la Anteiglesia de Guecho. El Guecho antiguo hasta el XVIII*, Bilbao, Imprenta provincial, 1953.
- GOTMAN, J. *Megalópolis*, Boston: The MIT Press, 1964.
- GOYHENECHÉ, Eugène. *Bayonne et la région bayonnaise du XI<sup>e</sup> au XV<sup>e</sup> siècle*, Salamanca: Universidad del País Vasco/EHU., 1990.
- GOYOAGA, Jesús. *El genio de la ría. Una evocación desde la Ribera de Deusto*, Bilbao: Muelle de Uribitarte, 2005.
- GRAFMEYER, Y.; JOSEPH, I. (org.). *L'École de Chicago*, Paris: Aubier, 1990.
- GRANDÍO, Yazmina. *Urbanismo y arquitectura ecléctica en San Sebastián (1890-1910)*, Donostia-San Sebastián: Sociedad Guipuzcoana de Ediciones y Publicaciones, Grupo Dr. Camino de Historia Donostiarra, Real Sociedad Bascongada de Amigos del País, 1987.
- GRANGE, Jérôme. «Les instruments de l'aménagement du territoire de part et d'autre de la Bidassoa», en: *Journées de réflexion sur l'Eurocité Basque Bayonne-San Sebastián* (varios autores), Bilbao: Eusko Ikaskuntza/SEV., 2001; pp. 501-507.
- GRAVAGNUOLO, B. *Historia del urbanismo en Europa (1750-1960)*, Madrid: 1998.
- GUIARD LARRAURI, Teófilo
- GURRIERI, Francesco. *Le cattedrali dell'industria. L'archeologia industriale in Toscana*, Firenze: Paigliai Polistampa, 2001.
- GURRUTXAGA ABAD, Ander. "La innovación de la ciudad sostenible", en: *Fabrikart. Arte, tecnología, industria, sociedad*, nº 9 ('Sostenibilidad'), Bilbao: Universidad del País Vasco/EHU, 2009-2010.
- HALBWACHS, Maurice. *Morphologie sociale*, Paris: Armand Colin, 1970 (1938).
- HALL, Peter. *Ciudades del mañana. Historia del urbanismo en el siglo XX*, Barcelona: Serbal, 1996.
- HAULON, M. *Le théâtre et l'hôtel-de-ville de Bayonne (1837-1987)*, Baiona: 1989.
- HAZERA, Jean. *La Región de Bilbao et son arrière-pays: Etude géomorphologique*, en: Munibe (número monográfico), Donostia-San Sebastián, 1968.
- HERNÁNDEZ ALMARAZ, Antonio. *Cargaderos de mineral en la cuenca minera vizcaína. El cargadero de la Sociedad Franco-Belga*, Bilbao: Bilbao Ría-2000, 2002.
- HERNÁNDEZ GALLEJONES, Roberto. *Aproximación a la historia de Portugalete 1400-1900*, Bilbao: Exmo. Ayuntamiento de Portugalete (Servicio de Publicaciones), 1991.
- HERNÁNDEZ LEÓN, Juan Miguel. *Conjugar los vacíos. Ensayos de arquitectura*, Madrid: ADABA ediciones, 2005.
- HERNÁNDEZ, Jone M.; VIVAS, Isusko. *Donostia 2013: Eusko Ikaskuntzak Donostiako Udalari egindako proposamena*, Donostia-San Sebastián: Eusko Ikaskuntza/SEV., octubre de 200 (inédito).
- HERRERAS MORATINOS, Beatriz. "Pasaia a través del patrimonio", en: *Pasaia, memoria histórica y perspectivas de futuro*, Donostia-San Sebastián: Untzi Museoa, 1999; pp. 205-255.
- HERRERAS, Beatriz; ZALDUA, Josune. "El patrimonio industrial en la conurbación Donostia-Irun", en: *Congreso Vasco de Patrimonio Industrial. Gestión del Patrimonio Industrial en la Europa del siglo XXI*, Donostia-San Sebastián: AVPIOP (Asociación Vasca de Patrimonio Industrial y Obra Pública), 2000; pp. 229-233.

- HERRERAS, Beatriz; ZALDUA, Josune. "Paisaje y patrimonio industrial en la costa vasca. Siglos XIX y XX", en: *Itsas memoria. Itsas Ondarea/patrimonio Marítimo* (monográfico), Donostia-San Sebastián: Untzi Museoa/Museo Naval, 2009; pp. 289-330.
- HILDEBRAND, A. *Política de ordenación territorial en Europa*, Sevilla: Universidad de Sevilla, Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía, 1996.
- HIRIPUBLICA (Blog): [www.unibertsitatea.net/blogak/hiripublica](http://www.unibertsitatea.net/blogak/hiripublica) (varias entradas, 2008-2012).
- HIRITARTEA (Blog): [www.unibertsitatea.net/blogak/hiritarte](http://www.unibertsitatea.net/blogak/hiritarte) (varias entradas, 2008-2012).
- HIRSCH, E.; O'HANLON, M. *The Anthropology of landscape: perspectives on place and space*, New York: Oxford University Press, 1995.
- HOBBSAWM, Eric. *En torno a los orígenes de la Revolución Industrial*, Madrid: S. XXI, 1971.
- HOMOBONO, José Ignacio. "Antropología urbana: itinerarios teóricos, tradiciones nacionales y ámbitos temáticos en la exploración de lo urbano", en: *Zainak*, nº 19 ('Cuadernos de Antropología-Etnografía'), Eusko Ikaskuntza/SEV., 2000.
- HOMOBONO, José Ignacio. *La cuenca minera vizcaína. Trabajo, patrimonio y cultura popular*, Bilbao: FEVE, 1994.
- HOMOBONO, José Ignacio. "Margen Izquierda y zona minera (Bizkaia): un territorio metropolitano como escenario del cambio social", *KOBIE. Antropología Cultural*, 10, 2001-2003; pp. 273-302.
- HOMOBONO, José Ignacio. "Modificación del paisaje, recursos naturales y culturales, y ordenación del territorio en el valle de El Regato (Barakaldo)", Donostia-San Sebastián, *Lurralde*, 1987.
- HONOUR, H. *The New Goleen Land. European images of America from the Discoveries to the Present Time*, New York, 1975.
- HOURMAT, Pierre. «Autour de l'arrivée du chemin de fer à Bayonne (1854-1855)», en: *BSSLA de Bayonne*, 1987.
- HOURMAT, Pierre. *Bayonne, Atlas historique des villes de France*, Paris: 1982.
- HOURMAT, Pierre. «Contribution à l'étude de l'urbanisme bayonnaise aux XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles», en: *BSSLA de Bayonne*, 1977.
- HOURMAT, Pierre. *Histoire de Bayonne, des origines à la Révolution française de 1789*, Baiona: 1987.
- HOURMAT, Pierre. «L'industrie des constructions navales à Bayonne au temps de la Seconde République et du Second Empire», en: *BSSLA de Bayonne*, 1981.
- HOURMAT, Pierre. «L'urbanisme bayonnais de l'entre-deux-guerres», en: *Bordeaux et l'Aquitaine 1920-1940. Urbanisme et architecture*, Paris: Association pour l'étude de l'urbanisme et de l'architecture et Académie d'Architecture, 1988; pp.75-80.
- HOURMAT, Pierre. «La place forte de Bayonne au début du XIX<sup>e</sup> siècle», *BSSLA de Bayonne*, 1977.
- HOURMAT, Pierre. «Le problème de la barre dans la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle», en: *BSSLA de Bayonne* (número monográfico), 1978.
- HUDSON, K. (et al.). *A guide to the Industrial Archaeology of Europe*. Adams and Dart, 1971.
- HUDSON, K. (et al.). *Industrial Archaeology: A new Introduction*, London: Johan Baker, 1979.
- IBAÑEZ GOMEZ, Maite. *Barakaldo*, Bilbao: Diputación Foral de Bizkaia (Monografías de pueblos de Bizkaia), 1994.
- IBAÑEZ GOMEZ, Maite; SANTANA EZKERRA, Alberto; ZABALA LLANOS, Marta. *Arqueología industrial en Bizkaia*, Bilbao: Gobierno Vasco. Consejería de Cultura y Turismo, Universidad de Deusto. Deiker, 1988.
- IBAÑEZ GOMEZ, Maite; SANTANA EZKERRA, Alberto; ZABALA LLANOS, Marta. *Arqueología industrial en Gipuzkoa*, Bilbao: Universidad de Deusto, Gobierno Vasco, 1993.

- IBAÑEZ LÓPEZ, Carlos. *Historia general de Barakaldo*, Bilbao: San Antonio, 1991.
- IBAÑEZ MONTOYA, Joaquín. "Tres patrimonios que construyen la ciudad contemporánea", en: FERNÁNDEZ DE ROTA Y MONTER, José Antonio (ed.). *Ciudad e historia: la temporalidad de un espacio construido y vivido*, Madrid: Akal, Universidad Internacional de Andalucía, 2008; p. 99 y ss.
- IBAÑEZ, Maite; IBARRA, José Luis; ZABALA, Marta. *Euskalduna. Del astillero al Palacio de Congresos y de la Música*, Bilbao: Diputación Foral de Bizkaia. Departamento de Cultura, 2002.
- IBARGUTXI, F. "Bi aulki itsasoari begira. Javier Elorriagaren eskultura-sorta aukeratu da Zumaiaoko itsasmutur berria apaintzeko", *El Diario Vasco*, 21 de junio de 1996; p. 67.
- INGOLD, T. *The temporality of the landscape*, en: *World Archaeology*, 25 (2), 1993; pp. 152-174.
- INGURALDE. "Barakaldo. Una ciudad de oportunidades. De ciudad fabril a moderna ciudad de servicios", en: *Revista con\_margen*, nº 9, 2007; pp. 47-48.
- IPIÑA, Ignacio. *Testigos de un paisaje industrial* (catálogo), Bilbao: 1999.
- IRIONDO IBARLOZA, J. M. "Información histórica del Puerto de Ondarroa", en: *Ondarroa 1992*, Ondarroa: Kultur Etxea, 1992.
- ISLA ORTIZ, Dolores. *Barakaldo después de un siglo mira de nuevo hacia la ría*. Trabajo académico, curso 2002-2003. Cultura y Solidaridad. Bilbao: Universidad de Deusto, 2003.
- ISPIZUA, Pedro. *Espacios curvos metropolitanos*, Bilbao, ISPARK XXI, 2011.
- ITURBE MACH, Ander. *Bakio eta Lemoiz. Bilakaerea historikoa eta monumentu ondarrea*, Bilbao: Diputación Foral de Bizkaia, 1995.
- ITURBE MACH, Ander. *Erandio*, Bilbao: Diputación Foral de Bizkaia (Monografías pueblos de Bizkaia), 1993.
- ITURRIETA, José Luis. *Bacalao de Bilbao de Terranova a la Ría*, 1ª ed. Bilbao: Bilboko Konpartsak, 2004.
- ITURRIOZ. *Pasajes. Resumen histórico*, Pysbe, 1952.
- IZAGIRRE IGIÑIZ, Martín. *Cartografía antigua y paisajes del Bidasoa*, Irun: Izagirre, 1994.
- IZAGIRRE, Txema. "El inicio de las obras del hotel de lujo en Punta Begoña se retrasa año y medio", *EL CORREO*, 19 de julio de 2009; p. 12.
- IZAGUIRRE, R. *Apuntes de historia donostiarra: estudios acerca de la bahía de San Sebastián*, Pasaia San Pedro: 1933.
- IZAGUIRRE, R. *En torno a los orígenes de San Sebastián: el Urumea y los puertos donostiarra*, Pasaia San Pedro: 1933.
- IZAGUIRRE, R. *Estudios acerca de la bahía de San Sebastián. Apuntes de historia donostiarra*, Pasaia San Pedro: Sociedad Oceanográfica de Guipúzcoa, 1933.
- IZARZELAI IZAGIRRE, Arturo. *Los barrios altos de Bilbao. Documentos sobre la historia de Bilbao la Vieja, San Francisco y las Cortes*, Bilbao: Aldauri, 2001.
- IZPURUA, M. A. *Expansión urbanística y demográfica del municipio de Getxo (1850-1900)*, Bilbao: Universidad de Deusto (tesina de licenciatura), 1986.
- JACQUOT, Henri; MARCOU, Gerard (ed.). *L'urbanisme transfrontalier. Droit et pratiques*, Paris: L'Harmattan, 1998.
- JAUPART, F. *L'activité Maritime du Port de Bayonne au XVIIIème Siècle*, Bayonne: Chambre de Commerce de Bayonne, 1969.
- JAUREGI, Inés. "Ibarrekolanda gana una zona de deporte y ocio en la azotea de un viejo edificio industrial", *EL CORREO*, 20 de setiembre de 2003; p. 8.

JENCKS, Charles. *The architecture of the jumping universe: a polemic: how complexity science is changing architecture and culture*, London: Academy, 1997.

JENCKS, Charles. *The iconic building: the power of enigma*, London: Frances Lincoln, 2005.

JENCKS, Charles. *The new paradigm in architecture: the language of post-modernism*, New Haven: Yale University Press, 2002.

JOURDAN, Jean-Paul. «La conjoncture maritime du XIX siècle», en: PONTET, Josette (dir.). *Histoire de Bayonne*, Toulouse Cedex: Privat, Univers de France, 1991; pp. 175-192.

JOURDAN, Jean-Paul. «Un siècle de stabilité urbaine», en: PONTET, Josette (dir.). *Histoire de Bayonne*, Toulouse Cedex: Privat, Univers de France, 1991; pp. 193-214.

JUARISTI, Joseba. "El paisaje industrial entre el patrimonio histórico y la tecnología", en: *Fabrikart. Arte, tecnología, industria, sociedad*, nº 7 ('Naturaleza y Paisaje'), Bilbao: Universidad del País Vasco/EHU, 2007; p. 98 y ss.

JUARISTI, Joseba. "La ciudad superficial. El concepto de pátina y su aplicación al medio urbano", en: *Fabrikart: arte, tecnología, industria, sociedad*, nº 6, Bilbao: Universidad del País Vasco/EHU., 2006; p. 146 y ss.

KATZNELSON, I. *Marxism and the city*, Oxford: Press, 1993.

KESSLER, M. *El paisaje y su Sombra*, Barcelona: Idea Books, 2000.

KING, A. D. *Spaces of global cultures. Architecture, urbanism, identity*, London: Routledge, 2004.

KLINGENDER, Francis D. *Arte y Revolución Industrial*, Madrid, Cátedra, 1983 (*Art and the Industrial Revolution*, Noel Carrington, London, 1947).

KOOCHAKI, Nader. "Paisaje dorsal", en: *Zehar*, nº 67, Donostia-San Sebastián: Diputación Foral de Gipuzkoa, Arteleku, 2011; pp. 145-147.

KOOLHAAS, Rem. "El espacio basura: de la modernización y sus secuelas", *Arquitectura viva*, nº 74, setiembre-octubre de 2000.

KORTADI OLANO, Edorta. *Guía de esculturas. Donostia-San Sebastián*, Donostia-San Sebastián: Monográficas Michelena, 2009.

KRAUSS, Rosalind. "Échelle/Monumentalité", en: *Qu'est-ce que la sculpture moderne?*, París: CNAC. Centre Georges Pompidou, 1986.

