

# ARQUITECTURA

ORGANO OFICIAL DE LA  
SOCIEDAD CENTRAL DE  
ARQUITECTOS.

REVISTA MENSUAL ILUSTRADA

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN: PRÍNCIPE, 16

AÑO V Madrid, diciembre de 1923. NÚM. 56

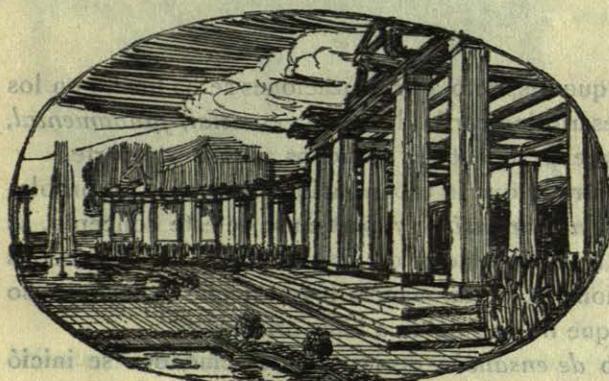
## SUMARIO

RICARDO DE BASTIDA..... El problema urbanístico de Bilbao.

S. ZUAZO UGALDE..... Reforma viaria parcial del interior de Bilbao.

Libros, revistas, periódicos.

## El problema urbanístico de Bilbao<sup>(1)</sup>



Cumpliendo un deseo que mis compañeros de profesión, y mi querido amigo el digno presidente de la Asociación de Ingenieros Industriales, expresaron claramente en el banquete de inauguración de este local, me he creído obligado, por una obligación ineludible, a iniciar la serie de conferencias y demás actos públicos que aquí se preparan con la exposición de los primeros pasos que se dan en Bilbao para el estudio de su plano de extensión. Asunto complejísimo que exige serios estudios — que yo no los he hecho —, y acerca del cual no podré indicaros otra cosa que los fundamentos en que descansa y los distintos elementos que comprende; pero sin ofrecer soluciones concretas — y si sólo un brevíssimo bosquejo de ellas, un *a manera de tanto* —, ya que la resolución razonada de los distintos problemas que en el enunciado de extensión se encierran hace precisa la intervención eficaz de factores de

(1) Conferencia pronunciada en el salón de las Asociaciones de Arquitectos e Ingenieros de Vizcaya el 17 de noviembre de 1923.

órdenes muy distintos, después de una intensa labor de preparación de datos que está aún por empezar.

Si habéis supuesto, pues, que en la exposición que en breve he de haceros van a ir las soluciones que nuestro Bilbao necesita para el problema — más importante, a mi juicio, entre los urgentes — de su plano de extensión, os diré francamente que os equivocáis de medio a medio. Sin ser yo el indicado para este estudio (que otros lo hubieran comenzado con mayores garantías de acierto); sin disponer ni del tiempo necesario ni de los elementos que exige tal empresa, recibí hace varios meses el honroso encargo de nuestra Excmo. Diputación Provincial de iniciar el estudio y de presentárselo en una ponencia en la cual, sin precisar nada, debía examinar el aspecto general de este asunto. La exposición de ese trabajo es el motivo de esta conferencia. Se trata, pues, como he dicho, de los primeros pasos que se dan para el estudio del *plan de extensión* de Bilbao, que no podrá realizarse sin el esfuerzo común y desinteresado de todos: Corporaciones, técnicos, propietarios, industriales, banca, etc.

La resistencia que en mí visteis a aceptar este compromiso, era bien fundada; debe ser esto, a mi entender, algo más que una conversación entre amigos; no puede presentarse uno aquí dignamente sin la preparación necesaria; y como ésta no la tengo yo para tratar de este asunto, temo que al salir digáis, y digáis con razón, que soy un indocumentado que ha venido aquí con las manos vacías. Si tal sucede, sírvame de descargo vuestro empeño en presentarme, ya que él, y no mi deseo espontáneo, me ha puesto en el trance de ocupar este sitio.

\* \* \*

No viene al caso recordar lo que respecto a urbanizaciones se ha hecho en los distintos tiempos; pero creo necesario indicar la diferencia *esencial, fundamental*, que el concepto *Urbanización* ha experimentado de pocos años a esta parte.

Estudios profundos han demostrado que la urbanización no es sólo un problema de trazado, sino de *organización y previsión*; y, partiendo de este concepto, se ha llegado a apreciar y a definir las necesidades de una ciudad, y a satisfacerlas por medio de agrupamientos racionales, de tal manera lógicos, que hacen preciso rectificar los planos o proyectos que no se sujetan a tales principios.

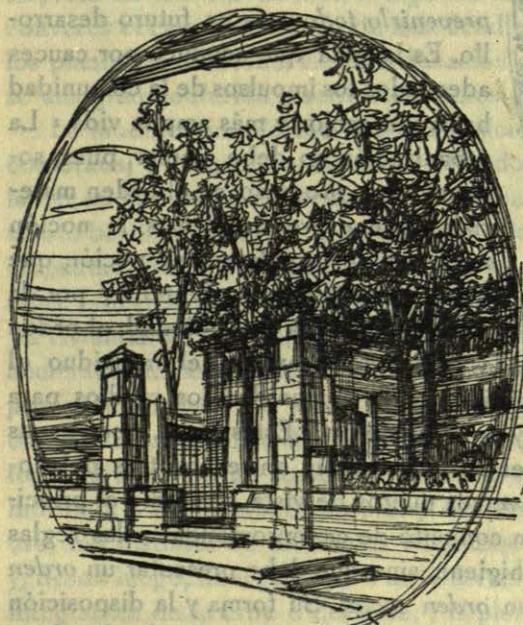
La necesidad de expansión o de *ensanche* de las grandes ciudades se inició en el siglo anterior. El adelanto industrial atrajo a ellas elementos nuevos; estos elementos intensificaron la fabricación, el comercio, los negocios, los transportes, exigiendo nuevos edificios para su desarrollo y nuevas viviendas para el personal que atendía las nuevas obligaciones. En los problemas que con ello se planteaban fueron apreciados solamente tres factores: de capacidad, por ser el casco de la población insuficiente para alojar las industrias y los habitantes; de vialidad, por estrechez, tortuosidad y defectuosas rasantes de las calles; de higiene, por hacinamiento y deseo de satisfacer necesidades de salubridad, antes inatendidas.

Se proyectaron entonces los ensanches de poblaciones acotando áreas de capacidad considerada bastante para muchos años; disponiendo largas calles en

línea recta; adoptando generalmente el trazado de cuadricula o parrilla, con anchos mayores que en las calles antiguas, y obteniendo cierta regularidad en las rasantes, mediante costosos desmontes y terraplenes; la higiene fué atendida disponiendo espacios libres en el interior de las manzanas, limitando la altura de las casas, etcétera, etc.

Esta manera de atender la necesidad planteada, con las exclusivas orientaciones de que se ha hecho mérito, no logró alcanzar la perfección buscada. Se abrieron calles de grandiosidad puramente externa; los nuevos barrios formados por la repetición de manzanas similares ampliaron las ciudades y mejoraron su aspecto; pero no descongestionaron su interior ni facilitaron la vida; la obsesión de la cuadricula aumentó las distancias y dificultó la edificación en muchos sitios, por no adaptarse al terreno.