KRAUSS, Rosalind. "La escultura en el campo expandido", en: *La originalidad de la vanguardia y otros mitos modernos*, Madrid: Alianza Forma, 1996. (Original: *The originality of the avant-garde and other modernist myths*, Cambridge: Mit press, cop. 1985). Véase también: Hal Foster (et al.). *La posmodernidad*, Barcelona: Kairós, 1985.

KRAUSS, Rosalind. *Passages in moderne sculpture*, Cambridge: 1981.

KRAUSS, Rosalind. "Sentido y sensibilidad" en: *Entre la geometría y el gesto* (catálogo), Palacio Velázquez, s/f.

KRIER, Robert. *El espacio urbano*, Barcelona: Gustavo Gili, 1981.

LABORDE, Léo. *Histoire de Bayonne et Pays Basque*, Baiona: 1878.

LABORDE, Pierre. *Bayonne et la région urbaine côtière*, Paris: Documentation Française, 1975.

LABORDE, Pierre. "Bayona. Historia e identidad cultural", en: *Hiri buruak. Baiona. Bayona* (varios autores), Bilbao: Sendoa, 1994; pp. 54-55.

LABORDE, Pierre. "Bayona, una ciudad sobre el Adour y el Nive", en: *Hiri buruak. Baiona. Bayona* (varios autores), Bilbao: Sendoa, 1994; pp. 12-53.

LABORDE, Pierre. *Biarritz. Huit siècles d'histoire, 200 ans de vie balnéaire*, Biarritz: Atlantica, 2008.

- LABORDE, Pierre. "De ciudad cerrada a ciudad fragmentada. La nueva Bayona", en: *Hiri buruak. Baiona. Bayona* (varios autores), Bilbao: Sendoa, 1994; pp. 124-130.
- LABORDE, Pierre. «Saint-Sebastien (Guipúzcoa) croissance urbaine et urbanisme», en: *Revue Géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest*, 1982; pp. 259-278.
- LABORDE, Pierre. *Saint-Sebastien: le site et son utilisation*, en: *Estudios de geografía; homenaje a Alfredo Floristán*, Pamplona-Iruñea: Príncipe de Viana, 1981; pp. 245-250.
- LABORDE, Pierre. «Ville de rivières et de piémont», en: PONTET, Josette (dir.). *Histoire de Bayonne*, Toulouse Cedex: Privat, Univers de France, 1991; pp. 5-8.
- LACY, Suzanne: *Mapping the terrain. New genre Public Art*, Seattle, Washington: Bay Press ('Art/Cultural Studies'), 1995.
- LAFARGA, Adolfo. *La Ría: monografía de la Ría bilbaína*, Bilbao: Ed. Alas, 1955.
- LALANNE, Pierre-Henry (de). *Fontarabie. Ses monuments, son histoire*, Paris: Alber Savine, 1896.
- LAMBERT, E. «Bayonne: enceintes et châteaux», en: *Congrès archéologique de France, Bordeaux-Bayonne, 1939*, Paris: 1941; pp. 507-521.
- LARRAÑAGA BILBAO, L. "Ensanche y expansión de la ciudad", Donostia-San Sebastián: *Boletín de Información Municipal de San Sebastián*, 1963.
- LARRASQUET, Jean-Michel. «Identité urbaine et importance de l'implication des citoyens», en: *Journées de réflexion sur l' Eurocité Basque Bayonne-San Sebastián* (varios autores), Bilbao: Eusko Ikaskuntza/SEV., 2001; pp. 23-30.
- LARREA, Andeka; GAMARRA, Garikoitz. *Bilbao y su doble. ¿Regeneración urbana o destrucción de la vida pública?*, Bilbao: Gatazka Gunea, 2007.
- LARRINAGA RODRÍGUEZ, Carlos. "Algunas reflexiones sobre el futuro de la trama urbana de San Sebastián según el avance del Plan General de Ordenación Urbana: una perspectiva histórica", en: *Lurralde; investigación y espacio*, 1992; pp. 135-157.
- LARRINAGA RODRÍGUEZ, Carlos. "San Sebastián 1813-1900: la configuración urbanística de un modelo terciario", en: *Lurralde*, 1998; pp. 301-308.
- LASAGABASTER HERRARTE, I. *Lurraldearen anolamendua: zer den, eta izan beharko lukeenari buruz zenbait ideia*, s/l.: Instituto Manu Robles Arangiz, 2008.
- LAZKANO, Jesús Mari. *Ederra eta crabilgarria edo ibilbide piktorikoa Bizkaiako eta beste herri batzuetako industri aurrietan zehar/ De lo bello y lo útil o recorrido pictórico por algunas ruinas de la industria vizcaina y otros pueblos 1984-1989*, Bilbao: Sala de exposiciones del Archivo Foral. Diputación Foral de Bizkaia. Departamento de Cultura, 1997.
- LAZURTEGUI, J.; ECHEVARRIA, I. *Las minas de hierro en la provincia de Vizcaya. Progresos realizados en esta región desde 1870 a 1899*, Bilbao: 1900.
- LEFEBVRE, Henri. *El derecho a la ciudad*, Barcelona: Península, 1971, 1978.
- LEFEBVRE, Henri. *La production de l'espace*, Paris: Anthropos, 1986 (1974).
- LEFEBVRE, Henri. *La révolution urbaine*, Paris: Gallimard, 1970. Traducción; *La revolución urbana*, Madrid: Alianza, 1972.
- LEFEBVRE, Henri. *The production of space*, Oxford: Basil Blackwell, 1997.
- LEIRA, Eduardo; QUERO, Damián. "Un <<Anteproyecto general>> de Galdácano hasta el Abra: una urgencia setenta años aplazada", en: *El problema urbanístico de Bilbao*, Bilbao: 1991.
- LEIZAOLA, Aitzpea; EGAÑA GOYA, Miren. «Le paysage linguistique un champ d'étude émergeant: la signalétique routière entre Donostia et Baiona», in: URTEAGA, Eguzki (Coord.). *L'aménagement du territoire en Pays Basque*, Zarautz: Dakit, Eusko Ikaskuntza/SEV, 2008; pp. 81-102.
- LEONARD, Fernando. *Euskadiko portuak/Puertos del País Vasco*, Vitoria-Gasteiz: Gobierno Vasco, 1991.

- LÉVI-STRAUSS, Claude. *Anthropologie structurale*, Paris: Plon, 1958.
- LEWIS, D. (et al.). *El crecimiento de las ciudades*, Barcelona: Gustavo Gili, 1974.
- LINAZASORO, José I. *Catálogo monumental. Ensanche Cortázar de San Sebastián*, Donostia-San Sebastián: Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián, 1977.
- LINDÓN, A. "El constructivismo geográfico y las aproximaciones cualitativas", en: *Revista de Geografía Norte Grande*, 37, Universidad Pontificia Católica de Chile, 2007; pp. 1-15.
- LLAMAS, Sergio. "Los bancos avalan el nuevo Lutzana", *EL CORREO*, 20 de abril de 2011; p. 13.
- LLAMAS, Sergio. "Santurtzi huele a nuevo", *EL CORREO*, 28 de febrero de 2010; p. 13.
- LLANO GOROSTIZA, M. *Plaza de España, 4*, Bilbao: Bankuni6n, 1977.
- LLANO HERNÁIZ, José M. *D Bilbao. Olabeaga Ribera/Zorrozaurre. Barrios ante el s.XXI*, Bilbao: Ayuntamiento de Bilbao, 2006.
- LLANO, José M.; SALAZAR, José I. *Paisajes urbanos. Los puentes de la Ría/ Itsasaderroko zubiak. Hiri paisaia*, 1ª ed. Bilbao: edición propia de J. M. Llanos, 2004.
- LLORENÇ, Prats. *Antropología y patrimonio*, Barcelona: Ariel, 1997.
- LOOS, Adolf. *Ornamento y delito y otros escritos*, Barcelona: Gustavo Gili ('Arquitectura y Crítica'), 1980.
- LÓPEZ ALLEN, F. "Arquitectura donostiarra", en: *Euskalerrria*, nº 51, 1904.
- LOPEZ ASENSIO, Ana. *Leioa historian zehar*, Bilbao: Ayuntamiento de Leioa, (2005).
- LOPEZ DE ABERASTURI, Antonio. *Pour une lecture de Cerdà. Introduction à la lecture de la Théorie Générale de l' Urbanisation*, Paris: Seuil, 1977.
- LÓPEZ, Alberto. "Feria de Muestras: así fue su señal de partida", *BILBAO*, nº 187, abril de 2004, p. 16.
- LÓPEZ, Joel. "El nuevo cambio. Olabeaga, cuatro años pendientes de la transformación del barrio", *ADN*, 25 de junio de 2007; p. 3.
- LORENZO ARZA, Mikel. "Construcción simbólica del paisaje vasco en cuatro autores: Sabino Arana Goiri, Miguel de Unamuno, Vicente Arana y Pío Baroja (1880-1905)", en: *Euskonews & Media*, nº 442, mayo-junio de 2008, s/p.
- LOSADA, Ramón. *Historia urbanística de Bilbao*, nº 78, Bilbao: Caja de Ahorros Vizcaína, 1981.
- LOZANO, P. "La ordenación territorial en el País Vasco. Debilidades, amenazas, fortalezas y oportunidades de la escala intermedia", en: *Investigaciones geográficas*, nº 32, Universidad de Alicante, Instituto Universitario de Geografía, 2003.
- LUCKHARD, J. "Paisajes e industrias en vistas de Westfalia del siglo XIX", en: *Industriebilder aus Westfalen* (catálogo), Münster, 1979.
- LUENGO-TEIXIDOR, Félix. *San Sebastián: de la destrucción a la ciudad contemporánea*, Donostia-San Sebastián: Txertoa, 2000.
- LUQUE VALDIVIA, José. *Constructores de la ciudad contemporánea: aproximación disciplinar a través de los textos*, Madrid: Cie-Dossat 2000, 2004.
- LYNCH, Kevin. *La imagen de la ciudad*, Buenos Aires: Infinito, 1974.
- LYNCH, O. M. "Urban Anthropology, Postmodernist cities, and perspectives", en: *Society for Urban Anthropology* ('City & Societ'), 1994.
- MACHIMBARRENA, J. "Urbanismo aplicado a San Sebastián, presente y futuro", Madrid: *Revista de Obras Públicas*, 1945.

- MACHIMBARRENA, J. *Urbanismo aplicado a San Sebastián*, Donostia, Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián, 1950.
- MADEC, G. *La Convention de développement du Pays Basque, illustration d'une démarche novatrice de développement territorial*, Bordeaux: IEP, 1999.
- MADERUELO, Javier. *Arte Público. Arte y naturaleza. Huesca, 1999 (actas)*, Huesca: Diputación de Huesca, 1999.
- MADERUELO, Javier. "Del arte del paisaje al paisaje como arte", en: *Revista de Occidente*, nº 190, 1997; pp. 23-36.
- MADERUELO, Javier. *Desde la ciudad (arte y naturaleza)*, Huesca: Diputación de Huesca, 1998.
- MADERUELO, Javier. *El espacio raptado. Interferencias entre arquitectura y escultura*, Madrid: Mondadori, 1990.
- MADERUELO, Javier. *El paisaje. Génesis de un concepto*, Madrid: Abada, 2005.
- MADERUELO, Javier. *La idea de espacio en la arquitectura y el arte contemporáneos 1960-1989*, Madrid: Akal, 2008.
- MADERUELO, Javier. *La pérdida del pedestal*, Madrid: Visor ('Círculo de Bellas Artes'), 1994.
- MADERUELO, Javier. *Paisaje e historia, s/l.*: Abada, 2009
- MADERUELO, Javier (ed.). *Paisaje y arte*, Madrid: CDAN, Adaba, 2007.
- MADERUELO, Javier. *Paisaje y pensamiento*, Madrid: Abada, 2006.
- MADERUELO, Javier (dir.). *Paisaje y pensamiento*, Huesca: Centro de Arte y Naturaleza, Adaba Editores, Fundación Beulas, 2006.
- MALAVOI, J. R. (et al.). *Determination de l'espace de liberté des cours d'eau*, Lyon: SDAGE, 1998.
- MALO ANGUIANO, Fernando. *Galdakao, Etxebarri y Zaratamo. Estudio Histórico-Artístico*, Bilbao: Diputación Foral de Bizkaia (Monografías de pueblos de Bizkaia), 1997.
- MANCUSO, F. *Las experiencias del zoning*, Barcelona: 1980.
- MANFREDI, Matteo. *Fotografías de las emigraciones vascas y catalanas. Uruguay (siglos XIX-XX)*. Trabajo de investigación (inédito), Eusko Ikaskuntza/SEV. e Institut d'Estudis Catalans, 2007-2008.
- MANGIN, David. *La ville Franchisée. Formes et structures de la ville contemporaine*, Paris: Éditions de la Villette, 2004.
- MANTEROLA ISPIZUA, Ismael. "Eskultura lehiaketak", en: *ma (revista de arte)*, nº 10, junio-agosto de 1996; p. 25.
- MARCHAN FIZ, Simón. *Del arte objetual al arte del concepto. Epílogo sobre la sensibilidad postmoderna*, Madrid: Akal, 1986.
- MARCHÁN FIZ, Simón. "La actualidad de la estética del paisaje", en: *Revista Litoral Atlántico*, 1997, 1; pp. 15-23.
- MARTIN DE RETANA, J. M. "El nacimiento de Neguri", *EL CORREO de Bizkaia*, nº 19, Bilbao, 1973.
- MARTIN MATEO, R. *El área metropolitana de Bilbao*, Bilbao: ed. Mensajero, 1972.
- MARTÍN RAMOS, Ángel. "Ciudad y puerto, o ciudad con puerto. El proyecto del ingeniero Lafarga para el puerto de Pasajes de 1866", en: *Zainak 23* (monográfico), Donostia-San Sebastián: Eusko Ikaskuntza/SEV., 2003; pp. 309-326.
- MARTÍN RAMOS, Ángel. *Futuro urbanístico para la comarca de san Sebastián*, Donostia-San Sebastián: Euskal Herriko Arkitektoen Elkargo Oficiala, 1980.