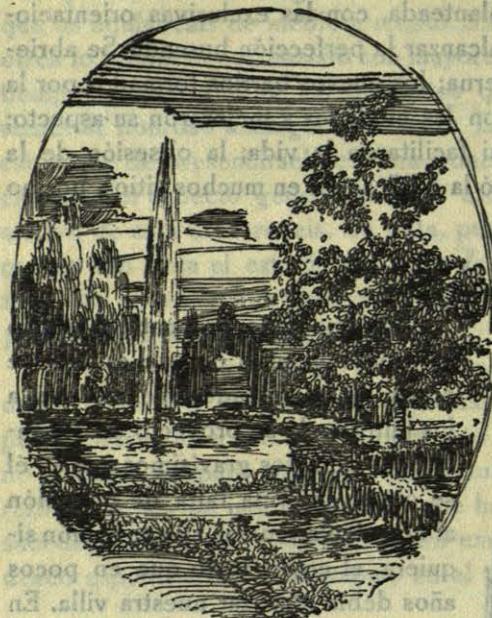
\* \* \*



Bilbao, como era natural, sufrió las consecuencias de ese estado de cosas. Se ha culpado muchas veces a los autores de su proyecto de ensanche los defectos gravísimos que en él se observan, y la falta de previsión al no calcular, ni con aproximación siquiera, el crecimiento que en pocos años debía alcanzar nuestra villa. En realidad, estas críticas son injustas; el proyecto se redactó por quienes estaban más capacitados para hacerlo; sus defectos, hoy de manifiesto, son más bien *de época* que del caso particular nuestro. Y respecto a los estrechos límites en que encerraron para sus estudios el crecimiento probable de Bilbao (sobre la base de las estadísticas de aquel tiempo y de los coeficientes entonces admitidos), en cierto modo debemos alegrarnos que se hayan equivocado, pues ello demuestra que la prosperidad material de nuestra villa ha sobrepasado con mucho cuanto podía esperarse.

Mas, esto sentado, en descargo de los criticados autores de nuestro proyecto de ensanche (y... bienaventurados los que hacen cosas que son criticadas, porque siquiera ellos hacen algo), está fuera de duda que las condiciones del trazado de nuestro ensanche, lo mismo que del casco, son deplorables; apuntaremos después sus gravísimos defectos; fíjemonos ahora en que no basta la mayor amplitud de la ciudad, ni las grandes calles en línea recta, para resolver actualmente la complejidad y aglomeración urbanas; predomina la desorganización, mejor dicho, la falta de organización, que sólo puede obtenerse siguiendo las normas establecidas por

los pueblos que sintieron las mismas necesidades que nosotros y pasaron por iguales vicisitudes hasta que lograron desentrañar el verdadero sentido y el alcance de la urbanización.



Según esto, ¿qué se entiende hoy por urbanización? (No temáis que os hable de la cuadrícula de Babilonia, ni de las demás cosas que se hicieron después; nada de eso nos preocupa; sólo nos interesa el problema *hoy* con miras a un *mañana*.) Mister Aneny, presidente de la Junta de Concejales de Nueva York, dice: «Proyectar una ciudad es prevenirlo todo para un futuro desarrollo. Es la guía que conduce por cauces adecuados los impulsos de la comunidad hacia una mejor y más amplia vida.» La urbanización no debe marcar, pues, solamente un progreso en el orden material; debe expresar además la noción moderna de la vida social, noción que debe resumirse así: «Obtener, por la estructura misma de la ciudad, el orden

y la cohesión sociales que permitan a la colectividad exigir del individuo el máximo esfuerzo útil, y al individuo, recibir de la comunidad los medios para desarrollarse plenamente en la libertad y en el bienestar.» Estas ideas, que apenas empiezan a separarse de la sociología general, no son aún entre nosotros del dominio público. De la discusión de los diversos puntos de vista, se afirma el principio de que la ciudad no es solamente un conjunto de casas sometidas a las reglas de la composición arquitectural y de la higiene, sino que debe presentar un *orden dispositivo*, que es una afirmación de un *orden social*. Su forma y la disposición de sus partes, además de expresar las ideas dominantes que agrupan a los hombres y dan cuerpo a sus aspiraciones, deben ser como una excitación permanente a la actividad social, un medio de atracción hacia las ideas comunes que condicionan y unifican las vidas particulares.

En el sentido que queda expresado, culmina la evolución operada en urbanización, por haberse apreciado la persistencia del principio a través de toda época. Cualquier alteración verificada en él que pudiera significar orientación nueva, se muestra con un carácter tan evidentemente transitorio o accidental, que lo fortalece y lo comprueba. La ciencia moderna, en vista de esa persistencia, no ha hecho otra cosa que aceptarle como único, acondicionarle y legalizarle.

Siempre ha existido en todo pueblo, pequeño o grande, el barrio obrero o el de pescadores, la calle comercial, un grupo de talleres alejado y un grupo de vi-

viendas principales, señalando un principio de agrupación originado por un factor económico. El menor progreso del poblado se ha traducido siempre en una aclaración de grupos y una significación evidente de situaciones accidentales que, correspondiendo a otro nuevo progreso, se transforman en definitivas dentro de su grupo.

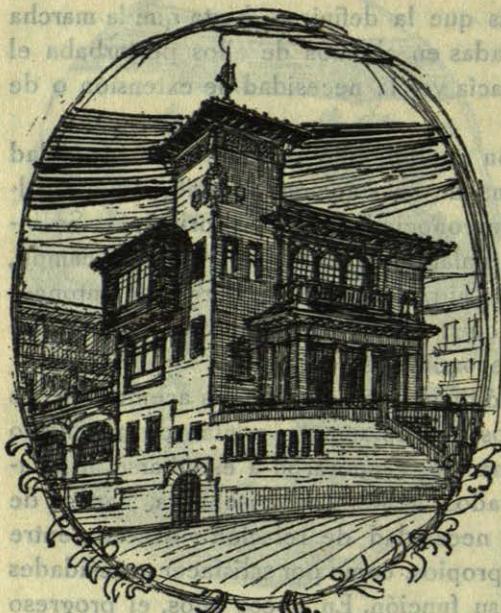
Esta conservación del principio se ha verificado hasta épocas recientes con natural espontaneidad, sin normas ni reglas que la definiese, hasta que la marcha progresiva de las aglomeraciones significadas en algunos de ellos perturbaba el factor económico que las daba origen y hacia ver la necesidad de extensión o de ensanche.

En esta marcha lenta de la urbanización se confundió el carácter de necesidad general que tenía el problema con la forma de su solución, y se atendió a resolverlo sin analizar su constitución, y con desconocimiento de su principio. Se interpretó de manera errónea o ingenua la palabra urbanización (poblar el campo, convertir el campo en urbe), sin más detalles ni transcendencia. Surgieron entonces los planos de ensanche, sin la ordenación que realmente se necesitaba, originándose una gran confusión y serios perjuicios económicos.

La modificación de ese estado se inició bien pronto; los grupos acentuaban sus contornos, y cuando quedaban emplazados impropiamente, ponían de manifiesto la necesidad de su mejoramiento y ordenación. Empezaron a estudiarse aisladamente barriadas obreras, parques urbanizados, centros de enseñanza, barrios de industrias, etc.; en seguida se observó la necesidad de relación y accesos entre ellos, indispensable, tanto por sus valores propios, como por satisfacer necesidades de vivienda del personal necesario para su función. En pocos años, el progreso acelerado de las grandes ciudades hizo pensar en unificar y relacionar estos grupos, determinando sus valores reales. Lo que se llamaba urbanizaciones de barriadas obreras, de barrio de industrias, etc., pasa a ser trazado parcial de un conjunto; cada uno se sitúa como conviene a la topografía de su emplazamiento, a su salubridad, a sus funciones propias y de relación. Estos trazados, aun para el mismo uso, son distintos en diferentes emplazamientos dentro de una misma población, y, desde luego, diferentes para cada diverso uso o función; se convierten en partes integrantes de la urbe o del todo, y el planeamiento de la *ciudad completa*, teniendo en cuenta todos los factores y elementos que la integran, recaba para sí la verdadera *expresión literal*, de donde en su origen se deriva *Urbanización*, como del todo y del conjunto.