- MARTÍN RAMOS, Ángel. "La periferia de San Sebastián", en: *Común; revista vasca de arte y cultura*, 1980; pp. 4-11.
- MARTÍN RAMOS, Ángel. *Los orígenes del ensanche de Cortázar de San Sebastián*, Barcelona: Fundación Caja de Arquitectos, 2004.
- MARTÍN RAMOS, Ángel. "Ordenación urbana del territorio comprendido entre Amara, Loyola y eguía en San Sebastián", en: *Urbanismo COAM*, 1988; pp. 37-40.
- MARTÍN RAMOS, Ángel. "Un balance de las ordenanzas de edificación de la ciudad del siglo XX: el caso del ensanche de Donostia-San Sebastián", en: *Geografía eta historia. Saileko koadernoak*, Eusko Ikaskuntza/SEV., 1993; pp. 211-228.
- MARTINET, Gilles. «L'effacement de la ligne frontière», en: *Hendaye, Irun, Fontarabie/ Hendaya Irún, Hondarribia/ Hendaia, Irun, Hondarribia. Villes de la frontière/ Ciudades de la frontera/ Mugako hiriak* (varios autores), Paris: Norma Éditions, Institut Français d' Architecture, s/f.; pp. 53-68.
- MARTÍNEZ ÁLAVA, Carlos J. *Mutriku. Historia eta ondarea/historia y patrimonio*, Donostia-San Sebastián: Eusko Ikaskuntza/SEV., Ayuntamiento de Mutrikuko, 2009.
- MARTINEZ CALLEJO, Javier. *Bilbao. Desarrollos urbanos. Ciudad y forma, 1960-2000*, Vitoria-Gasteiz: Gobierno Vasco. Departamento de Medio Ambiente, Planificación Territorial, Agricultura y Pesca, Ayuntamiento de Bilbao, Colegio Oficial de Arquitectos Vasco Navarro, 2009.
- MARTÍNEZ DE LUCO, J. I. "Breve visión del proceso de formación de Ondarroa durante un siglo. Planes de Ordenación y Proyectos de Edificación", en: *Ondarroa 1994*, Ondarroa: Kultur Etxea, 1994.
- MARTÍNEZ DE PISÓN, E. *Miradas sobre el paisaje*, Madrid: Biblioteca Nueva, 2009.
- MARTÍNEZ DE PISÓN, E. (ed.). *Paisaje y medio ambiente*, Valladolid: Universidad de Valladolid, 1998.
- MARTINEZ DE ZUAZO, Luís. *Arqueología industrial I*, Vitoria-Gasteiz: Centro Cultural Montehermoso, 1998.
- MARTÍNEZ MONTOYA, J. "La construcción cultural del paisaje: aportes desde la antropología sociocultural", en: FERNANDEZ DE LARRINOVA, Kepa (ed.). *La administración de los paisajes: desarrollo e impacto local*, Vitoria-Gasteiz: Universidad del País Vasco/EHU, 2000; pp. 149-173.
- MARTÍNEZ TOLA, Elena. "La eurociudad en el marco de las perspectivas europeas de ordenación del territorio", en: *Journées de réflexion sur l' Eurocité Basque Bayonne-San Sebastián* (varios autores), Bilbao: Eusko Ikaskuntza/SEV., 2001; pp. 533-537.
- MARTÍNEZ VITORES, Miguel Angel. *Memoria gráfica de una siderurgia. Tarjeta postal y fotografía 1893-1943 (y II). La mirada al pasado industrial, 1936-1996*, Bilbao: Ilustre Ayuntamiento de Barakaldo. Área de Cultura y Educación, Ayuntamiento de Sestao, Fundación Lenbur, 2003.
- MARTÍNEZ, Julián. *La escultura en Guipúzcoa: breve introducción histórica*, Donostia-San Sebastián: Museo San Telmo Museoa, 1981.
- MAS SERRA, Elías. "La Aduana de Bilbao", en: *Bilbao*, nº 237, mayo de 2009; p. 8.
- MAS SERRA, Elías. "La 'Casa de Prácticos' en Zorrotzaurre", *BILBAO*, nº 201, febrero de 2006; p. 11.
- MAS SERRA, Elías. *La regeneración urbana de Bilbao y su área metropolitana, crítica del proceso y del modelo de ciudad resultante* (tesis doctoral inédita), Bilbao: Universidad del País Vasco/EHU, 2011.
- MAS SERRA, Elías. "Las escuelas de Olabeaga", en: *Bilbao*, nº 254, diciembre de 2010; p. 15.
- MAS SERRA, Elías. "Las estatuas viajeras (I)", *BILBAO*, nº 257, marzo de 2011; p. 8.
- MAS SERRA, Elías. "Las estatuas viajeras (... y 2)", *BILBAO*, nº 258, abril de 2011; p. 8.
- MAS SERRA, Elías. *Los planos de Bilbao*, Bilbao: ARKIMAS ('Arquitectura y Urbanismo'), 2000.
- MAS, Elías; VELILLA, Jaione. *Urbanismo en general y urbanismo aplicado a Bilbao. Estanislao Segurota 1934*, Bilbao: Colegio Oficial de Aparejadores y Arquitectos Técnicos de Bizkaia, Bilbao Ría-2000, 2005.

- MASSERA, Jean-Charles. "Bienvenidos a un mundo de pitufos", en: *Arquitectos para el acontecimiento*, Valencia: Espai D'Art Contemporani de Castelló, 2002.
- MATÉS LUQUE, José M. "Los últimos boteros de la Ría de Bilbao: entre el Puente de Rontegi y el Puente Colgante", en: *Zainak 33. La antropología marítima y el crisol de la maritimidad: profesiones, economías, normativas, patrimonio y símbolos*, Donostia-San Sebastián: Eusko Ikaskuntza/SEV., 2010; pp. 159-179.
- MECSA. *Recuperación urbana de la desembocadura del Galindo*, Candidatura Urban a la Unión Europea, 1995.
- MENDEZ GUTIERREZ DEL VALLE, Ricardo; CARAVACA BARROSO, Inmaculada. *Organización industrial y territorio*, Madrid: Síntesis, 1999.
- MENDEZ GUTIERREZ DEL VALLE, Ricardo; CARAVACA BARROSO, Inmaculada. *Procesos de reestructuración industrial en aglomeraciones metropolitanas españolas*, Madrid: MOPT (Ministerio de Obras Públicas y Transportes), 1993.
- MÉNDEZ, Julián. "La ciudad y las perras", en: *EL CORREO*, 8 de mayo de 2011; p. 36.
- MERINO URRUTIA, José J. *Apuntes para la historia de Guecho*, Bilbao: Junta de Cultura de Vizcaya, 1958.
- MESURET, Geneviève. «Villas et jardins», en: *Biarritz. Villas et jardins. La Côte Basque des années trente* (varios autores), Paris: Norma, Institut Français d'Architecture, 1992; pp. 55-85.
- MEXIA CARRILLO, Fernando. *El castillo de Santa Cruz de la Mota y las murallas de la Plaza de San Sebastián*, Donostia-San Sebastián: Caja de Ahorros Municipal de San Sebastián: Grupo Dr. Camino de Historia Donostiarra, 1979.
- MICHELENA, M. *Hendaye et son histoire*, Hendaia: Haize Garbia, 1987.
- MILANI, R. *El arte del paisaje*, Madrid: Editorial Nueva, 2007.
- MILTON, K. (ed.). *Environmentalism: the view from anthropology*, London: Routledge, 1993.
- MIRÓ, Neus. "Más allá del paisaje", en: *Zehar*, nº 67, Donostia-San Sebastián: Diputación Foral de Gipuzkoa, Arteleku, 2011; pp. 190-196.
- MOLINA APARICIO, Fernando; ROJO CAGIGAL, Juan. *Historia del túnel de Artxanda (1900-2002). El urbanismo y las comunicaciones de Bilbao*, Bilbao: Túneles de Artxanda, 2002.
- MONCLUS, F, J. (ed.). *La ciudad dispersa: suburbanización y nuevas periferias*, Barcelona: Centro de Cultura Contemporánea, 1998.
- MONTERO, Manuel (coord.). *Historia de los montes de hierro*, Bilbao: Museo Minero, 1992.
- MONTERO, Manuel (coord.). *La California de hierro. Las minas y la modernización económica y social de Vizcaya*, Bilbao: Beitia, 1995.
- MORÁN, Unai. "Barakaldo recuperará la ribera de la ría con el cubrimiento de dos kilómetros de vía", *EL CORREO*, 5 de agosto de 2007; p. 2.
- MORAZA BAREA, Alfredo. *Estudio histórico del puerto de Ondarroa*, Vitoria-Gasteiz: Gobierno Vasco, 2000.
- MORRIS, A. J. *Historia de la forma urbana desde sus orígenes hasta la revolución industrial*, Barcelona: Gustavo Gili, 1984.
- MUGICA ZUFIRIA, Serapio. *Estudio sobre San Sebastián*, Donostia-San Sebastián: Grupo Dr. Camino de Historia Donostiarra, 1980.
- MUGICA, Serapio. *Monografía histórica de la villa de Irún*, Donostia-San Sebastián: Ayuntamiento de Irún, 1993. Original; Irún: Viuda de B. Valverde, 1903.
- MUGURUZA OTAÑO, Pedro. "Monumento al Sagrado Corazón de Jesús en San Sebastián", en: *Revista Nacional de Arquitectura*, 1947; pp. 310-312.

- MUGURUZA OTAÑO, Pedro. *Proyecto del monumento al Sagrado Corazón de Jesús de San Sebastián*, Madrid: 1947.
- MUNDUTEGUY, Laetitia. "Les moulins à marée au Labord", en: *Bulletin du Musée Basque*, nº 173, 2009.
- MUNFORD, Lewis. *La ciudad a través de la historia*, Buenos Aires: Infinito, 1966.
- MUNFORD, Lewis. *La ciudad en la historia. Sus orígenes, transformaciones y perspectivas*, Buenos Aires: Infinito, 1966.
- MUNFORD, Lewis. *La cultura de las ciudades*, Buenos Aires: Infinito, 1957.
- MUNÓZ, F. *Urbanización: paisajes comunes, lugares globales*, Barcelona: Gustavo Gili, 2008.
- MUÑOZ ECHABEGUREN, Fermín. *San Sebastián, el monte Ulía y arenales, ayer y hoy*, Donostia-San Sebastián: Dr. Camino Institutua, 2009.
- MUÑOZ ECHABEGUREN, Fermín. *San Sebastián. La historia desconocida 1857-1966*, Donostia-San Sebastián: Txertoa, 2004.
- MUÑOZ FERNÁNDEZ, Javier. "Arquitectura racionalista en San Sebastián. Las conferencias de Fernando García Mercadal y Walter Gropius", *Ondare 23*, Donostia-San Sebastián: Eusko Ikaskuntza/SEV., 2004; pp. 195-213.
- MURUGARREN, Luis. *San Sebastián-Donostia*, Donostia-San Sebastián: Caja de Ahorros Municipal, 1978.
- MURUGARREN, Luis. *Santa Catalina: breve historia de un arrabal y su puerto*, Donostia-San Sebastián: 1987.
- NAVAS, Emilio. *Irun en el siglo XX* (3 vol.), Donostia-San Sebastián: Caja de Ahorros Municipal de San Sebastián, Real Sociedad Bascongada de Amigos del País, Sociedad Guipuzcoana de Ediciones y Publicaciones, 1977 (I), 1981 (II), 1984 (III).
- NICOLÁS MATUTE, Rafael. *Santurtzi. Sancti Georgia. Origen, desarrollo y auge*, Bilbao: Ediciones Beta, 2011.
- NOGUÉ, Joan. "El retorno al lugar: la creación de identidades territoriales", en: *Claves de la Razón práctica*, 92, Madrid: Progreso, 1999; pp. 9-11.
- NOGUÉ, Joan. *Entre paisajes*, Barcelona: Àmbit, 2009.
- NOGUÉ, Joan. "Las geografías de la invisibilidad", en: *Paisatges incognits ocults: les geografies de la invisibilitat. IIIer Seminari Internacional sobre Paisatge*, Olot: Observatori del Paisatge-CUIMPB, 1999.
- NOGUÉ, Joan. "Paisaje, identidad y globalización", en: *Fabrikart. Arte, Tecnología, Industria, Sociedad ('Naturaleza y Cultura')*, nº 7, Bilbao: Universidad del País Vasco/EHU, 2007; pp. 136-145.
- NOGUÉ, Joan (ed.). *El paisaje en la cultura contemporánea*, Madrid: Biblioteca Nueva, 2008.
- NOGUÉ, Joan (ed.). *La construcción social del paisaje*, Madrid: Biblioteca Nueva, 1993.
- OBISPO, Angel y ÚBEDA, Carlos. *Embarcaderos de mineral de la Orconera en la Ría de Bilbao*. Barakaldo, 1987 (inédito).
- OCIO ENDAYA, Mikel. "Las relaciones entre el Plan General de Ordenación urbana de Bilbao y el planeamiento de los municipios periféricos", en: *Planeamiento y gestión Metropolitana comarcal y municipal*, Pamplona: Universidad de Navarra, 1993.
- ODRIOZOLA OYARBIDE, Lourdes. *Estudio histórico del puerto de Zumaia* (Zumaia: historia de un puerto), Vitoria-Gasteiz: Gobierno Vasco, 2000.
- ODRIOZOLA OYARBIDE, Lourdes; ARRIZABALAGA MARÍN, Sagrario. *Ur eta lur. Batzen gaituen ura/ El agua que nos une*, Donostia-San Sebastián: Fundación Kutxa, Nerea, 2003.
- OJEDA, F. J. "Desarrollo y patrimonio paisajístico", en: *Boletín del Instituto Andaluz de Patrimonio Histórico*, nº 42, 2003a; pp. 51-57.

OJEDA, F. J. "Epistemología de las miradas al paisaje. Hacia una mirada humanista y compleja", en: FERNÁNDEZ, J (et al.) (ed.). *Territorio y patrimonio. Los paisajes andaluces*, Sevilla: Cuadernos del Instituto Andaluz de Patrimonio Histórico, 2003b; pp. 192-2000.

OJEDA, F. J. "La ciudad es cultura fronteriza en un mundo cambiante", en: *Ciudades, culturas y fronteras en un mundo en cambio. IX Coloquio de Geografía Urbana*, Sevilla: Junta de Andalucía, 2008, pp. 284-301.

OLABUENAGA, M. "Barakaldo siglo XX: la 'ciudad fabril'", *Arbela*, 33, 2003; pp. 27-34.

OLAECHÉ LABAYEN, Juan B. "Seis siglos de litigio sobre el dominio del puerto de Pasajes: informe de Vargas Ponce sobre el asunto", en: *Boletín de Estudios Históricos sobre San Sebastián*, 1975; pp. 209-270.

OLAIZOLA ELORDI, Juanjo. "San Sebastián-Rentería: casi un siglo de transporte público", Gipuzkoa: *Boletín del Archivo y Biblioteca Municipales de Rentería*, 1989; pp. 31-50.

OLAVIDE, Juan; ALBARELLOS, Braulio; VIGÓN, Juan. *Historia de las fortificaciones de San Sebastián*, Donostia-San Sebastián: Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián, 1963.

OLAVIDE, Juan; ALBARELLOS, Braulio; VIGÓN, Juan. *Rehabilitación del Castillo de Santa Cruz de la Mota y fortificaciones del monte Urgull*, Donostia-San Sebastián: 1962.

OLIVA, Federico. "Las problemáticas de actualidad: la reutilización de las áreas abandonadas", en: *Cincuenta años de urbanística en Italia 1942-1992*, Madrid: Universidad Carlos III-BOE, 1994.

ONZAIN, Mario. *La Ría de Bilbao*, Madrid: Fundación Esteyco, 1999.

ORDEIG CORSINI, José M. *Pensamiento contemporáneo y diseño urbano*, Barcelona: MONSA, 2004.

ORDOÑEZ, Joaquín (de). *San Sebastián en 1761: descripción de la ciudad, sus monumentos, usos y costumbres*, Donostia-San Sebastián: Librería Internacional, 1963.

ORELLA UNZUÉ, José L. *Donostia-San Sebastián*, Bilbao: EDYFOAT, 1999.

ORELLA UNZUÉ, José L. "La organización jurídica del espacio medieval guipuzcoano: de la tierra y el valle al alfoz de la villa y la comarca", *Boletín de la Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País. La organización territorial en la CAPV. El nivel intermedio: la comarca*, tomo LI, 1995-2 (monográfico: 'El territorio y la Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País'); pp. 455-477.

ORMAECHEA, A. "Sistemas de transporte en la cuenca minera vizcaína", *Letras de Deusto*, nº 37, Bilbao: 1987.

ORTEGA GALINDO DE SALCEDO, J. *Bilbao y su hinterland*, Bilbao: 1951.

ORTEGA MOROS, M<sup>a</sup> Ángeles. *Santa María de Guecho. Estudio geográfico de una zona rururbana*, Bilbao: Universidad del País Vasco/EHU. (Servicio Editorial), 1988.

ORTIZ GARCÍA, Carmen. "Uso y abuso de las estatuas. Reflexiones en torno a las reflexiones sociales del patrimonio urbano monumental", en: FERNÁNDEZ DE ROTA Y MONTER, J. A. (ed.). *Ciudad e historia: la temporalidad de un espacio construido y vivido*, Madrid: Akal, Universidad Internacional de Andalucía, 2008; p. 64 y ss.

OSORIO, Silvia. "La nostalgia se apodera del horno", *EL CORREO*, 8 de julio de 2012; p. 8.

PALMER, Marilyn; NEAVERSON, Peter. *TICCIH-2000. The International Commtee for the Conservation of the Industrial Heritage Millennium Congress. From Industrial Revolution to Consumer Revolution: international perspectives on the archaeology of industrialisation/ De la Révolution Industrielle à la Révolution de la Consommation: perspectives internationales sur l'archéologie de l'industrialisation*, Cambridge: Association for Industrial Archaeology. The National Museum of Science & Industry, 2001.

PARDO, Miguel A. "'María Ángeles' inicia la segunda fase de su recuperación", *DEIA*, 31 de marzo de 2012; p. 10.

PASAIA AND APPROACHES [material cartográfico], United Kingdom Hydrographic Office, 2004.

- PAUL-DEJEAN, J. Cl. «Travaux portuaires et trafic maritime (1878-1939)», en: *BSSLA de Bayonne* (número monográfico), 1978.
- PAUL-LÉVY, F.; SEGAUD, M. *L'anthropologie de l'espace*, Paris: Centre Georges Pompidou, CCI, 1983.
- PEDREIRA, Dionisio. "Una visión estratégica del patrimonio marítimo: comparativa entre Catalunya, Euskadi y Galicia", en: *Itsas memoria. Itsas ondarea/Patrimonio marítimo (Revista de estudios Marítimos del País Vasco)*, Donostia-San Sebastián: Untzi Museoa/Museo Naval, Diputación Foral de Gipuzkoa, 2009; pp. 16-17 y ss.
- PEILLEN, Txomin. "Kulturaren Donostiatik Baionara aspaldiko eurohiria/ Communauté de culture dans l' Eurocité Bayonne-Saint-Sébastien", en: *Journées de réflexion sur l' Eurocité Basque Bayonne-San Sebastián* (varios autores), Bilbao: Eusko Ikaskuntza/SEV., 2001; pp. 251 261.
- PEIRÓ, Juan Bautista; SANTIAGO, Paula. "La ciudad como paisaje y memoria", en: *Fabrikart. Arte, tecnología, industria, sociedad*, nº 7 ('Naturaleza y Paisaje'), Bilbao: Universidad del País Vasco/EHU, 2007; pp. 156 y ss.
- PEIRONCELY, Manuel. "Obras del puerto de San Sebastián", en: *Revista de Obras Públicas*, nº 6, Madrid, 1855, pp. 61-63.
- PEÑA IBAÑEZ, Juan M<sup>a</sup>. *El San Sebastián que fue*, Donostia-San Sebastián: Banco Guipuzcoano, 1999.
- PEÑALBA, Mauro. "Monumentos y esculturas en la vía pública. Donostia", en: *Ondare* (Revista de Artes Plásticas y Monumentales), Donostia-San Sebastián: Eusko Ikaskuntza/SEV., 2002.
- PEREIRA, D. "Una visión estratégica del patrimonio marítimo: comparativa entre Catalunya, Euskadi y Galicia", en: *Itsas Memoria (Revista de estudios marítimos del País Vasco)*, nº 6, Donostia-San Sebastián: Untzi Museoa (Museo Naval), 2009; pp. 15-32.
- PÉREZ, Leire. "Adif descarta cofinanciar la regeneración de Basauri", *EL CORREO*, 29 de abril de 2012; p. 11.
- PÉREZ-ALDASORO, Pío; APAOLAZA-BERAZA, Txemi (dir.). *Pasaiako arrantzaleen lan eta gizarte harremanei buruzko azterketa antropologikoa* (tesis doctoral), Universidad del País Vasco/EHU., 2000.
- PÉREZ ARREGUI FORT, I. *Historia de San Sebastián*, Donostia-San Sebastián: Caja de Ahorros Municipal, 1966.
- PEREZ DE LA PEÑA OLEAGA, Gorka. *Portugalete (1852-1960), historia de su arquitectura y expansión urbana*, Bilbao: Diputación Foral de Bizkaia, 1993.
- PEREZ DE LA PEÑA OLEAGA, Gorka. *Urbanismo y arquitectura contemporáneas en Barakaldo, 1854-1960*, Bilbao: Ayuntamiento de Barakaldo, 1995.
- PÉREZ de la PEÑA OLEAGA, Gorka. "Urbanismo y Patrimonio Industrial en el área de la Ría de Bilbao. El papel desarrollado por la administración local, 1975-2000", en: *Congreso Vasco de Patrimonio Industrial*, septiembre de 2001, Donostia-San Sebastián: 2002; pp. 197-202.
- PÉREZ GOIKOETXEA, Eneko. *Valle de Trapaga y Ortuella*, Bilbao, Diputación Foral de Bizkaia (Monografías de pueblos de Bizkaia), Bilbao, 1995.
- PÉREZ NANCLARES, Maite. "Parques de Barakaldo-Barakaldo corazón medio ambiental", en: *Revista con\_margen*, nº 15, 2008; pp. 6-17.
- PERON, F; RIEUCAU, J. (dirs.). *La maritimité aujourd'hui*, Paris: Éditions L'Harmattan, 1966; pp. 13-27.
- PERÓN, Françoise. "Patrimonio y paisajes del litoral", en: *Itsas memoria. Itsas ondarea/Patrimonio marítimo (Revista de estudios Marítimos del País Vasco)*, Donostia-San Sebastián: Untzi Museoa/Museo Naval, Diputación Foral de Gipuzkoa, 2009; p. 33 y ss.
- PERULLI, Paolo. *Atlas metropolitano. El cambio en las grandes ciudades*, Madrid: Alianza, 1995.
- PIÉTRI-LÉVY, Anne-Lise (et al.). *Environnements portuaires/ Port environments*, s/l.: Publications des Universités de Rouen et du Havre, 2004.
- PINDADO, F. *La participación ciudadana en la vida de las ciudades*, Barcelona: Serval, 2000.

- PINOL-DOURIEZ, M. *La construction de l'espace*, Paris: Neuchâtel, 1975.
- PIRALA, Ángel. *San Sebastián en el siglo XIX* (edizio fazimilea) Donostia-San Sebastián: Instituto Dr. Camino, 2001.
- PITARCH, A. J.; DALMASES, N. *Arte e industria en España, 1774-1901*, Barcelona: 1982.
- PLAN DE LA PLACE DE BAYONNE*, Archives du Genie-Vincennes (SHAT), 1812.
- PONTE, Javier. «Fontarabie, 1876-1970», en: *Hendaye, Irun, Fontarabie/ Hendaya Irún, Hondarribia/ Hendaia, Irun, Hondarribia. Villes de la frontière/ Ciudades de la frontera/ Mugako hiriak* (varios autores), Paris: Norma Éditions, Institut Français d' Architecture, s/f.; pp. 133-149.
- PONTET, Josette. *Bayonne: un destin de ville moyenne à l'époque Moderne (fin du XVII<sup>e</sup> siècle-milieu du XIX<sup>e</sup> siècle)*, Biarritz: J & D Editions, 1996.
- PONTET, Josette. «Les relations de Bayonne et de Saint-Sébastien pendant l' Ancien Régime», en: *Journées de réflexion sur l' Eurocité Basque Bayonne-San Sebastián* (varios autores), Bilbao: Eusko Ikaskuntza/SEV., 2001; pp. 213-223.
- PONTET, Josette (dir.). *Histoire de Bayonne*, Toulouse Cedex: Privat, Univers de France, 1991.
- PORTU, Florentino. *Hondarribia: notas históricas y curiosidades*, Donostia-San Sebastián: Hondarribiako Udala, 1989.
- PRAMPOLINI, E. "La estética de la máquina y la introspección mecánica en el campo del arte", en: *Léger et L'Esprit Moderne 1918-1931* (catálogo), París: Musée d'Art Moderne de la Ville de Paris, 1982.
- PRATS, L. *Antropología y patrimonio*, Barcelona: Ariel, 1997.
- PRECEDO LEDO, Andrés J. *Bilbao y el Bajo-Nervión, un espacio metropolitano*, Bilbao: Junta de Cultura de Bizkaia. Diputación Foral de Bizkaia, 1977.
- PRECEDO LEDO, Andrés J. *El modelo urbano del área metropolitana de Bilbao*, Pamplona: Universidad de Navarra, 1973.
- PRIETO, J; URETA, J. *El espacio social del Bilbao Metropolitano. Estructura social, actividad y escenarios*, Informe preparatorio para el Avance del Plan Territorial Parcial de la Subárea Funcional del Gran Bilbao (en el territorio colindante de la Ría), Bilbao: MECESA, 1994.
- PUERTA RUEDA, Natividad (de la). "La Carola. Grúa eléctrica de pórtico de celosía", *Patrimonio industrial de Bizkaia*, nº 1, Bilbao: Diputación Foral de Bizkaia, 1995.
- PUERTA RUEDA, Natividad (de la). *El puerto de Bilbao como reflejo del desarrollo industrial de Vizcaya 1857-1913*, Bilbao: Autoridad Portuaria de Bilbao, 1994.
- PUJADAS, R.; FONT, J. *Ordenación y planificación territorial*, Madrid: Síntesis, 1998.
- RACIONERO, L. *Sistemas de ciudades y ordenación del territorio*, Madrid: Alianza, 1978.
- RAMOS LARRIBA, Cipriano. *Sestao*, Bilbao, Diputación Foral de Bizkaia (Monografías de Pueblos), 1997.
- RASO, F.; MIRANDA, J. A. *Margen izquierda=Ezkerraldea: últimas huellas de identidad*, Bilbao: BBK, 1993.
- REIG SAENZ, Mercedes. *Alzola y el ensanche de Bilbao* (tesina de licenciatura), Madrid: 1977.
- REIZABAL ARRUABARENA, Gorka; GONZÁLEZ-AMEZÚA CARRIÓN, Paloma; GONZÁLEZ GONZÁLEZ, Antonio. *Pasajes, un puerto, una historia*, Navarra: Junta del Puerto de Pasajes, Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, 1987.
- REMENTERÍA ARNAIZ, Iskandar. "Consideraciones sobre el arte y el espacio en la obra de Chillida y Heidegger", en: *Ondare*, 25. *1939-1975 bitarteko Euskal Artearen Berrikusketan*, Donostia-San Sebastián: Eusko Ikaskuntza/SEV., 2006; pp. 367-375.

- REMESAR, Antonio. *A challenge for public art. Urban Regeneration*, Barcelona: Universitat de Barcelona, 1997.
- REMESAR, Antonio. "Repensar el paisaje desde el río", en: MADERUELO, Javier (dir.). *Arte Público. Huesca: Arte y Naturaleza*, Huesca: Diputación de Huesca, 2000, pp. 191-207.
- RÉMY, J.; VOYÉ, L. *A cidade: rumo a uma nova definição*, Lisboa: Afrontamento, 1994 (1992).
- RÉMY, Jean. «Morphologie sociale et représentations collectives: le statut de l'espace dans la problématique durkheimienne», en: *Recherches Sociologiques*, XXII (3), 1991; pp. 333-52.
- REMY, Jean; VOYÉ, Liliana. *La ciudad. Hacia una nueva definición*, Zaragoza: Bassari, 2006.
- REMY, Jean; VOYÉ, Liliana. *La ciudad y la urbanización*, Madrid: Instituto de Estudios de Administración Local (IDEAL), 1976.
- REVIRIEGO, José M<sup>a</sup>. "Abandoibarra impone otra mirada", *EL CORREO*, 29 de julio de 2007; p. 12.
- REVIRIEGO, José M<sup>a</sup>. "El tirón de Bilbao", *EL CORREO*, 20 de mayo de 2007; p. 44.
- REVIRIEGO, José M<sup>a</sup>. "Zaha Hadid plantea en Zorrozaurre la mayor operación inmobiliaria del País Vasco", *EL CORREO*, 30 de octubre de 2004; pp. 2-3.
- RIBETON, Olivier. «Biarritz et la chronique mondaine», en: *Biarritz. Villas et jardins. La Côte Basque des années trente* (varios autores), Paris: Norma, Institut Français d'Architecture, 1992; pp. 23-54.
- RIEGL, Aloïs. *El culto moderno a los monumentos*, Madrid: La Balsa de la Medusa, 2008 (3<sup>a</sup> edición).
- RIEUCAU, J. «Sociétés maritimes et sociétés littorales: quelle maritimité?», en: Peron, F; Rieucan, J. (dirs.). *La maritimité aujourd'hui*, Paris: Éditions L'Harmattan, 1966; pp. 29-51.
- RIGOTTI, G. *El urbanismo* (2 vol.), Barcelona: Labor, s/f.
- RODRÍGUEZ, Arantxa. "Continuidad y cambio en la revitalización del Bilbao metropolitano", *Ekonomiaz*, nº 41, Bilbao, 1998.
- RODRÍGUEZ, Arantxa. "Del declive a la revitalización: oportunidades y límites de las nuevas políticas urbanas en Bilbao", en: *Ciudad y territorio (Estudios territoriales)*, nº 129, 2001; pp. 161-178.
- RODRÍGUEZ, Arantxa. "Reinventar la ciudad: milagros y espejismos de la revitalización urbana en Bilbao", en: *Lan Harremanak*, nº 6, 2002; pp. 69-108.
- RODRÍGUEZ, Celia. "Creación y precisión, 'El Peine del Viento'", en: *Bilbao (Pérgola)*, 234, Bilbao: Ayuntamiento de Bilbao: 2009; p. 6.
- RODRÍGUEZ, Mariñe. "Arquitectos del mañana sueñan con Bilbao", *EL CORREO*, 22 de abril de 2012; pp. 8-9.
- RODRÍGUEZ-SORONDO, M<sup>a</sup> del Carmen. *Arquitectura pública en la ciudad de San Sebastián (1813-1922)*, Donostia-San Sebastián: Sociedad Gupuzcoana de Ediciones y Publicaciones, Grupo Dr. Camino de Historia Donostiarra, 1985.
- ROGER, A. *Breve Tratado del Paisaje*, Madrid: Biblioteca Nueva, 2007.
- ROMERO ONAINDIA, José Antonio. *Abanto y Zierbena. Referencia histórica*, Bilbao: Ayuntamiento de Abanto-Zierbena, 1995.
- ROMERO, Ana. "El acristalamiento de la orre más alta de Euskadi marca el final de las obras del BEC", *EL CORREO*, 15 de enero de 2006; p. 2.
- ROMERO, Ana. "El primer jardín botánico vasco regenera la imagen industrial de Barakaldo", *EL CORREO*, 22 de junio de 2002; p. 2.
- ROMERO, Ana. "Una fuente con 24 surtidores presidirá la entrada al BEC", *EL CORREO*, 23 de octubre de 2005; p. 9.