Pasó ya el tiempo en que se aplicaba la palabra *Urbanización* a los planos de ensanche, como el nuestro, *sin expresión alguna*, con una monótona repetición de un detalle adoptado — conveniente sólo en determinado sitio — que invitaba a elegir sin limitación un mismo emplazamiento de cualquiera de sus múltiples manzanas para destinarlas a la vez a fábrica, vivienda de lujo, establo, casa-almacén, de comercio, de vecinos, y otras múltiples combinaciones; el patrón que se adoptaba (la cuadrícula), y que constituía el único alcance del proyecto, ha pasado en la actualidad a ser una forma de trazado de un detalle, una solución parcial. Deducimos, pues, que en el estado moderno de esta ciencia, no puede aplicarse la pala-

bra *Urbanización* si no se refiere a su verdadera acepción, y que el estudio de una parte cualquiera de la ciudad no es posible establecerlo con aislamiento, sino respondiendo a su amplitud y al conjunto presente y futuro, del que ha de formar parte.



Esa es, en términos generales, la idea capital en que debe descansar cuanto se haga en Bilbao en sentido urbanístico. Las modificaciones de trazados, tanto del casco como del ensanche; las comunicaciones entre las dos márgenes de la ría; las salidas de Bilbao; las líneas de tráfico que lo unan con los pueblos colindantes; los nuevos proyectos de barrios obreros, de poblados satélites, de parques de monte, de zonas comerciales e industriales, etc., etc., deben estudiarse obedeciendo a un plan de conjunto, y haciendo que cada uno de los elementos citados — y los demás, que constituyen, unidos, una urbe moderna — formen un todo armónico.

Hasta ahora todo lo que se ha hecho o se ha iniciado no han sido más que cosas fragmentarias; si me permitís la palabra, parches para remediar un mal localizado en algún punto, pero sin el menor asomo siquiera de reconocimiento de la necesidad de un remedio general. Hoy se proyecta un nuevo puente sobre la ría sin saber qué accesos o qué comunicaciones va a tener con los poblados de las dos orillas; otro día se planea la reforma de la calle de la Estación, y aun la del casco, sin estudiar en su conjunto el problema circulatorio; recientemente se ha propuesto la construcción de grandes núcleos urbanos (verdaderos poblados satélites) sin tener ni bosquejada aún la división en zonas de nuestro término municipal, sin saber si esos poblados no han de dificultar muy pronto el trazado de las arterias de tráfico; se proyectan y se construyen costosas carreteras sin aprovechar como es debido el gasto hecho, dando lugar a que el mezquino interés particular, el deseo de especulación, sea el principal beneficiado; y tantos y tantos ejemplos más.

Tal estado de cosas debe desaparecer con urgencia. Bilbao (y al decir Bilbao no encierro la palabra en los estrechos límites de su término municipal, sino que la hago extensiva a todo lo que en realidad es Bilbao, es decir, a la cuenca del Nervión, desde Galdácano hasta el Abra, importándome muy poco que los Municipios sean o no distintos, pues ello no debe imposibilitar ni dificultar siquiera la resolución de este asunto), Bilbao, repito, necesita un *plan completo de urbanización*, un *verdadero plan de urbanización*, del que formen parte todos los proyectos parciales cuya

necesidad se ha ido sintiendo, con más la aplicación de los principios urbanísticos adoptados ya por los pueblos que han sentido las mismas necesidades que nosotros.

El atender parcialmente a uno o varios de los problemas planteados, conduce, por fuerza, a soluciones falsas, que a veces dificultan y aun imposibilitan la resolución del problema general. Para nadie de los aquí presentes es un secreto que durante algún tiempo, muy reciente todavía, Bilbao ha creído que el problema capital de su urbanización se derivaba de la estrechez del puente del Arenal y la calle de la Estación, y de la falta en el casco de una gran arteria que desde el punto citado llegase hasta el mercado Antiguo. Encerrado el asunto en estos términos, sin ver sus relaciones con otros aspectos de la vialidad, y con otros aspectos aun más importantes del problema urbanístico, se han planeado varias soluciones ingeniosas, alguna de ellas espléndidamente presentada en forma por demás atrayente. Y si la opinión general ha reaccionado hoy, es quizás más por el perjuicio material que el proyecto (en la forma iniciada) causaría a una parte de la propiedad y del comercio del casco, que por el convencimiento del error fundamental en que descansa. Permitidme que insista acerca de este asunto, pues me parece necesario.

Es un hecho comprobado que *el centro* de Bilbao se desplaza; no somos una excepción; esto ocurre en todos los pueblos que crecen. Casi en nuestros días hemos visto que el centro de Bilbao se ha trasladado de la plaza Vieja y las siete calles al bulevar; y ya hoy quizás no pueda decirse que la posesión de ese centro pertenezca *por completo* al bulevar; hay muchos motivos para afirmar que la calle de la Estación y la plaza Circular son una parte o una prolongación de ese centro.

En día no lejano, si Bilbao vive — y nada hace presumir su muerte —, *el centro* será la Gran Vía, en el trozo comprendido entre las plazas Circular y Elíptica. ¿Qué sucederá entonces? Que una buena parte de la vida del Bilbao actual se habrá trasladado del casco al ensanche. Esto es inevitable: el casco no ha de morir; pero ha de languidecer, ha de perder valor cotizable, ha de perder importancia comercial, ha de cambiar de carácter, y esto sucederá mucho antes de lo que, en general, se cree.

¿Sabéis cuáles son las armas de que nuestro Bilbao viejo — en el que tantos de nosotros hemos nacido, y al que tenemos tan gran cariño — se vale para defendérse del poder cada día más absorbente del ensanche? Yo os lo diré; esas armas son cuatro, muy poderosas por cierto:

La primera, son los bilbaínos viejos, los clásicos *chimbos*, enamorados de su *bochito*, incapaces de salir de él en su vida. ¡Cuántos de éstos conocemos todos que, si necesitan salir de una habitación de la Ronda, van a otra de Artecale, o de Carnicería Vieja, o, todo lo más, de la Ribera, pero sin que pase por su imaginación atravesar la ría e irse al ensanche, pues esto sería desertar ante el enemigo!

Pero es irremediable; estos *chimbos* van desapareciendo poco a poco. Sus hijos no tienen ya el mismo cariño que ellos al Bilbao viejo; prefieren las comodidades de las nuevas casas del ensanche al sabor, lleno de recuerdos agradables, de las casas viejas. En el período de una generación se verá desaparecer el ya escaso tipo característico del *chimbo clásico* apegado a su nido que no quiere volar hoy hacia el ensanche.