- RONCAYOLO, Marcel. "As cidades e as identidades: patrimónios, memórias e narrativas sociais", en: LIMA DOS SANTOS, Lourdes (coord.). *Cultura e economia*, Lisboa: Instituto de Ciências Sociais, 1995.
- ROSSI, Aldo. *Disegni 1990-1997*, Milán: Federicomotta, 1999.
- ROSSI, Aldo. *La arquitectura de la ciudad*, Barcelona: Gustavo Gili, 1971.
- ROTAECHE, R. *Minas de Bilbao*, Madrid: 1926.
- ROTEMBERG, R.; McDONOCH, G. (eds.). *The cultural meaning of Urban Space*, London: Bergin & Garvey, 1993.
- ROVIRA, José Carlos. *Ciudad y literatura en América Latina*, Madrid: Síntesis, 2005.
- ROWE, C.; KOETTER, F. *Collage City*, Massachusetts, Cambridge, MIT Press, 1978.
- ROWELL, Margit. *Qu'est-ce que c'est la sculpture moderne?* (Catálogo de la exposición), Paris: Centre Georges Pompidou. Musée National d'Art Moderne, 1986.
- RUBIO-ARDANAZ, Eduardo; RUBIO-ARDANAZ, Juan Antonio. "La nueva configuración de los espacios y el proceso de neourbanización en el País Vasco", en: URTEAGA, Eguzki (Coord.). *L'aménagement du territoire en Pays Basque*, Zarautz: Dakit, Eusko Ikaskuntza/SEV, 2008; p. 241 y ss.
- RUBIO ARDANAZ, Juan Antonio; ERKOREKA, Anton (ed. lit.). *Cultura y sociedades marítimas: prácticas específicas, sistemas técnicos, sociales y de representación*, *Zainak 29*, Donostia-San Sebastián: Eusko Ikaskuntza/SEV., 2008.
- RUBIO-ARDANAZ, Juan Antonio. "Cultura marítima y expresión gráfica pública. Simbología mural en Santurtzi (Bizkaia)", en: *KOBIE, Serie Antropología Cultural*, nº 15, Bilbao: Diputación Foral de Bizkaia, 2011; pp. 37-50.
- RUBIO-ARDANAZ, Juan Antonio. "Dinámica urbana y aspectos antropológicos en la construcción de la eurociudad", en: *Journées de réflexion sur l' Eurocité Basque Bayonne-San Sebastián* (varios autores), Bilbao: Eusko Ikaskuntza/SEV., 2001; pp. 31-39.
- RUBIO-ARDANAZ, Juan Antonio. "El concepto de patrimonio marítimo y de cultura: gestión museística e iconos públicos en el País Vasco", en: *Itsas memoria. Itsas ondarea/Ptrimonio marítimo (Revista de Estudios Marítimos del País Vasco)*, Donostia-San Sebastián: Untzi Museoa/Museo Naval, Diputación Foral de Gipuzkoa, 2009, pp. 57-82.
- RUBIO-ARDANAZ, Juan Antonio. "Expresiones de maritimidad a través del patrimonio. Imágenes e iconos para la identidad y el comercio en el ámbito pesquero de Santurtzi (Bizkaia)", en: *Zainak 33. Cuadernos de Antropología-Etnografía* (J. A. Rubio-Ardanaz ed. Lit.), Donostia-San Sebastián: Eusko Ikaskuntza/SEV., 2010; pp. 133 y ss.
- RUBIO-ARDANAZ, Juan Antonio. *La Antropología marítima subdisciplina de la Antropología sociocultural. Teoría y temas para una aproximación a la comunidad pescadora de Santurtzi (Bizkaia)*, Bilbao: Universidad de Deusto, 1994.
- RUBIO-ARDANAZ, Juan Antonio. "La antropología marítima vasca: revisión de los planteamientos, intereses teóricos y temas de estudio", en: *Itsas memoria. Revista de estudios marítimos del País Vasco*, 1, Donostia-San Sebastián: Untzi Museoa, Diputación Foral de Gipuzkoa, 1996.
- RUBIO-ARDANAZ, Juan Antonio. *Lemanes, sardineras y pescadores. Realidades marítimas en perspectiva antropológica*, Bilbao: Grafema, Ayuntamiento de Santurtzi. Área de Cultura, 2006.
- RUBIO-ARDANAZ, Juan Antonio. "Presentación: investigando la esfera marítima desde la antropología, etapas para un cambio de oportunidades", en: *Zainak 29. Cuadernos de Antropología-Etnografía* (J. A. Rubio-Ardanaz y A. Erkoreka ed. Lit.), Donostia-San Sebastián: Eusko Ikaskuntza/SEV., 2007; p. 13 y ss.
- RUBIO-ARDANAZ, Juan Antonio. "Presentación: las realidades marítimo-costeras como expresión de maritimidad y objeto de estudio antropológico", en: *Zainak 33. Cuadernos de Antropología-Etnografía* (J. A. Rubio-Ardanaz ed. Lit.), Donostia-San Sebastián: Eusko Ikaskuntza/SEV., 2010; p. 9 y ss.
- RUBIO-ARDANAZ, Juan Antonio. *Trayectorias del conocimiento antropológico. Correlación, descripción e interpretación sociocultural*, Bilbao: Ediciones Académicas del Centro de Estudios Chinos Lu Xun, 2011.



- RUI-WAMBA MARTIJA, Javier. "La Ría de Bilbao y sus puentes", *Fabrikart*, 7, 2003; pp. 18-32.
- RUIZ DE GARRIDO, Tadeo. *Manual descriptivo e histórico de la ciudad de San Sebastián*, Donostia-San Sebastián: I. R. Baroja, 1857.
- RUIZ DE LA TORRE MIGUEL, Erika. *Análisis del espacio portuario. El caso de Cataluña y País Vasco* (inédito), Eusko Ikaskuntza/SEV e Institut d'Estudis Catalans, 2010-2011.
- RUIZ DE OLABUÉNAGA, J. I. *Bilbao, la ciudad soñada*, Bilbao: BBK ('Temas vizcaínos'), 2000.
- RUIZ URRESTARAZU, Eugenio. *Informe sobre la Revisión de las Directrices de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma del País Vasco* (informe de diagnóstico), Gobierno Vasco, 2006. [www.ingurumena.eigv.euskadi.net](http://www.ingurumena.eigv.euskadi.net)
- RUIZ-VARGAS, J. M. "La complejidad de la memoria", en: VV. AA., *Claves de la memoria*, Valladolid: Trotta, 1997.
- RUZAFÁ, R. *Antes de la clase. Los trabajadores de Bilbao y la margen izquierda del Nervión (1841-1891)*, Bilbao: Universidad del País Vasco/EHU, 1998.
- SAARINEN, Eero. *La ciudad*, Buenos Aires: Poseidón, 1948.
- SAAVEDRA, C. *Imágenes de un Portugalete antiguo*, Bilbao: 1986.
- SAAVEDRA, C. *Origen, vida y costumbres de la Noble Villa de Portugalete*, Bilbao: 1967.
- SABATÉ BEL, Joaquín. "De la preservación del paisaje a la ordenación del paisaje", en: *Criterios paisajísticos en la ordenación del territorio y el urbanismo*, Barcelona: Consorcio Universidad Internacional Menéndez Pelayo, 2006.
- SABATÉ BEL, Joaquín. "Paisajes culturales y proyecto territorial", en: *El paisaje y la gestión del territorio. Criterios paisajísticos en la ordenación del territorio y el urbanismo*, Barcelona: Diputación de Barcelona, 2006.
- SACX, M. *Bayonne et le Pays Basque (Témoins d' Histoire, Antiquité-1918. Recueil de Textes)*, Musée Basque de Baiona (Collection 'Ikas'), 1968.
- SADA, Javier & Asier. *Historia de San Sebastián*, Navarra: Txertoa, 1997 (4 edición).
- SADA, Javier. *Los puentes de San Sebastián*, Donostia-San Sebastián: Mitxelena, 2004.
- SÁENZ DE BURUAGA, G. *Ordenación del territorio, El caso del País Vasco y su zona de influencia*, Madrid: Guadarrama, 1969.
- SÁENZ DE GORBEA, Xabier. "Esculturas públicas para Zumaia", en: *DEIA (Igandea)*, 1996ko maiatzaren 19a; p. 29.
- SAEZ, Olga. "Bilbao cambia el PGOU para hacer más viviendas y aparcamientos", *BILBAO*, nº 176, noviembre de 2003; p. 22.
- SAEZ, Olga. "Bilbao ha cumplido en 10 años el 50% de las previsiones del PGOU", *METRO*, 16 de enero de 2005; pp. 3-4.
- SAEZ, Olga. "Bilbao quiere que la Ría tenga barcazas con viviendas, pantalanes y actividades submarinas", *METRO*, 19 de diciembre de 2004; pp. 3-4.
- SAEZ, Olga. "Comienzan las obras de la nueva feria", *BILBAO*, junio de 2001; p. 4.
- SAEZ, Olga. "El plan Bolueta, en marcha", *BILBAO*, nº 184, julio de 2004; p. 23.
- SAEZ, Olga. "La torre Iberdrola y la nueva clínica del IMQ, frente a frente", *BILBAO*, nº 251, agosto de 2010; p. 20.
- SAEZ, Olga. "Olabeaga conservará su espíritu", *BILBAO*, nº 200, enero de 2006, pp. 6-7.
- SAEZ, Olga. "Zorrozaurre será una isla con más de 3.200 pisos, tranvía y zonas de ocio", *DEIA*, 26 de setiembre de 2004; pp. 2-3.

- SAGÜES SUBIJANA, Miguel. "Historia del Palacio Miramar", en: *Boletín de Estudios Históricos de San Sebastián*, 1994; pp. 255-300.
- SAGÜES SUBIJANA, Miguel. *Urgull. Historia de San Sebastián*, Donosita: Hariadna, Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián, 2005.
- SALAZAR ARECHALDE, J. I. "El Arenal: puerto y paseo de Bilbao en el siglo XVIII", en: *Zainak 33. La antropología marítima y el crisol de la maritimidad: profesiones, economías, normativas, patrimonio y símbolos*, Donostia-San Sebastián: Eusko Ikaskuntza/SEV., 2010; pp. 361-373.
- SALAZAR ARECHALDE, J. I. "El planeamiento urbanístico y la estructura urbana del Gran Bilbao", *Común*, nº 2, Bilbao, 1979.
- SAMBRICIO, Carlos. «Arquitectura y ciudad en el País Vasco en los siglos XVIII y XIX», en: *Noveno Congreso de Estudios Vascos. Antecedentes próximos de la sociedad vasca actual. Siglos XVIII y XIX*, Vitoria-Gasteiz: Eusko Ikaskuntza/SEV., 1983.
- SAMBRICIO, Carlos. "El proyecto de Pedro Manuel de Ugartemendía para la reconstrucción de San Sebastián", en: *La reconstrucción de la parte vieja de San Sebastián*, Donostia-San Sebastián, 1991.
- SAMBRICIO, Carlos (ed.). *Donostiako alde zaharraren berreraikuntza/ La reconstrucción de la parte vieja de San Sebastián*, Donostia-San Sebastián: Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián, 1991.
- SÁNCHEZ, Tatiana. "La nueva cara de los Muelles", *BILBAO*, nº 273, agosto de 2012; p. 16.
- SÁNCHEZ CARRIÓN, José M<sup>a</sup>. "Las lenguas vistas desde la historia versus la historia vista desde las lenguas (o el giro copernicano de un nuevo discurso local)", en: *XI Congreso de Estudios Vascos: nuevas formulaciones culturales; Euskal Herria y Europa*, Donostia-San Sebastián: Eusko Ikaskuntza/ Sociedad de Estudios Vascos, 1992; pp. 89-143.
- SÁNCHEZ DE LA LUNA, Iñigo. "Cambio radical en el Igeretxe de siempre", *EL CORREO*, 25 de marzo de 2012; p. 7.
- SÁNCHEZ DE LA LUNA, Iñigo. "Erandio se asoma a la modernidad con un barrio de estética rompedora", *EL CORREO*, 5 de septiembre de 2010; p. 15.
- SÁNCHEZ DE LA LUNA, Iñigo. "La fábrica Kössler desaparecerá en verano para dejar paso a 241 viviendas", *EL CORREO*, 22 de julio de 2011; p. 12.
- SÁNCHEZ DE LA LUNA, Iñigo. "La mejora del muelle de Axpe reabrirá la ría al paso de grandes cargueros", *EL CORREO*, 15 de julio de 2012; p. 7.
- SÁNCHEZ DE LA LUNA, Iñigo. "Las ruinas de Kössler dejarán paso a 252 pisos en Astrabudua", *EL CORREO*, 13 de marzo de 2011; p. 14.
- SANCHEZ DE MADARIAGA, I. *Introducción al urbanismo. Conceptos y modos de planificación urbana*, Madrid: 1999.
- SANTANA EZQUERRA, Alberto (ed.). *Bizkaia Zubiaren mendeurrena/ Cien años del Puente de Bizkaia*, 2<sup>a</sup> ed. Bilbao, Puente Bizkaia, 1993.
- SANZ ESQUIDE, José A. *Real Club Náutico de San Sebastián, 1928-1929*, Almería: Colegio de Arquitectos de Almería, 1995.
- SANZ, Asier. *Bilbao: Laberinto magikoa/ Laberinto mágico/ The magical labyrinth*, Bilbao: Ayuntamiento de Bilbao. Área de Cultura, s/f.
- SASSEN, Saskia. "La ciudad global", *Alfoz*, 90, 1992.
- SASSEN, Saskia. "La identidad y la ciudad global: encasillamientos económicos y culturales", en: Ignasi Solà Morales y Xavier Costa (eds.); *Metrópolis: ciudades, redes, paisajes*, Barcelona: Gustavo Gili, 2005.
- SCHAMA, S. *Le paysage et la mémoire*, Paris: Seuil, s/f.
- SCHMALENBACH, Werner. *Chillida en San Sebastián*, Donostia-San Sebastián: Kutxa, 1982.