La segunda arma, la más poderosa, sin duda, es el comercio. Todos sabemos que el principal comercio de Bilbao está en el casco. No faltan, claro está, comercios en el ensanche. Pero en este aspecto somos los ensanchistas de hoy tributarios del casco. Mas, no para siempre, ni para mucho tiempo. El cliente (lo saben bien los comerciantes) no es hoy lo mismo que hace treinta o cuarenta años. Entonces tenía éste tal apego a sus tiendas, que sentía como una necesidad que le obligaba ir a ellas. Hoy esta razón sentimental no existe; el cliente va allí donde le sirven mejor y más barato. El día en que se instalen en el ensanche algunos grandes y buenos establecimientos comerciales *tipo Bilbao*, se verá una verdadera desbandada del comercio del casco hacia el ensanche, pues, de lo contrario, perderá su principal clientela. Si no ha empezado esto aún, es por la fuerza de las circunstancias actuales. Hace muy pocos años se trató de poner en el centro de la Gran Vía un hermoso establecimiento comercial a todo lujo; se cumplen ahora los dos años desde que uno de los primeros y más acreditados comercios del casco estudió su *traslado completo* al ensanche (que quedó en suspenso también por la anormalidad reinante). Bastará que uno, o dos, o tres grandes comerciantes se desplacen hacia el ensanche, para que arrastren detrás de sí a la parte principal del comercio del casco. Esto no tardará ni siquiera el tiempo que tardarán en desaparecer los *chimbos viejos*.

Otra arma del casco es el mercado Antiguo. Éste se halla siempre concurridísimo; puede decirse que es el único mercado de Bilbao, pues al del ensanche, a pesar de los esfuerzos hechos, de haber llevado durante cierto tiempo diariamente una banda de música para animarlo, y de haber cedido el Ayuntamiento gratuitamente los puestos a las vendedoras, no se ha conseguido jamás dar una vida próspera. De ahí la convicción del público de que es imposible un mercado en el ensanche, y de que la plaza Vieja seguirá siempre, como hasta aquí, atrayendo a toda la clientela.

A nada que se reflexione un poco, se ve qué esta servidumbre de mercado a favor del casco tiene sólo una razón circunstancial: el mercado del ensanche, pequeño y de pésimas condiciones materiales, tiene un defecto mayor aún que estos apuntados; un defecto que le condena a muerte: es su mal emplazamiento. Situado en un barrio escogido, no puede vivir más que de la venta que se hace por la mañana a gentes acomodadas; no tiene, ni puede tener, la clientela modesta, necesaria, que compra por la tarde a precios reducidos lo que no se ha podido despachar por la mañana. Y así sucede que las vendedoras del ensanche tienen que retirarse muchas veces con parte de su *vendeja*, por falta de clientela. Y como, por el contrario, ésta existe, y aun sobra, en el mercado Antiguo, allí van y allí irán mientras subsista ese estado de cosas.

Pero esto no ha de continuar indefinidamente; el ensanche de Bilbao tendrá su mercado, que forzosamente se ha de emplazar en las proximidades de la plaza de Zabálburu, ya que así, y sólo así, podrá servir por la mañana a la gente acomodada del ensanche, y por la tarde, a la más modesta, pero no menos necesaria, de los barrios de San Francisco y La Casilla. En el Ayuntamiento se inició ya el estudio de este asunto.

Por último, la cuarta arma, o la cuarta razón de la actual vitalidad del casco,



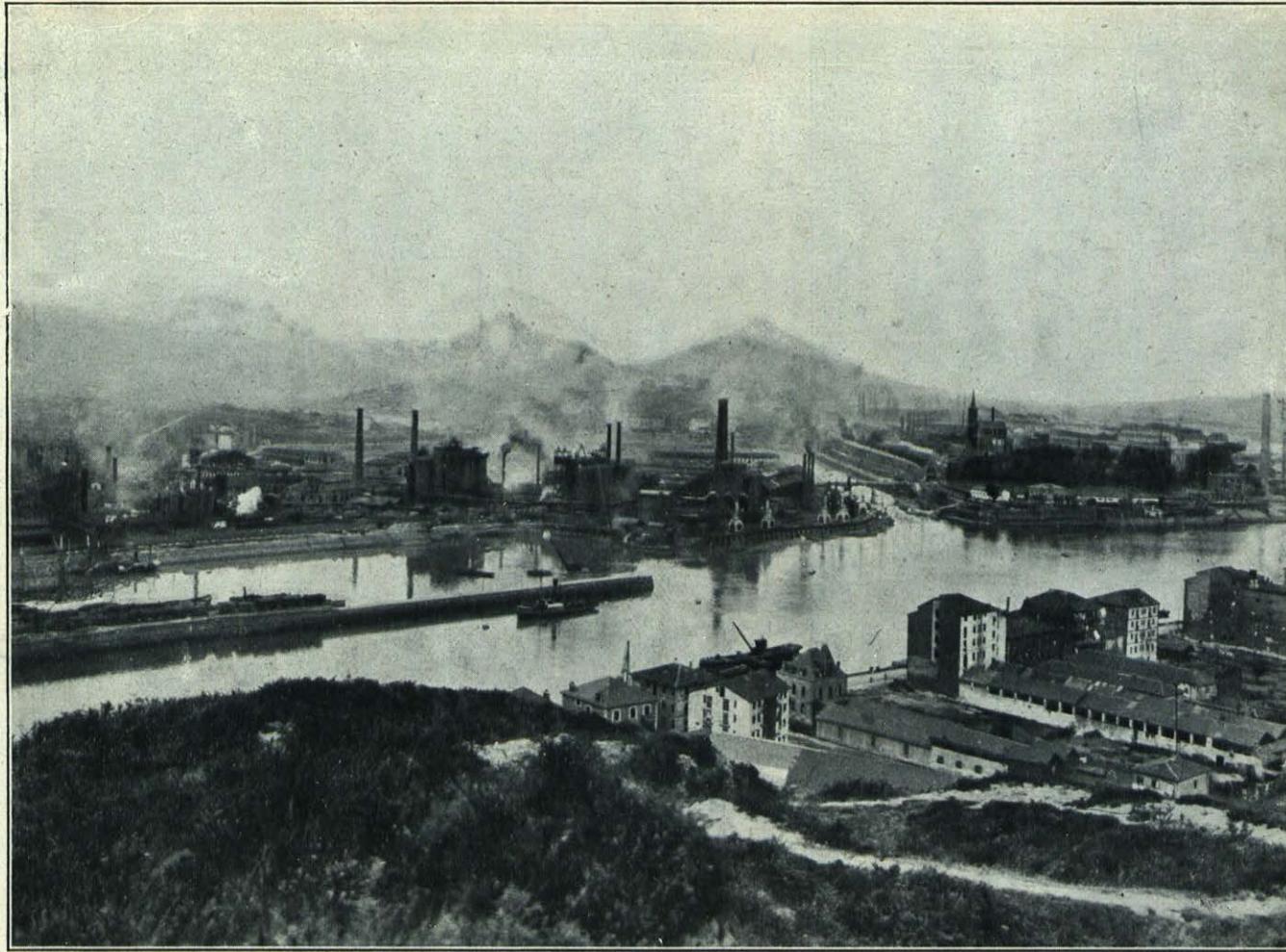
BILBAO. — PLANO DE FRANCISCO HOGENBERGINS.



BILBAO. — EL RÍO, EL MERCADO ANTIGUO Y LA IGLESIA DE SAN ANTÓN.

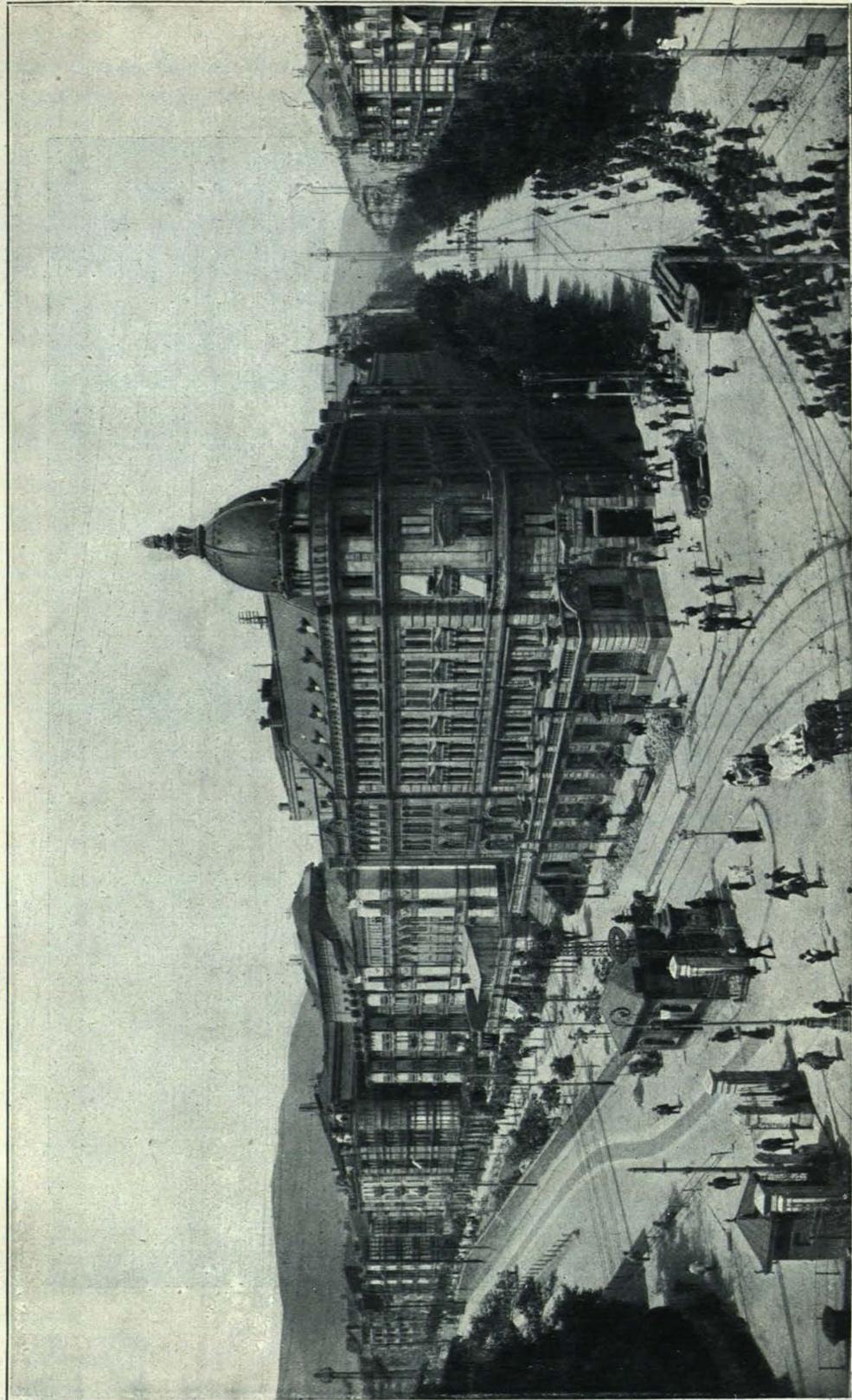
Fots. Torcida Torre.





BILBAO. — UN ASPECTO DE LA RÍA.

Fot. Torcida Torre.



BILBAO. — GRAN VÍA.

Fot. Torcida Torre.



BERMEO (VIZCAYA). — EL PUERTO DE LOS PESCADORES.

Fot. Torcida Torre.



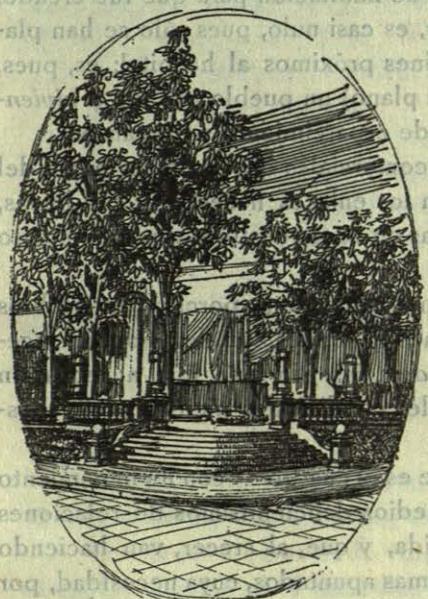
es la estación de los Ferrocarriles Vascongados. Tengo el convencimiento de que ésta ha de quedar muy pronto convertida en estación de mercancías. La estación de viajeros será quizás la actual de la línea de Santander; quizás otra que, con carácter de central para las líneas de vía estrecha de la margen derecha, se establezca junto a la antigua Aduana.

Según esto, pasado un período más o menos largo (siempre cortísimo con relación a la vida de Bilbao), habrán desaparecido los clásicos *chimbos* del casco; el comercio principal — del cual es hoy tributario el ensanche — se habrá establecido en él; tendrá éste su mercado propio; la estación de viajeros de los Ferrocarriles Vascongados se hallará junto al Arenal. Como consecuencia de todo ello, es decir, *del movimiento natural de la población hacia el ensanche*, el casco habrá perdido una parte de su valor económico y comercial, habrá quedado convertido en un barrio de las clases modestas, con sus comercios propios (no los que necesita el ensanche), y con su mercado (que seguirá sirviendo también para Bilbao la Vieja y parte de San Francisco y las Cortes).

Como consecuencia de todo esto, se habrá disminuido la relación que hoy existe entre el casco y el ensanche, y la congestión que por ese concepto se produce ahora en la calle de la Estación y puente del Arenal, Ribera, calle del Correo, etc., habrá desaparecido quizás por completo.

Vemos, pues, que ese problema *vital*, ese problema único de comunicación entre el casco y el ensanche a través del puente del Arenal, no existe en la realidad con tales caracteres. El error nace de haber estudiado a ras de tierra el asunto, sin elevarse lo suficiente para abarcar con una ojeada su aspecto general. Y si esto sucede con este plan, relativamente amplio — aunque parcial —, ¿qué no podrá decirse de los proyectos fragmentarios, de detalle, como la prolongación de la calle de las Cortes, la reforma de la plazuela de la Encarnación, la desaparición del pórtico de Santiago, las modificaciones de la vega de San Mamés, y tantísimos otros que están en preparación o en trámite?

Procuremos, pues, ver un momento a Bilbao con los ojos de la imaginación desde un punto de vista suficientemente alto para abarcar con la mirada su conjunto, aunque ello nos impida percibir con justeza los detalles (el estudio de éstos deberá hacerse después).



Nos daremos cuenta en seguida de que el casco, el ensanche y las afueras no constituyen por si solos todo Bilbao; ése se extiende, como he dicho antes, desde Galdácano hasta el Abra. Y en esta extensión enorme del Bilbao *real*, ¿qué se ha planeado, qué se ha previsto? Bien poca cosa: apenas hay otro estudio serio que el de nuestro ensanche, y aun éste, *como cosa independiente, aislada de todo otro proyecto*. Y, mientras tanto, la desorganización va en aumento; el tráfico entre el casco y el ensanche se hace cada día en peores condiciones; las salidas de Bilbao son a todas luces insuficientes para las necesidades actuales; se reúnen en ellas movimientos diversos que deberían estar diseminados en vías de circulaciones de caracteres distintos; atraviesa la villa, desde el mercado Antiguo, por la Ribera y el puente del Arenal, un intenso tráfico que no se destina al ensanche, y que, por tanto, no debería seguir esa ruta, pues al hacerlo, agudiza aún más un mal gravísimo.