- SEGOVIA, Txabi. "El 'Master Plan' de Zorrozaurre llega el viernes", *ADN*, 2 de octubre de 2007; p. 3.
- SEGOVIA, Txabi. "Puente al titanio", *ADN*, 20 de octubre de 2006; p. 3.
- SEGURA, Fernando. "San Sebastián escultural", *D. V.*, 4 de marzo de 1995.
- SENIE, Harriet F. *Contemporary public sculpture. Tradition, transformation on controversy*, Oxford & Nueva York: University Press, 1992.
- SENNET, Richard. *Vida urbana e identidad*, Barcelona: Península, 1975.
- SERRANO ABAD, Susana. *El Kadagua y los desequilibrios territoriales de la industrialización de la Ría de Bilbao (1830-1985)*, Bilbao: Ediciones Beta, 2010.
- SERRANO ABAD, Susana. *El valle del Cadagua: un espacio marginal a las puertas de la metrópoli bilbaína*, Bilbao: Universidad del País Vasco/EHU, 1995.
- SESÉ SORIA, Lourdes. "Las relaciones históricas transfronterizas en el área vasca", en: *Journées de réflexion sur l' Eurocité Basque Bayonne-San Sebastián* (varios autores), Bilbao: Eusko Ikaskuntza/SEV., 2001; pp. 69-92.
- SETIÉN, K. "Planeamiento de ensanche: creación y gestación del Ensanche Cortázar de San Sebastián, 1864", en: VV. AA. *Urbanismo e historia urbana en el mundo hispano*, Madrid: 1985 (tomo II).
- SICA, P. *Historia del urbanismo. El siglo XIX*, 1, Madrid: 1981.
- SIERRA, J. "Cantilever piers for shipping Iron Ore on the Cantabrian COSAT of Spain", *Industrial Archeologist Review*, vol. XIII (1), 1990.
- SILVA, Carlos; IÑIGUEZ-RUEDA, Lupcinio. "Tiempo y relaciones sostenibles en el espacio urbano", en: *Papeles del CEIC*, 2011, 2 (75); pp. 15-16 y ss.
- SILVÁN, Leandro. *El término municipal de San Sebastián: su evolución histórica*, Donostia-San Sebastián: Grupo Dr. Camino de Historia Donostiarra, 1971.
- SILVANO, Filomena. *Antropología do espaço. Uma introdução*, Oeiras: Celta, 2001.
- SILVETTI, Jorge; MACHADO, Rodolfo; MANGADO, Francisco (coords.). *Bilbao, Itsasadarreko bazterrak. Proiektual/Los márgenes de La Ría. Proyectos/The River banks. Projects* (Catálogo de exposición), Diputación Foral de Bizkaia, Departamento de Urbanismo; Harvard University, Graduate School of Design, octubre 1998.
- SITTE, Camilo. *La construcción de ciudades según principios artísticos*, Barcelona: 1980.
- SOJA, Edward W. *Postmetrópolis*, Madrid: Mapas, 2008.
- SOJA, Edward W. *Postmetropolis. Critical studies of cities and regions*, Oxford: Blackwell, 2000.
- SOLÀ-MORALES, Manuel. "Los ensanches", en: *Los ensanches (I): el ensanche de Barcelona*, Barcelona: ETSAB (Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Barcelona), 1978; pp. 9-25.
- SOLÀ-MORALES, Manuel. *Hiri-hazkunde motak*, Bilbao: Universidad del País Vasco/EHU, 2008.
- SOLÀ-MORALES, Manuel. "Siglo XIX: ensanche y saneamiento de las ciudades", en: *Vivienda y urbanismo en España*, Barcelona: 1982.
- SORIA Y PUIG, Arturo. Cerdà. *Las cinco bases de la teoría general de la urbanización*, Madrid: Electa, 1999.
- SORIA, Txema; ALONSO, Mikel. *Guía sentimental de la ría*, 1ª ed. Bilbao: BBK, 2004.
- SORKIN, Michael. *Variaciones sobre un parque temático: la nueva ciudad americana y el fin del espacio público*, Barcelona: Gustavo Gili, 2004.
- SPREIREGEN, P. *Compendio de arquitectura urbana*, Barcelona: Gustavo Gili, 1971.
- STÉBÉ, Jean-Marc; MARCHAL, Hervé. *La sociologie urbaine*, Paris: Pub, 2007.

- STEINITZ, C. "El significado y congruencia entre forma urbana y actividad", en: *Publicaciones del Laboratorio de Urbanismo*, Barcelona: Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Barcelona, s/f.
- SUSPERREGI, J. M. *Hondarribiko monumentuak. XX. mendeko kronika*, Donostia-San Sebastián: Luma, 1996.
- TANGE, Kenzo. *Función, estructura y símbolo*, Zurich: 1970.
- TARROJA, A; CAMAGNI, R. *Una nueva cultura del territorio. Criterios sociales y ambientales en las políticas y en el gobierno del territorio*, Barcelona: Diputación de Barcelona, 2006.
- TEIXEIRA LOPES, Joao. *A cidade e a cultura. Um estudo sobre práticas culturais urbanas*, Porto: Afrontamento, Câmara Municipal do Porto, 2000.
- TEJERA Y MAGNIN, L. *Puente transbordador, sistema Palacio, memoria descriptiva*, Madrid: 1893.
- TELLECHEA IDIGORAS, J. I. *Zumaya hace doscientos años*, Zumaia: Ayuntamiento de Zumaia, 1986.
- TENA GARCÍA, M<sup>a</sup> Soledad. "Guía de fuentes para el estudio del Puerto de Pasajes en la Baja Edad Media", en: *Bilbuma*, Donostia-San Sebastián: Ayuntamiento de Errenteria, 1991.
- TENA GARCÍA, M<sup>a</sup> Soledad. *La sociedad urbana en la Guipúzcoa costera medieval: San Sebastián, Rentería y Fuenterrabía (1200-1500)*, Donostia-San Sebastián: Kutxa, 1997.
- TERAN, F. *Historia del urbanismo en España III. Siglos XIX y XX*, Madrid: Cátedra, 1999.
- TIJERO, Margarita. "Abandoibarra luce una escultura del británico Anthony Caro", *ADN*, 3 de diciembre de 2008, p. 4.
- TILLEY, C. *Phenomenology of landscape: places, paths and monuments*, Oxford: Berg, 1994.
- TOBIE, Jean-Luc. «A propos de l'antiquité de Bayonne», en: PONTET, Josette (dir.). *Histoire de Bayonne*, Toulouse Cedex: Privat, Univers de France, 1991; p. 16.
- TOMÉ, María José. "Despedida en el andén", *EL CORREO*, 22 de noviembre de 2003; p. 11.
- TORMES, A. (de). "Del Abra a Bilbao, Algorta, Las Arenas, Neguri", *Revista Esfera*, nº 558, 1924.
- TORRES ELIZBURU, R. "La contraurbanización en la Comunidad Autónoma del País Vasco", en: *Lurralde*, nº 29, 2006, pp. 58-85.
- TORRES ENJUTO, M. C. "Análisis desde 1976 hasta nuestros días del desarrollo industrial y residencial de los municipios de Barakaldo, Portugalete, Trápaga, y Ortuella", en: *Anuario de la EVETU*, Zarautz, Instituto Vasco de Administración Pública (IVAP), 1989; pp.256-273.
- TORRES ENJUTO, M. C. "Diez años de reconversión industrial en Euskadi", en: *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 1991; pp. 165-186.
- TORRES ENJUTO, M. C. *Industria y territorio en Bizkaia*, Vitoria-Gasteiz, IVAP (Instituto Vasco de Administración Pública), 1995.
- TRÍAS, Eugenio. *El artista y la ciudad*, Barcelona: Anagrama, 1976.
- TRÍAS, Eugenio. *Lógica del límite*, Barcelona: Destino, 1999.
- TROCHE, M.; LOISEAU, J. M. *Le paysage urbain*, Paris: Sang de la Terre, 1993.
- TUSELL GÓMEZ, Javier (ed.). *Bilbao a través de su historia*, Madrid: Fundación BBVA, 2004.
- UGARTE, Arantza. "Baluarte de la Reina", en: *Arkeoikuska 92*, Vitoria-Gasteiz: Gobierno Vasco, 1995, p. 268.
- UGARTE, Arantza. "Sistema defensivo de Hondarribia", en: *Arkeoikuska 94*, Vitoria-Gasteiz: Gobierno Vasco, 1995; pp. 408-411.

ULAZIA, Pedro. *El puerto de Mutriku. Análisis del proyecto oficial del Gobierno Vasco y propuesta de proyecto alternativo utilizando el arte como herramienta* (inédito), Mutriku: 2002.

ULAZIA, Pedro. "Itsasoarekin. Proyecto de acondicionamiento integral del perímetro de Mutriku (Gipuzkoa)", en: *Eusko Ikaskuntzaren XVII. Kongresua. Gizarte Aurrerapen Iraunkorrerako Berrikuntza*, Vitoria-Vitoria-Gasteiz: Eusko Ikaskuntza/SEV., 2009 (pendiente de publicación).

UNSAIN, José María (ed.). *Itsas Marruma. Viejas imágenes fotográficas del litoral vasco (1850-1960)*, Donostia-San Sebastián: Untzi Museoa, 2002.

UNSAIN, José María (ed.). *San Sebastián ciudad marítima*, Donostia-San Sebastián: Untzi Museoa, Diputación Foral de Gipuzkoa, 2008.

UNZURRUNZAGA GOIKOETXEA, Xabier. *Adecuación de las DOT a las actuales expectativas de ordenación del territorio. Criterios urbanísticos para la reflexión pluridisciplinar previa a la revisión de las DOT* (informe urbanístico), Donostia-San Sebastián: 2006. [www.ingurumena.ejqv.euskadi.net](http://www.ingurumena.ejqv.euskadi.net)

UNZURRUNZAGA GOIKOETXEA, Xabier. "Los ensanches de las ciudades de Guipuzkoa", en: *Común 4*, Fundación Orbeago, 1980; pp. 28-35.

UNZURRUNZAGA GOIKOETXEA, Xabier. "Una ciudad frente al mar", en: UNZURRUNZAGA GOIKOETXEA, Xabier (ed.). *Ur ertzeko hiri bat. Hondarribia. Una ciudad frente al mar. A city facing the sea*, Bilbao: Universidad del País Vasco/EHU., 2000; pp. 17-29.

UNZURRUNZAGA GOIKOETXEA, Xabier (ed.). *Ur ertzeko hiri bat. Hondarribia. Una ciudad frente al mar. A city facing the sea*, Bilbao: Universidad del País Vasco/EHU., 2000.

UNZURRUNZAGA, Xabier; AVERSA, Clara E.; PORTELA, César. *La tierra y el mar: la arquitectura en el borde litoral*, Bilbao: Universidad del País Vasco/EHU., 2003.

URCOLA, F. *Monumentos de San Sebastián*, Donostia-San Sebastián: Artes Gráficas, 1926.

UREÑA FRANCÉS, José M. "Ingeniería civil o ingeniería del territorio: un nuevo enfoque de urbanismo y ordenación del territorio", en: *IV Congreso Nacional de Ingeniería Civil* (aktak), s/l.: 2003; pp. 1549-1554.

URIARTE, Iñaki. "Bilbao, en el mapa, y frente a la Ría: la Villa desde sus orígenes ha mirado a la mar y al mundo a través de la Ría", *BILBAO*, nº 194, junio de 2005; p. 37.

URIARTE, Iñaki. "Bilbao, un lugar: plaza y mercado (I)", en: *BILBAO*, nº 251, agosto de 2010; p. 34.

URIARTE, Iñaki. "Bilbao, un lugar: plaza y mercado (II)", en: *BILBAO*, nº 252, octubre de 2010; p. 39.

URIARTE, Iñaki. "Bilbao, un lugar: plaza y mercado (III)", en: *BILBAO*, nº 254, noviembre de 2010; p. 34.

URIARTE, Iñaki. "Bilbao, un lugar: plaza y mercado (y IV)", inédito<sup>2</sup>, 2011.

URIARTE, Iñaki. "Deformación del Muelle de Hierro de Portugalete", en: *DEIA*, 29 de septiembre de 2011.

URIARTE, Iñaki. "El ferrocarril de la Ría (I)", en: *BILBAO*, nº 231, noviembre de 2008; p. 39.

URIARTE, Iñaki. "El ferrocarril de la Ría (II)", en: *BILBAO*, nº 231, diciembre de 2008; p. 31.

URIARTE, Iñaki. "El muelle de hierro de Portugalete", en: *BILBAO*, nº 219, octubre de 2007; p. 14.

URIARTE, Iñaki. "El paisaje de la Ría (I)", *BILBAO*, nº 203, abril de 2006; p. 35.

URIARTE, Iñaki. "El paisaje de la Ría (II)", *BILBAO*, nº 204, mayo de 2006; p. 35.

URIARTE, Iñaki. "El paisaje industrial de la Ría", en: *BILBAO*, nº 207, agosto de 2006; p. 25.

URIARTE, Iñaki. "El patrimonio humano de la Ría", en: *BILBAO*, nº 208, octubre de 2006; p. 35.

URIARTE, Iñaki. "El patrimonio industrial de la Ría (I)", en: *BILBAO*, nº 212, febrero de 2007; p. 39.

<sup>2</sup> Artículo y autor incompresiblemente censurados (o abandonados en dique seco) en: *BILBAO*, a partir de 2011 por iniciativa del Consejo de Redacción del periódico municipal integrado básicamente por concejales/as del Ayuntamiento de Bilbao.

- URIARTE, Iñaki. "El patrimonio industrial de la Ría (II)", en: *BILBAO*, nº 213, marzo de 2007; p. 43.
- URIARTE, Iñaki. "El patrimonio industrial de la Ría (III)", en: *BILBAO*, nº 215, mayo de 2007; p. 35.
- URIARTE, Iñaki. "El patrimonio industrial de la Ría (IV)", en: *BILBAO*, nº 216, junio de 2007; p. 37.
- URIARTE, Iñaki. "El patrimonio industrial de la Ría (V)", en: *BILBAO*, nº 218, agosto de 2007; p. 19.
- URIARTE, Iñaki. "La Ría y el canal de Deusto", *BILBAO*, nº 202, marzo de 2006; p. 35.
- URIARTE, Iñaki. "Los puentes de la Ría, tránsito y navegabilidad", *BILBAO*, nº 200, enero de 2006; p. 35.
- URIARTE, Iñaki. "Metamorfosis del espacio portuario fluvial de Bilbao", *Portus*, nº 7, abril de 2004.
- URIARTE, Iñaki. "Monumento y memoria en la Ría", *BILBAO*, nº 201, febrero de 2006; p. 35.
- URIARTE, Iñaki. "Patrimonio, memoria e identidad en la Ría", *BILBAO*, nº 198, noviembre de 2005; p. 36.
- URIARTE, Iñaki. "Puente de Isabel II", en: *BILBAO*, nº 223, febrero de 2008; p. 44.
- URIARTE, Iñaki. "Relación ciudad-puerto en Euskal Herria", *BILBAO*, nº 193, mayo de 2005.
- URIARTE, Iñaki. "Ría de hierro", *BILBAO*, nº 197, octubre de 2005; p. 29.
- URIARTE, Iñaki. "Ría de hierro", en: *Zainak 29. Cultura y sociedades marítimas: prácticas específicas, sistemas técnicos, sociales y de representación*, Donostia-San Sebastián: Eusko Ikaskuntza/SEV., 2007; pp. 279-286.
- URIARTE, R. "La minería vizcaína del hierro en las primeras etapas de la industrialización", en: *La industrialización del norte de España*, Barcelona: Crítica, Universidad del País Vasco/EHU., 1988.
- URKIDI ELORRIETA, P. *El planeamiento territorial integral en la Comunidad Autónoma Vasca: de las Directrices de Ordenación del Territorio a los Planes Territoriales Parciales*, Sevilla: Asociación Geógrafos Españoles, Universidad Pablo Olavide, 2007.
- URRUTIA ABAIGAR, Víctor. "La ría y sus márgenes", en: *Cuadernos de Alzate*, nº 22, Madrid: 2000; pp. 23-24.
- URRUTIA, Víctor; ZUBERO, Imanol; IZAOLA, Amaia; DE LA PEÑA, Alberto (ed.). *Las dimensiones sociales de la ciudad*, Bilbao: Universidad del País Vasco/EHU., 2009.
- URRUTIA, Víctor (dir.); AREILZA, Gloria; URETA, Jesús. *Planes con incidencia urbanístico-territorial en la Margen Izquierda (Bajo Ibaizabal). Informe final*, Bilbao, Diputación Foral de Bizkaia. Instituto de Estudios Territoriales de Bizkaia, Universidad del País Vasco/EHU. Facultad de Ciencias Sociales y de la Comunicación, s/f.
- URTEAGA ARTIGAS, María M. *Guía histórico monumental de Gipuzkoa*, Donostia-San Sebastián: Diputación Foral de Gipuzkoa, 1992.
- URTEAGA, Eguzki (coord.). *L'aménagement du territoire en Pays Basque*, Zarautz: Dakit, Eusko Ikaskuntza/SEV., 2007.
- URTEAGA, Mertxe. "Descubrimiento de la muralla medieval de Hondarribia", en: *Arkeolan*, nº 4, 1998 (I); pp. 20-21.
- USTARROZ CALATAYUD, Alberto. "Habitando la ciudad, workshop en Hondarribia", en: UNZURRUNZAGA GOIKOETXEA, Xabier (ed.). *Ur ertzeko hiri bat. Hondarribia. Una ciudad frente al mar. A city facing the sea*, Bilbao: Universidad del País Vasco/EHU., 2000; pp. 15-16.
- VALDALISO GAGO, J. M. "Expansión y desarrollo económico de Barakaldo como ciudad industrial", en: M. Aizpuru, P. Pérez Castroviejo y J. M. Valdaliso Gago, *Expansión, desarrollo y crisis de Barakaldo durante el s.XX (1914-1979)*, Barakaldo: 1995 (inédito).
- VEIGA, Yonada. "El tranvía llegará a Etxebarri por el trazado de Euskotren en 2012", *EL CORREO*, 8 de noviembre de 2003