Por otra parte, aguas abajo del puente del Arenal, puede decirse que no hay comunicación entre las dos márgenes de la ría (el puente giratorio, frente al Ayuntamiento, y el de Vizcaya, en Portugalete, no son de circulación general). Ello aumenta el recorrido de todo el tránsito rodado, y lleva éste a puntos tales como el puente del Arenal y la calle de la Estación, que son siempre de una congestión enorme. Esta falta de comunicaciones entre las dos orillas, dificulta, además, una buena y racional utilización de la falda sur del monte Archanda (ese regalo de la Naturaleza, que está cada vez más prostituido).

El mismo proyecto de ensanche, que con sus naturales defectos cumple, aunque deficientemente, las necesidades de vialidad y de habitación para que fué creado, en lo relativo a espacios libres, a *zonas verdes*, es casi nulo, pues sólo se han planeado en él el parque del Ensanche y los jardines próximos al hospital; es, pues, Bilbao (así parece deducirse del examen de su plano) un pueblo *oficina y vivienda, o taller y vivienda*, sin lugares adecuados de esparcimiento y descanso.

No se han previsto con amplitud las zonas comerciales que la importancia del Bilbao actual exige. Los ferrocarriles no tienen los enlaces necesarios; sus líneas, en algunos de ellos, han quedado comprendidas en zonas destinadas por completo a la edificación, y causan serios perjuicios.

Por otra parte, y esto es gravísimo, rodean a Bilbao una porción de pueblos que viven al calor de la capital, y que, en términos generales, van llenando las necesidades de su crecimiento natural *a la buena de Dios*, sin plan fijo, a veces sin satisfacer siquiera cumplidamente las elementales condiciones higiénicas de abastecimiento de aguas y de desagües.

Se encuentra, pues, hoy nuestra villa — éste es el cuadro — con un movimiento *interior* para el cual no está organizada; con medios deficientísimos de relaciones *exteriores*; cercada de pueblos a los que da vida, y que, al crecer, van haciendo cada vez más difícil la resolución de los problemas apuntados, cuya necesidad, por otra parte, se patentiza más y más de día en día.

Como suele suceder en estos casos (*¡a qué ocultarlo!*), una dificultad grave se ha cruzado en el verdadero camino a seguir: no es otra que la división de las fuerzas en *anexionistas y antianexionistas*; para las primeras, todo se arregla con la

anexión; para las segundas, la anexión (las anexiones, en nuestro caso) acarrearía gravísimos males.

He dicho que esto sucede siempre, y ello tiene una explicación sencilla. En el período de crecimiento de los pueblos, sobre todo en los que tienen tan gran vitalidad y un desarrollo tan intenso como Bilbao, llega por fuerza un momento en que necesitan absorber a los pueblos colindantes, o impedir, al menos, que éstos dificulten su expansión; y empieza entonces la terrible lucha entre el grande, que quiere asimilarse al pequeño, y éste, que defiende furiosamente su razón de vida. Intervienen en estas luchas factores de tres órdenes distintos: *sentimentales* o *románticos*, que se oponen a que desaparezca la personalidad de algo con lo cual hemos convivido, y que lo hemos heredado de nuestros mayores; *económicos*, pues es seguro que la anexión se traduce para los anexionados en recargos tributarios; *políticos*, pues suele suceder que *todos* los de determinado sector político son anexionistas y *todos* los del sector opuesto son enemigos de la anexión, no pensando nada para unos ni para otros las razones sentimentales ni las económicas.

Pero dejemos este campo de luchas, y volvamos a la *zona neutral*, en que, *afortunadamente*, parece que todos nos vamos colocando, para mirar, libres de todo prejuicio, lo que es Bilbao y lo que debiera ser en sus relaciones con los pueblos colindantes. Sería insensato no aprovechar este alto en la lucha para hacer algo práctico, algo beneficioso para Bilbao y la provincia, pues el momento es oportuno. Cada día que pase, el problema será más grave, y, como todo no ha de poderse comenzar en seguida, hágase un plan completo, estudiado y meditado; establezcanse los cimientos de esta obra magna, que no la hemos de ver terminada, ni aun mediada, ninguno de los actuales, que nos la agradecerán los venideros, y procuremos extremar nuestra previsión, aleccionados por el resultado de las imprevisiones que sufrimos.

Con esa disposición de ánimo; con esa *serenidad de espíritu*; por encima de todas las pasiones y de todas las luchas; sin la esperanza de ver realizado (al menos en parte importante) el plan; sin la ilusión siquiera de que haya en él nada original (pues cuanto se proyecte serán ideas, o sugeridas por otros, o que pertenezcan al dominio público, y éstas son seguramente las más *verdaderas*, ya que obedecen a *necesidades sentidas*); con la *mirada puesta en el porvenir de Bilbao*, es como hay que tratar y resolver este asunto.

He dudado si después de estas consideraciones de carácter general, y de insistir acerca de algunas de ellas, debía dar por terminada esta conferencia, pues es muy fácil llegar a un acuerdo respecto a la existencia y aun a la naturaleza del mal; lo que se discute es el remedio, y claro está que, no proponiéndolo, se evita uno el ser discutido. Pero esta postura, además de egoísta, sería por completo inaceptable en este caso, en que, tratándose de una necesidad *imperiosa* y *urgente* para Bilbao, estamos obligados todos a poner de nuestra parte cuanto podamos, poco o mucho. Os diré, pues, qué es lo que yo creo que se debe hacer.

Una grave dificultad para este estudio, es la falta de datos. Bilbao no tiene el plano completo de su jurisdicción; no hay tampoco uno en que esté relacionado con los pueblos colindantes; los planos parciales que varios de éstos tienen son fragmentarios.

Con todos los que he reunido, procedentes de los distintos Ayuntamientos, de las Compañías de Ferrocarriles, de la Junta de Obras del Puerto, etc., etc., he compuesto el que me ha servido para croquizar un trazado; a pesar de sus errores inevitables, es lo suficiente para una indicación general. El simple examen de este plano hace ver cuáles son los proyectos que considero de interés, cuya discusión y estudio detallado deberá ser objeto de un trabajo ulterior más serio.

Como puede verse, abarca la cuenca del Nervión, desde Galdácano hasta el Abra.

*Vías de circulación.* — Para corregir los inconvenientes apuntados anteriormente, creo necesario el establecimiento de dos sistemas arteriales de circulación: uno en la margen derecha, otro en la izquierda, que, partiendo de la carretera de Bilbao a Galdácano, se dirijan hacia el mar, y que se comuniquen entre sí a través de la población de Bilbao y de su ría.

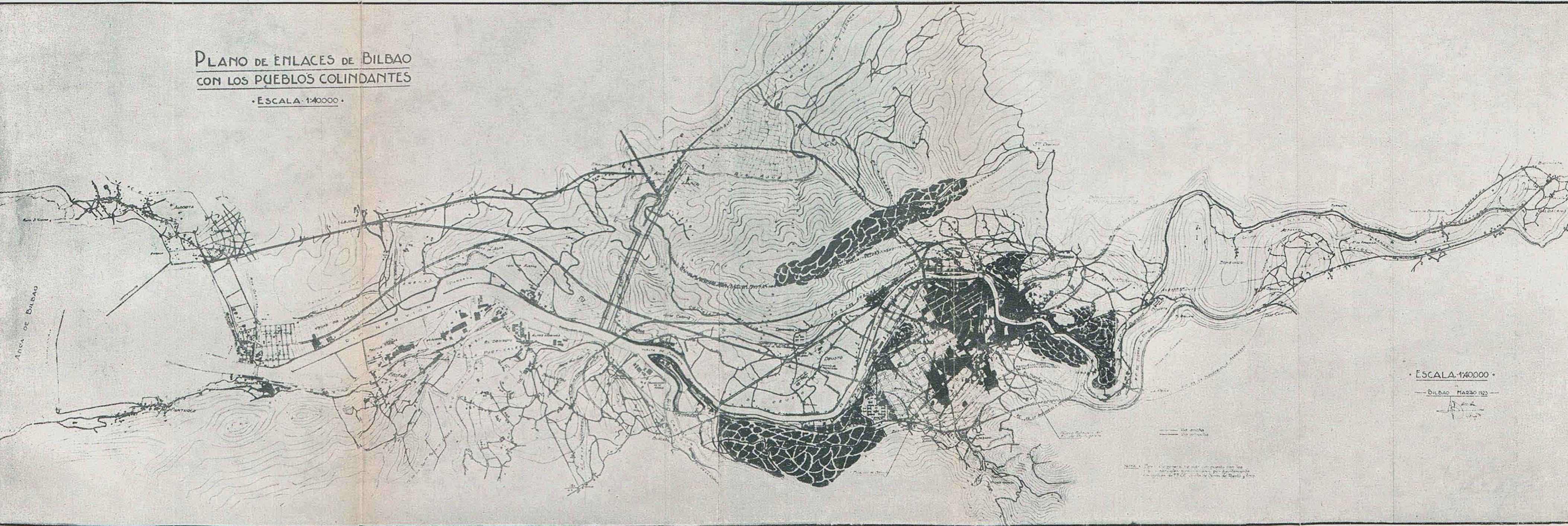
En la margen derecha este sistema lo constituirán: la nueva carretera proyectada desde la plazuela del Instituto hacia Echévarri (que debe prolongarse hasta enlazarla de un modo franco con la actual carretera a Las Arenas), la que a media ladera podrá ir desde Matalobos hasta Las Arenas, constituyendo un hermoso paseo que haga posible un aprovechamiento racional de la falda sur de Archanda; las dos grandes vías que atraviesan Deusto en toda su longitud, y tienen su punto de cruce en Ibarrecolanda; el túnel que, partiendo del Olimpo, atraviesa el monte Archanda y continúa después en carretera hasta unirse con la nueva de Asúa a la Avanzada (Algorta); y, por último, el proyectado paseo de la cumbre de Archanda.

En la margen izquierda, donde los trazados son más difíciles, una vez establecido el puente de paso hacia Los Caños, convendrá llevar la circulación a las calles de San Francisco y las Cortes (a cada una en una dirección), bajando luego la rasante del puente de Cantalojas y acometiendo francamente en la plaza de Zabálburu y calle de la Autonomía. Este sistema conviene enlazarlo con la calle de Eleano y con Hurtado de Amézaga (esto último mediante el ensanche de esta calle y la de García Salazar). No quedará bien atendida la circulación de este lado de la ría si no se traza la proyectada carretera desde la Peña hasta Basurto y no se ensancha todo lo posible la calle de San Francisco.

Se comprende que, desde el punto de vista de la vialidad, el objeto de estos grandes sistemas arteriales es el desviar del centro de Bilbao todo el movimiento que no se destina a él, y no necesita, por tanto, atravesar la villa. En el aspecto económico, tiene por fin extender a nuevas zonas los beneficios de la urbanización y del tráfico, evitando en lo posible la excesiva valoración actual de determinados sitios privilegiados, con perjuicio evidente de la generalidad. Socialmente, impedir que haya barrios extremos fuera de la circulación general (como sucede hoy con los de San Francisco y las Cortes), y hacerles participar a todos de la vida ciudadana en sus múltiples aspectos.

PLANO DE ENLACES DE BILBAO  
CON LOS PUEBLOS COLINDANTES

• ESCALA 1:40000 •



Tanta o más importancia que el problema *vial*, tienen los otros dos, el *económico* y el *social*, especialmente este último. Su resolución ha de poner en camino para atender debidamente otro aspecto de la urbanización, cual es el de la vivienda de las clases modestas (obreros, empleados, etc.). Este es actualmente un problema mundial, comprendido dentro del sistema general de que estamos tratando. He citado nuestros barrios de San Francisco y las Cortes; otros muchos podrían mencionarse, más importantes y peores aún, donde nuestros obreros viven hacinados en habitaciones de pésimas condiciones, impropias de seres racionales. Los que sabemos cómo se está solucionando desde hace bastantes años el problema de la vivienda en Inglaterra, en Noruega, en los Estados Unidos, en Italia, etc., etc.; los que hemos visto algo de la obra colosal, increíble, que se está haciendo ahora en esos países, no podemos menos de desear que con toda urgencia se empiece aquí a remediar el mal. He recordado muchas veces la frase tan gráfica con que el delegado del Gobierno británico terminó un sencillo discurso, en el cual nos explicó sobre el terreno (a los asistentes a la Conferencia Internacional de la Edificación de Londres) la construcción de uno de los hermosos poblados satélites de Birmingham (esta industrial población inglesa tiene a su alrededor una verdadera cintura exterior de poblados satélites para obreros y modestos empleados, formado cada uno por núcleos de dos mil a cinco mil casas aisladas, todas ellas con sus jardines y sus huertas, tenidas admirablemente, que dan la impresión de que el obrero y el modesto empleado viven a gusto, satisfechos, en sus casas). Nos dijo ese delegado: «Esta gran barriada se construyó el año 1917 y principios del 18; nos costó muy cara; nos costó carísima; pero nos hubiera costado mucho más cara la revolución que, de no haberla construido, hubiéramos tenido que sufrir.»

No sólo en Inglaterra; es un hecho probado que el movimiento espartaquista que sufrió Alemania a la terminación de la Gran Guerra tuvo su mayor intensidad en los sitios donde el problema de la vivienda de las clases modestas no estaba resuelto, mientras que no repercutió, o fué apenas apreciable, allí donde las condiciones materiales de la habitación se hallaban debidamente atendidas.

Entre nosotros, apenas se ha hecho nada en este sentido, y, lo poco que se ha hecho, no ha sido por los grandes industriales, que son los más inmediatamente interesados. Debe hacerse por humanidad; debe hacerse por amor al prójimo; y quienes, cegados por la codicia, no sean capaces de tales sentimientos, háganlo *por codicia, por egoísmo, por instinto de conservación*, y procuren saldar cuanto antes la vieja deuda contraída; si no lo hacen, no se duelan el día de mañana de las consecuencias; en los movimientos sociales hay siempre un gran fondo de justicia; yo creo que a ellos se puede aplicar en toda su dureza la frase de Larra: «Todo lo que pasa, es natural; todo lo natural, es justo.»

Las comunicaciones entre los dos sistemas de circulación indicados han de exigir cierto número de puentes de distinta importancia; motivarán, asimismo, algunas reformas en el plano del ensanche.

En principio, el puente de tránsito general más necesario es quizás el que podría emplazarse frente a la Universidad Comercial. La cabeza derecha de este puente estaría situada en el punto de encuentro de la actual carretera de Las Arenas, la de Enécuri y una de las dos grandes arterias proyectadas en Deusto. Y por el otro lado comunicaría con la orilla izquierda por las rampas de Uribitarte, y con el ensanche y el barrio de San Francisco, por la calle diagonal de Elcano.

Quizás, no con el carácter de puente para la circulación general, pero sí como pasarela para peatones y vehículos ligeros, sería conveniente establecer un paso entre ambas márgenes, frente a La Salve, desde la Alameda de Mazarredo. Este punto, por lo reducido del tramo, es indicadísimo para un puente; construido éste, se podría emplazar un *parque de monte* en la falda de Archanda, a muy corta distancia del principal núcleo urbano de Bilbao; por otra parte, desde el Olimpo se puede atravesar el monte Archanda en dirección al valle de Asúa mediante un túnel cuya longitud excede poco de un kilómetro.