- VEIGA, Yonada. "Políticos, expertos y vecinos debatirán sobre el futuro de Zorrozaurre", *EL CORREO*, 11 de setiembre de 2004; p. 8.
- VELILLA IRIONDO, Jaione. *San Miguel de Basauri*, Bilbao: Diputación Foral de Bizkaia (Monografías de pueblos de Bizkaia), 1993.
- VENTURI, Robert (de). *Complejidad y contradicción en la arquitectura*, Barcelona: Gustavo Gili, 1999.
- VENTURI, Robert (de); IZENOUR, Steven; SCOTT BROWN, Denise. *Aprendiendo de Las Vegas. El simbolismo olvidado de la forma arquitectónica*, Barcelona: Gustavo Gili, 2000.
- VICARIO, L.; MARTÍNEZ MONJE, M. P. "Another 'Guggenheim effect'? The generation of a potentially gentrifiable neighbourhood in Bilbao", in: *Urban studies*, nº 40-12, 2003; pp. 2383-2400.
- VIGNES, P. «Fortifications et urbanisme à Bayonne sous la troisième République», en: *SLA*, 1988; pp. 295-416.
- VILLA, Imanol. "El Arenal", *EL CORREO*, 7 de agosto de 2011; p. 10.
- VILLA, Imanol. "La Ciudad Nacional Sindicalista", *EL CORREO*, 15 de noviembre de 2009; p. 10.
- VILLA, Imanol. "Otro paso más sobre la Ría", *EL CORREO*, 25 de octubre de 2009; p. 10.
- VILLA, Imanol. "Un canal para Deusto", *EL COREO*, 20 de abril de 2008; p. 10.
- VILLAR, José E.; HERRERAS, Beatriz; HERNÁNDEZ, Antonio. *La industria del agua en la CAV. Ingeniería y patrimonio*, Bilbao: Ente Vasco de la Energía, Gobierno Vasco (Departamento de Industria, Comercio y Turismo), Grupo Spri, 2008.
- VILLAR IBÁÑEZ, José Eugenio. "Barakaldo en el siglo XX. Sinopsis de 100 años de historia y patrimonio", en: *Arbela Aldizkaria*, nº 31, 2002; pp. 38-46.
- VILLAR IBÁÑEZ, José Eugenio. *Catedrales de la industria. Patrimonio industrial de la margen izquierda y zona minera de la ría del Nervión*, Barakaldo: ed. San Antonio, 1994a.
- VILLAR IBÁÑEZ, José Eugenio. "Patrimonio Histórico Industrial de la Cuenca Minera Vizcaína", en: *La Cuenca Minera vizcaína: trabajo, patrimonio y cultura popular*. Dirigido por José Ignacio Homobono, 1994b.
- VIRILIO, Paul. *El ciber mundo, la política de lo peor*, Madrid: Cátedra ('Colección Teorema'), 1997.
- VV. AA. (Varios Autores)  
 1875-1939 *bitarteko Euskal Artearen berrikusketa, Ondare 23*, Donostia-San Sebastián: Eusko Ikaskuntza/SEV., 2004.  
 1939-1975 *bitarteko Euskal Artearen berrikusketa, Ondare 25*, Donostia-San Sebastián: Eusko Ikaskuntza/SEV., 2006.  
 1975-2005 *bitarteko Euskal Artearen berrikusketa, Ondare 26*, Donostia-San Sebastián: Eusko Ikaskuntza/SEV., 2008.  
*Arkitektura neoklasikoa Euskal Herrian/Arquitectura neoclásica en el País Vasco*, Bilbao: 1990.  
*Arquitecturas para Bilbao: regeneración urbana, Bilbao centro de arquitectura*, Bilbao: Ayuntamiento de Bilbao, 1993.  
*Baiona-Donostia Euskal Eurohiriari buruzko gogoeta jardunaldiak, Azkoaga 11*, Donostia-San Sebastián: Eusko Ikaskuntza/SEV., 2001.  
*Biarritz au 18<sup>e</sup> siècle, mélanges d'histoire*, Baiona: Société des Sciences, Lettres et Arts de Bayonne, 1994.  
*Biarritz. Villas et jardins. La Côte Basque des années trente* (varios autores), Paris: Norma, Institut Français d'Architecture, 1992.  
*Bilbao 2010. La Estrategia*, Bilbao: Bilbao Metropoli-30, 2001.  
*Bilbao as a global city. Making dreams come true*, Bilbao: Bilbao Metropoli-30, 1999.  
*Bilbao Ría 2000*, Bilbao, Bilbao Ría-2000 (varios números)  
 "Bilbao Ría 2000. 15 años" (especial), *BILBAO*, nº 220, noviembre de 2007; pp. 1-20.  
 Bilbao Ría 2000. 15 años" (especial), *BILBAO*, nº 220, noviembre de 2007; pp. 1-20.  
*Bilbao, 1807-1943. Siglo y medio de propuestas urbanísticas*, Bilbao: 1989.  
*Bilbao, arte y historia/Bilbo, arte eta historia* (Vols. I y II), Bilbao: Diputación Foral de Bizkaia, Departamento de Cultura, 1990.

- Bilbao. Itsasadarreko bazterrak. Proiektuak/ Los márgenes de la ría. Proyectos/ The river banks. Projects, s/l.*, Harvard University (Graduate School of design), Diputación Foral de Bizkaia. Departamento de Urbanismo, s/f. (workshop realizado entre 1997 y 1998).
- Bilbao: la ciudad: vida, paisajes, símbolos*, Donostia-SS., Hiri buruk, Sendoa, 1994.
- Bilbao: una encrucijada entre dos siglos*, Bilbao: Fundación Bilbao 700, 2001.
- Bilboko portua. Ayer, hoy*, 1ª ed. Bilbao: Puerto de Bilbao, 2004.
- Bilboko zubiak/ Puentes de Bilbao/ Bridges of Bilbao*, Navarra: Ayuntamiento de Bilbao, 2002.
- César Portela, arquitecto*, Sevilla: Consejería de Obras Públicas y Transportes. Dirección General de Arquitectura y Vivienda, 2004.
- Ciclo de conferencias. "Profesores. Arquitectos". Escuela de Arquitectura de San Sebastián 2002-2003, 2004-2004*, Erein, 2006.
- Ciudades posibles*, Madrid: Lenguadetrabo, 2003.
- Con\_margen*, núms. 9, 11, 12, 13, Bilbao: 2007-2008.
- Congreso Vasco de Patrimonio Industrial. Gestión del Patrimonio Industrial en la Europa del siglo XXI*, Bilbao y Barakaldo: Asociación Vasca de Patrimonio Industrial y Obra Pública (AVPIOP), 2002.
- Documentos cartográficos históricos de Gipuzkoa (I)*, Donostia-San Sebastián: Diputación Foral de Gipuzkoa, 1994.
- Donostia. San Sebastián. Vida. Paisajes. Símbolos*, Donostia-San Sebastián: 1994.
- Dossier de actividades. Proceso de Reflexión Estratégica Gipuzkoa 2020*, Donostia-San Sebastián: Diputación Foral de Gipuzkoa. Departamento de Economía y Turismo, 2001.
- "El Área metropolitana de Bilbao", en: *Euskal Hiria. Proyecto cities*, Vitoria-Gasteiz: Gobierno Vasco. Departamento de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente, Ayuntamiento de Bilbao, Ayuntamiento de San Sebastián, Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz: Fundación Metròpoli, 2002.
- "El Ayuntamiento de Barakaldo debe cambiar el proyecto Megapark", *DEIA*, 24 de julio de 2003; p. 5.
- "El Ayuntamiento de Barakaldo debe cambiar el proyecto Megapark", *DEIA*, 24 de julio de 2003; p. 5.
- "El Bilbao Metropolitano en el horizonte del 2000. Los retos del futuro y las respuestas proyectadas", en: *La ciudad. Bilbao. Vida, paisajes, símbolos*, Bilbao: s/f.
- "El Corredor del Txorierrri cierra el anillo circunvalación", *DEIA*, 30 de noviembre de 2003; pp.12-16.
- El Corredor del Txorierrri cierra el anillo circunvalación", *DEIA*, 30 de noviembre de 2003; pp.12-16.
- "El Museo de la Industria abrirá en primavera", *EL NERVIÓN*, 10 de marzo de 2004; p. 5.
- El Museo de la Industria abrirá en primavera", *EL NERVIÓN*, 10 de marzo de 2004; p. 5.
- Embarcaderos de mineral de Franco Belga y Orconera*, Barakaldo: Instituto Politécnico de Barakaldo (inédito), 1987.
- Emboscada en Pasaia. Un crimen de Estado (Comandos Autónomos)*, Barcelona: La Memoria Colectiva de la Lucha Autónoma, 2008.
- Estructuras y paisajes industriales*, Asturias: INCUNA (Asociación de Arqueología Industrial, Colección 'Los ojos de la memoria'), 2003.
- Estudios sobre Urbanismo y Ordenación del Territorio III*, Oñati: IVAP, 2002.
- Eulalia Abaitua. Kresalibaia. Behinolako irudiak/ La Ría. Imágenes de otro tiempo* (catálogo de exposición), Bilbao, Museo Arqueológico, Etnográfico e Histórico Vasco, 2001.
- Euskal Autonomi Erkidegoko Auri Industrialen Eraispén Programaren Jarduerak/Actuaciones del Programa de Demolición de Ruinas Industriales en la Comunidad Autónoma de Euskadi*, Bilbao: Gobierno Vasco. Departamento de Ordenación del Territorio, Vivienda y Medio Ambiente, 2000.
- Euskal Autonomi Erkidegoko Auri Industrialen Eraispén Programaren Jarduerak*, Bilbao: Gobierno Vasco. Departamento de ordenación del Territorio, Vivienda y Medio Ambiente, 2000.
- Euskal Autonomia Elkarteko Ibaian eta Erreken Ertzak Antolatze Lurraldearen Arloko Plana. Isurialde Kantauriarra: Gipuzkoa*, Vitoria-Gasteiz: Gobierno Vasco, 1999.
- Euskal Autonomia Elkarteko Itsasertzak Babestu eta Antolatze Lurraldearen Arloko Plana*, Vitoria-Gasteiz: Gobierno Vasco, 2007.
- Euskal Hiria. Proyecto cities*, Vitoria-Gasteiz: Gobierno Vasco, Fundación Metròpoli, 2002.
- Ezkerraldea Plastika. Ezkerraldeko eta Meatzaldeko arte plastiko garaikideak-Las artes plásticas contemporáneas en la Margen Izquierda y Zona Minera (de 1975 a 2000)*. 12 Volúmenes. 66 autores. Promotor, coordinador y diseñador Adel Alonso. Textos: Adel Alonso, Xavier Sáenz de Gorbea, (et al.) Editores: Diputación Foral de Bizkaiko y los ayuntamientos de Barakaldo, Abanto-Zierbena, Muskiz, Portugalete, Santurtzi y Sestao, 1996-2000.
- Fabrika zaharrak. Erabilera berriak-Viejas fábricas. Nuevos usos*, Asociación Vasca de Patrimonio Industrial y Obra Pública, 2001.
- Fabrikart. Arte, Tecnología, Industria, Sociedad*, nº 4, nº 5, nº 6, nº 7, nº 8, 2004, 2005, 2007, Universidad del País Vasco/EHU.
- Futuro urbanístico para la comarca de San Sebastián*, Donostia-San Sebastián: Colegio Oficial de Arquitectos Vasco Navarros, 1980.
- Grabados y planos de San Sebastián: cuatro siglos de historia (XVI-XIX)*, Donostia-San Sebastián: 1993.
- Guipúzcoa, San Sebastián y su comarca*, en: *Común*, 4, Bilbao: 1979.



- Hendaye, Irun, Fontarabie/ Hendaya Irún, Hondarribia/ Hendaia, Irun, Hondarribia. Villes de la frontière/ Ciudades de la frontera/ Mugako hiriak*, Paris: Norma éditions, Institut Français d'Architecture, s/f.
- Hiri buruak. Baiona. Bayona* (varios autores), Bilbao: Sendoa, 1994.
- Historia de Donostia-San Sebastián*, Donostia-San Sebastián, 2000.
- Historia de los montes de hierro (1840-1960)*, Bilbao: Museo Minero de Gallarta, 1990.
- Incoación de Expediente de Conjunto Histórico-Artístico del Casco Antiguo de la Villa de Portugaete*. Vizcaya (Javier Marquet Artola arquitecto), Bilbao: Colegio Oficial de Arquitectos Vasco Navarro, 14 de marzo de 1975.
- Industri ondarearen Euskal Biltzarra. Industria ondarearen kudeaketa Europan XXI. Mendean/Congreso Vasco de patrimonio industrial. Gestión del patrimonio industrial en la Europa del s. XXI*, Bilbao: AVPIOP (Asociación Vasca de Patrimonio Industrial y Obra Pública), 2002.
- Industrialización de la ciudad. La urbe industrial de 1880-1930*, Berlín, 1977.
- Industrialización y nacionalismo. Análisis comparativos*, *I Coloquio vasco-catalán de Historia*, Bellaterra: Universidad Autónoma de Barcelona, 1985.
- "Informe especial El Abra. Urbanismo. Comentarios a un proyecto" (Alberto López arquitecto), en: *Boletín Informativo de la Asociación de Familias de Portugaete*, Bilbao, julio de 1974.
- Inventario 2000. Planeamiento urbanístico integral de los municipios de la C.A.P.V.*, Bilbao: Gobierno Vasco. Departamento de Ordenación del Territorio, Vivienda y Medio Ambiente, 2001.
- Inventario cartográfico de Guipúzcoa*, Donostia-San Sebastián: Ingeba, 1988.
- Irun Bidasoa, lo que el río verá. Estrategiak eta proiektuak*, Madrid: Mairie d'Irun, 2003.
- Itsas aurean. El País Vasco y el mar a través de la historia*, Donostia-San Sebastián: Untzi Museoa, Diputación Foral de Gipuzkoa (Departamento de Cultura y Turismo), 1995.
- Itsas memoria. Itsas Ondarea/patrimonio Marítimo* (monográfico), Donostia-San Sebastián: Untzi Museoa, 2009.
- Itxasoa. El mar de Euskalherria: la naturaleza, el hombre y su historia* (7 vols.), Donostia-San Sebastián: Etor, 1986-89.
- Journées de réflexion sur l' Eurocité Basque Bayonne-San Sebastián*, Bilbao: Eusko Ikaskuntza/SEV, 2001.
- L'industrie du port de Bayonne avance, pas sa transparence*, [www.eitb.com/fr/infos/culture/detail](http://www.eitb.com/fr/infos/culture/detail) (10 de diciembre de 2011), s/p.
- La arquitectura de la no-ciudad*, Pamplona: Cátedra Jorge Oteiza, Universidad Pública de Navarra, 2004.
- La cuenca minera vizcaína: trabajo, patrimonio y cultura popular*, Madrid: FEVE ('Dirección y comunicación'), 1994.
- "La única piscina de mareas de Vizcaya estará lista en un mes", *EL CORREO*, 17 de enero de 2010; p. 15.
- Le documentaire de Ramuntxo Garbisu sur le port de Bayonne à l'honneur*, [www.eitb.com/fr/infos/culture/detail](http://www.eitb.com/fr/infos/culture/detail) (10 décembre 2011), s/p.
- Le Pays Basque en Perspective*, s/l.: Club de Prospective Pays Basque 2010, juin 1994.
- Luis Paret y Alcázar y los Puertos del País Vasco*, Bilbao: Museo de Bellas Artes, 1996.
- Lurzoruari buruzko legea/Ley del suelo*, Bilbao: Universidad del País Vasco/EHU., Gobierno Vasco (Departamento de Justicia y Administración Pública), 2009.
- Lurzoruari eta Hirigintzari buruzko legea*, Bilbao: Gobierno Vasco, 2006.
- Lutxana*, Barakaldo, Rontegi, 1995.
- Manual para la Redacción del Planeamiento Urbanístico con Criterios de Sostenibilidad*, Bilbao: IHOBE, Gobierno Vasco, 2005.
- Modificación de las Normas Subsidiarias (NN.SS.) Municipales de Planeamiento en el Ámbito de la Actuación del Programa URBAN en Barakaldo*, MECSA. Aprobación provisional: 1996.
- Modos de hacer*, Salamanca, Universidad de Salamanca, 2001.
- Monografía de la ría bilbaína*, Bilbao: Graf. Dochao, 1955.
- Museum of Art and Industry*, Hamburgo y Munich: Prestel, 1980.
- Nuevo parque en Artxanda", *BILBAO*, nº 172, junio de 2003; p. 23.
- Nuevo parque en Artxanda", *BILBAO*, nº 172, junio de 2003; p. 23.
- "Nuevos parques periurbanos en Kobetas y Pikotamendi en la ladera de Artxanda", *BILBAO. Mucho más que verde*, primavera 2003 (número especial monográfico), CM Norte, p. 6.
- Nuevos parques periurbanos en Kobetas y Pikotamendi en la ladera de Artxanda", *BILBAO. Mucho más que verde*, primavera 2003 (número especial monográfico), CM Norte, p. 6.
- "Olabeaga y Zorrotza: nuevo punto de encuentro", *BILBAO*, nº 197, octubre de 2005.
- Olabeaga y Zorrotza: nuevo punto de encuentro", *BILBAO*, nº 197, octubre de 2005.
- "Olabeaga, ¡qué bonito estar de moda!", *BILBAO*, nº 203, abril de 2006; p. 18.
- Olabeaga, ¡qué bonito estar de moda!", *BILBAO*, nº 203, abril de 2006; p. 18.
- "Pabellón Ilgner, un modelo de regeneración de la arquitectura industrial", *BILBAO*, febrero de 2001; p. 15.
- Pabellón Ilgner, un modelo de regeneración de la arquitectura industrial", *BILBAO*, febrero de 2001; p. 15.
- Pasaia. Memoria histórica y perspectiva de futuro*, Donostia-San Sebastián: Untzi Museoa, 1999.
- Pasajes y la industria guipuzcoana*, Donostia-San Sebastián: Rafael Guerra (ed.), 1935.

*Pasajes, un Puerto, una Historia*, Navarra: Junta del Puerto de Pasajes, Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, 1987.

*Pasajes: puerto = port = portua*, Pasaia: Autoridad Portuaria de Pasajes, 2000(?)

*Passé, Présent et Avenir du Port de Bayonne*, Congrès des 16-17 avril, 1999.

*Patrimonio industrial: lugares de la memoria*, Asturias: INCUNA (Asociación de Arqueología Industrial, Colección 'Los ojos de la memoria'), 2002.

*Paysage et développement durable: les enjeux de la convention européenne du paysage*, Strasbourg: éd. Du Conseil de l'Europe, 2006.

*Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto Autónomo de Bilbao*, Fundación Leonardo Torres Quevedo, Escuela de Ingenieros de Caminos de Santander. Aprobación definitiva: 1990.

*Plan Especial de Protección y Recuperación de la Zona Minera. Abanto y Zierbena, Ortuella y Trapagarán*, Bilbao: Diputación Foral de Bizkaia, 1992 (ampliación en 2001).

*Plan Estratégico para la Revitalización del Bilbao Metropolitano. Fase III: metas, objetivos y estrategias. Regeneración Urbana*, Bilbao: Bilbao Metròpoli-30, 1992.

*Plan Territorial Parcial del Bilbao Metropolitano*, Vitoria-Gasteiz: Diputación Foral de Bizkaia. Departamento de Urbanismo, diciembre de 2002, edición electrónica, Documento de Aprobación Inicial.

*Plan Territorial Parcial del Bilbao Metropolitano*, Vitoria-Gasteiz: Gobierno Vasco. Departamento de Medio Ambiente y ordenación del Territorio, 2008.

*Plan Territorial Parcial del Bilbao Metropolitano. Avance: Modelo territorial. El espacio de la ría, proyecto estratégico*, Vitoria-Gasteiz: Gobierno Vasco, Diputación Foral de Bizkaia. Departamento de Urbanismo, Vivienda y Medio Ambiente, 1994.

*Plan Territorial Sectorial de Creación Pública de Suelo para Actividades Económicas y de Equipamientos Comerciales*, Vitoria-Gasteiz: Gobierno Vasco. Departamento de Industria, Comercio y Turismo. Departamento de Ordenación del Territorio, Vivienda y Medio Ambiente, 2001.

*Plan Territorial Sectorial de Suelo Industrial de la Comunidad Autónoma del País Vasco (Documento Avance)*, Vitoria-Gasteiz: Gobierno Vasco. Departamento de Urbanismo y Vivienda, Dirección de Ordenación del Territorio, 1993.

*Plan Territorial Sectorial de Suelo para Actividades Económicas de la Comunidad Autónoma del País Vasco*, Vitoria-Gasteiz: Gobierno Vasco. Departamento de Urbanismo, Vivienda y Medio Ambiente, 1994.

*Portugalete, años veinte. La revista El Abra*, Bilbao: Colección Mareómetro, 1999.

*Puente de Vizcaya. 1889-1994. Su historia en imágenes*, Bilbao: Dos Media, 1994.

"Reconstructing the image of fan industrial city", *Annals of the Association of American Geographers*, nº 2, s/l., 1993.

"Ría 2000 intervendrá en más municipios de la metrópoli de Bilbao", *DEIA*, 26 de setiembre de 2004; p. 5.

"Ría 2000 intervendrá en más municipios de la metrópoli de Bilbao", *DEIA*, 26 de setiembre de 2004; p. 5.

*Ría de hierro/ Burdinezko itsas-adarra/ Iron river* (catálogo), Bilbao, Bilbao Metròpoli-30, 1993.

*Rutas culturales y turísticas del patrimonio industrial*, Asturias: INCUNA (Asociación de Arqueología Industrial, Colección 'Los ojos de la memoria'), 2004.

*Sefanitro. 1941-1991. 50 aniversario*, Barakaldo, Sefanitro, 1991.

Serenidad para Olabeaga, *BILBAO*, nº 176, noviembre de 2003; p. 10.

Serenidad para Olabeaga, *BILBAO*, nº 176, noviembre de 2003; p. 10.

*Tere Ormazabal* (catálogo), Bilbao: Universidad del País Vasco/EHU, 2006.

*Una descripción de San Sebastián publicada en Londres en 1700*, Donostia-San Sebastián: Librería Internacional, 1985 (primera edición: 1943). Original: *An account of Saint Sebastian, in relation to their government, customs and trade*, London: Hugh Newman, 1700.

*Utzidazu kontatzen.../Déjame que te cuente.../Let me tell you a story.../Laissez moi vous raconter...*, Donostia-San Sebastián: Cementos Rezola, Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián, 2004.

Zarautz, Zarautz: Comunicación Gráfica Otzarreta, 1998.

*Zorrozaurre. Diseños para la reactivación de la Ría de Bilbao*. Pamplona: Ayuntamiento de Bilbao, Departamento de Urbanismo de la Universidad de Navarra, 1998.

WEBER, Max. *La ciudad*, Madrid: La Piqueta, 1987 (reedición).

WEIMARN, B. W. (et al.). *El arte de los países socialistas*, Madrid: Cátedra, 1982.

WELSCH, Wolfgang. "Aestheticization processes. Phenomena, distinctions and prospects", en: *Theory, Culture et Society*, vol. 13, 1996.

WILLIAMS, Raymond. "The metropolis and the emergence of modernism", in: BROOKER, Peter (ed. & introd.). *Modernism/Postmodernism*, London: Longman, 1993; pp. 82-94.

WIRTH, Louis. «O urbanismo como modo de vida», en: FORTUNA, Carlos (org.). *Cidade, cultura e globalização: ensaios de Sociologia*, Oeiras: Celta, 1997 (1938); pp. 45-65.

- YARZA, C. *Pasajes Ancho*, Donostia-San Sebastián: Sociedad Guipuzcoana de Ediciones y Publicaciones, 1974.
- YRIZAR MOYA, Joaquín. *Del Puerto de Pasajes y sus obras*, Madrid: 1872.
- ZABALA ALTUBE, Carlos María. *Guecho. Anteiglesia del Señorío*, Bilbao: La Gran Enciclopedia Vasca, 1968.
- ZABALA ALTUBE, Carlos María. *Historia de Guecho*, Bilbao: Padres Trinitarios, 1989.
- ZABALA URIARTE, Aingeru. *Mundo urbano y actividad mercantil. Bilbao 1700-1810*, Bilbao: 1994.
- ZABALA URIARTE, Aingeru. "Obsolescencia y patrimonio. El Patrimonio Industrial", en: *Congreso Vasco de Patrimonio Industrial. Gestión del Patrimonio Industrial en la Europa del siglo XXI*, Bilbao y Barakaldo: Asociación Vasca de Patrimonio Industrial y Obra Pública (AVPIOP), 2002; pp. 75-91.
- ZABALA, Alexandre. «De l'esthétique du paysage a l'éthique du politique: le cas basque», en: URTEAGA, Eguzki (coord.). *L'aménagement du territoire en Pays Basque*, Zarautz: Dakit, Eusko Ikaskuntza/SEV., 2008; pp.121-136.
- ZAPIRAIN KARRIKA, David. *Pasaia 1805-2005. 200 años de unidad*, Donostia-San Sebastián: Aranzadi, 2005.
- ZARATE MARTÍN, M. Antonio (dir.); RUBIO BENITO, Teresa. *Proyecto multimedia de geografía humana* (unidad de virtualización académica), Madrid: UNED (Universidad Nacional de Educación a Distancia), 2002.
- ZARRABEITIA, P.; MUGERZA, K.; ZORRIGUETA, M. E. *Getxo*, 1ª ed. Bilbao: Fundación Donibane, 1999.
- ZAVALETA, C. "La construcción del medio y del paisaje como creación social y cultural del territorio", en: *De la tierra al sol. Historia de los paisajes del Guadiamar*, Madrid: El Viso, 2010; pp. 226-249.
- ZUAZOLA, B. "El Nuevo ensanche de Amara", en: *Revista Económica del Banco de Vizcaya*, 1945; pp. 90-97.
- ZUBIKARAI BEDIALAUNETA, A. *Lengo eta oraingo Ondarroa/De ayer y de hoy*, Ondarroa: Arranondo Kultur Elkarte, 1997.
- ZUBIKARAI BEDIALAUNETA, A. *Ondarroa. Argazkiak-fotos*, Ondarroa: Arranondo Kultur Elkarte, 1995.
- ZUBIKARAI BEDIALAUNETA, A. *Ondarroa. Kondaira 1900 arte*, Bilbao: Diputación Foral de Bizkaia, 1993.
- ZULAIKA, Joseba. *Crónica de una seducción. El museo Guggenheim Bilbao*, Madrid, Nerea, 1997.
- ZULAIKA, Joseba. *Guggenheim Bilbao Museoa. Museums, architecture and city renewal*, 1ª ed. EE. UU.: Center for Basque Studies, University of Nevada (Reno), 2003.
- ZULAIKA, Joseba. "Ruinas/peripheries/transizioak", en: JARAUTA, Francisco (ed.): *Mundialización y periferias*, Donostia-San Sebastián: Arteleku, Diputación Foral de Gipuzkoa, 1998.
- ZUNINO, H. M. "Globalización y construcción social del territorio. Reflexiones sobre la gobernabilidad y la planificación de las ciudades", en: *Revista Geografía Norte Grande*, nº 27, Santiago: 2000; pp. 133-137.
- ZURBANO-MELERO, José Gabriel; FERNÁNDEZ DE PINEDO, Emiliano (dir.). *El puerto de Pasajes durante la industrialización de Guipúzcoa (1870-1936)*, Bilbao (tesis doctoral): 1998.
- ZWEITE, Armin (ed.). *Bernd & Hilla Becher. Typologies*, Massachusetts & Munich: The Mit Press., Massachusetts Institute of Technology, 2003-2004.

---

\*Notas:

- 1) *s/f.*: sin fecha.
- 2) *s/l.*: sin lugar.
- 3) *s/p.*: sin número de página.
- 4) *coord.*: coordinador.
- 5) *dir.*: director.
- 6) *ed. (lit.)*: editor (literario).

Javier Balledor, *Ur hiritik begira*  
*Observando desde la ciudad del agua*