Además, la pasarela situada frente al Ayuntamiento debe ser pública y de mayor anchura que la existente.

Las necesidades de comunicaciones entre las dos márgenes de la ría se han de ir sintiendo cada vez más *aguas abajo*. Más allá de los Diques Secos está el emplazamiento de un puente del Bilbao de mañana. Éste deberá recibir, por un lado, el movimiento de una de las dos grandes arterias de Deusto, y por el otro, el del muelle de Bilbao y de la parte alta del ensanche, pues debe enlazarse con ésta por amplia carretera en forma de rampa, así como también con la carretera de Santurce.

El ensanche de esta última, los puentes emplazados en Zorroza y en Luchana, completan el sistema de enlace entre los dos antes indicados. Para que este enlace sea más franco, además de la ampliación de las calles de San Francisco, Hurtado de Amézaga y García Salazar, y de la prolongación de Elcano en los dos sentidos, es de toda precisión prolongar la calle de Ercilla (diagonal) hasta Basurto (Autonomía).

*Ferrocarriles.* — Sería muy conveniente enlazar los ferrocarriles de vías estrecha y ancha. En la estación llamada de la antigua Aduana podría establecerse la estación central para los ferrocarriles de vía estrecha de la margen derecha. En Hurtado de Amézaga, en los terrenos del ferrocarril del Norte, la del ferrocarril de Bilbao a Portugalete, cuyo trazado convendría modificarlo en su primer trozo, para evitar el paso de aquél por una gran zona urbanizada de la población.

En la margen izquierda de la ría, para el servicio de toda la zona comercial desde Bilbao la Vieja hasta Zorroza, deberán establecerse vías en conexión con todos los ferrocarriles.

*Zonas.* — La ejecución de un plan tan amplio, aparte de las ventajas desde el punto de vista de la circulación, aumentará considerablemente el valor de grandes extensiones de terrenos, hoy de difícil aplicación, que se colocarán después en condiciones apropiadas para usos muy diversos. Se hará, pues, preciso estudiar con cuidado la división en zonas de todos los terrenos a que afecte este plan, clasificándolos en comerciales, industriales, de habitación, de espaciamiento, etc. Y aun dentro de las zonas de habitación y para industrias, cabrán subdivisiones, pues en

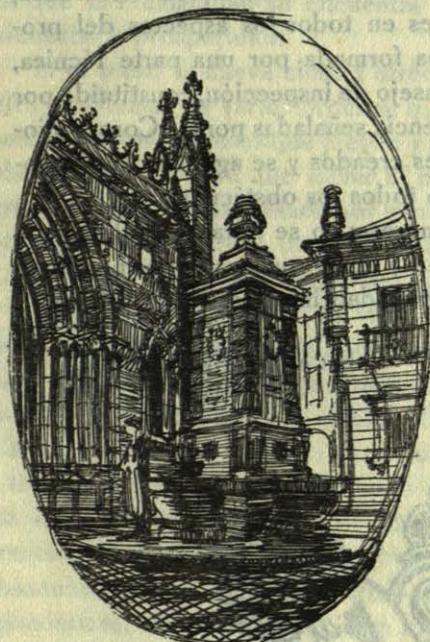
un plan bien meditado deben prevenirse emplazamientos distintos para las industrias, según sus caracteres, y para los distintos tipos de viviendas.

La zona comercial será la que bordea la ría hasta doblar la punta de Zorroza, y la nueva podrá establecerse en Asúa, una vez rectificada y hecha navegable su ría.

Una parte de Deusto y del valle de Asúa serán las nuevas zonas industriales; el resto de ellas, así como los terrenos de Echévarri y la falda de Archanda, servirán para zonas habitables y poblados jardines.

Finalmente, la parte alta de Archanda, algo de su ladera, Mallona y los terrenos contiguos, el alto de Castrejana y los que en fecha bastante próxima quedarán en El Morro y Miravilla (cuando se agoten las minas de hierro), serán las *zonas verdes*, o sitios de solaz y descanso.

\* \* \*



No faltarán quienes crean que todo esto es fantástico, perfectamente irrealizable, y no hay tal cosa; es factible, y dentro de pocos meses, quizás de pocas semanas, creo que será obligatorio iniciarla seriamente. Con el cambio de régimen ha quedado en suspenso la nueva ley de Extensión, que debió promulgarse en septiembre último. Se tienen noticias de que el Directorio la hace suya, y que la dictará en breve, aceptando las conclusiones de la Conferencia Nacional de la Edificación, celebrada en Madrid en junio de este año, y con la absoluta conformidad del Instituto de Reformas Sociales. Los términos generales en que está redactado ese proyecto de ley son:

«Se obliga a todos los Municipios de más de cien mil habitantes a presentar en el término de un año un anteproyecto completo de extensión, no sólo dentro de sus límites políticos, sino alcanzando los naturales, aunque para ello tengan necesidad de invadir las jurisdicciones de los Municipios comarcanos.

»En estos proyectos se señalarán las grandes arterias de tráfico general; las zonas distintas de edificación; zonas industriales, agrícolas y mercantiles; parques, campos de deportes, etc., etc., marcándose para cada zona un mínimo de ordenanzas, e indicando reglas de carácter administrativo para las que tuvieran características especiales.

»Aprobado el proyecto de *Extensión*, será obligatorio, no sólo para la población principal, sino para las comarcanas a que afecte, ejecutándose la parte que se imponga a los Municipios secundarios por el principal, que llegará con los otros afectados a un concierto económico y administrativo con arreglo a su ejecución.

»El plan aprobado llevará consigo la declaración de utilidad pública, y quedarán

sometidos a la ley de Extensión, no sólo los terrenos de las vías públicas, sino también todos aquellos que los Ayuntamientos juzguen necesarios para sus planes.»

Esta es la parte sustancial de la nueva ley de Extensión. Según ella, Bilbao tendrá el cortísimo plazo de un año para presentar un anteproyecto. No hay, pues, tiempo que perder. Es necesario que nuestras Corporaciones provincial y municipal establezcan sin demora una oficina especial que se obligue a preparar este gran plan en el corto tiempo disponible, oficina a la cual se la debe rodear del mayor prestigio e independencia, en forma tal, que garantice un trabajo real y efectivo. Una organización análoga se ha seguido recientemente en Nueva York, donde, salvando las diferencias que se deducen de la distinta población, el problema estaba planteado en forma parecida y con los mismos caracteres de urgencia que en Bilbao; el resultado no ha podido ser más satisfactorio.

La oficina nombrada lo fué de acuerdo entre todos los Municipios interesados, que se sometieron previamente a sus decisiones en todos los aspectos del problema. A fin de darla completa garantía, estaba formada por una parte técnica, encargada de la ejecución del proyecto, y un Consejo de inspección, constituido por personas de alto prestigio y completa independencia señaladas por las Corporaciones. Allí también se manejaban muchos intereses creados y se agitaban las pasiones políticas; pero la buena organización venció todos los obstáculos.

A nadie debe asustar la magnitud de esta empresa; no se trata, en realidad, de *hacer hoy*, ni de gastar millones, sino de *prevenir* y evitar que sea imposible *hacer mañana* algo que se ve claramente es de una necesidad imperiosa para Bilbao.

RICARDO DE BASTIDA,  
Arquitecto.

(Apuntes de Bilbao por Ispizua.)

