

El Ensanche de Bilbao de Alzola, Achúcarro y Hoffmeyer de 1876

Javier CENICACELAYA

Arquitecto. Catedrático de la E.T.S.A. de San Sebastián.

RESUMEN: La propuesta de ensanche de Alzola, Achúcarro y Hoffmeyer, resume e integra las diversas contradicciones que ya fueron apuntadas tanto en el Puerto de La Paz de Silvestre Pérez, como en el Plan de A. Lázaro precedentes de esta propuesta... Contradicciones en cuanto a la relación con la ciudad antigua existente o en cuanto a la extensión, etc. El resultado formal, fruto de intentar armonizar toda una serie de limitaciones, es realmente brillante. La propuesta de estos tres autores está magníficamente articulada y dimensionada, y ahí radica en mi opinión el interés de la misma. De tal modo que puede considerarse este Proyecto de Ensanche para Bilbao, como uno de los más interesantes de la época.

Descriptor: Bilbao. Alzola. Archúcarro. Hoffmeyer. Ensanches urbanos. Historia del urbanismo.

I. TEORÍA GENERAL DE LOS ENSANCHES EUROPEOS DEL XIX

Como es sabido, el ensanche o ampliación de la ciudad ha pasado a ser, por sus características formales y el marco teórico que le rodea, un modelo de crecimiento urbano. Esta manera de hacer crecer la ciudad ya existente, que llamamos «ensanche», se lleva a la práctica en la segunda mitad del siglo XIX en toda Europa; sin embargo, los ensanches aparecen asociados a las ciudades sureuropeas. En éstas, los efectos de la industrialización, con el subsiguiente crecimiento desmesurado de la población, llegan más tarde que en el resto de la Europa burguesa y liberal; esto lleva a la elaboración de gran número de proyectos de

ensanche en el sur del continente, en la segunda mitad del siglo. Contribuyen, además, a la asociación del modelo de ensanche con los países sureuropeos, algunas propuestas magníficas; sobre todas destaca, indiscutiblemente, la que Ildefonso CERDÁ propone para Barcelona en 1859, acompañada por su concienzudo estudio sobre la ciudad: «Teoría General de la Urbanización» (TGU, 1867).

Sin embargo, los ensanches, como ampliación de la ciudad, no lo son en sentido de continuidad física o formal, sino de crecimiento poblacional. El ensanche es una auténtica ciudad nueva: la vieja ciudad amplía su población en una auténtica «new town».

La ciudad nueva, el ensanche, se realizará sobre moldes nuevos, para un nuevo tipo de ciudadano, fruto de la nueva sociedad burguesa y liberalista; por ello la

[Recibido: 03.03.99]

valoración de las condiciones higiénicas, la racionalización de los trazados de infraestructuras (agua, saneamiento, etc.) y de la red viaria, la ordenación jurídica y económica del suelo, la zonificación funcional (bajo el aparente igualitarismo de un trazado reticular) de las distintas partes en zonas, etc. Todo aparece en reacción a unas ciudades sobrecargadas, incapaces de asumir en su seno las nuevas funciones que el gran desarrollo económico conlleva.

Estos cascos antiguos habían quedado agobiados y estrangulados, las más de las veces, por la imposibilidad física de crecer, bien por la barrera que supone la muralla, bien por no disponer de terrenos de jurisdicción municipal (como era el caso de Bilbao).

En cualquier caso, al desbordarse la vieja ciudad, en crecimiento no planificado *a priori*, a lo largo de los caminos de acceso a la misma, es decir, en arrabales, prosigue una situación de falta de control de ese crecimiento, que el ensanche intentará paliar.

El arrabal, como es sabido, depende totalmente del centro al que sirve: no tiene una cualidad urbana con un grado de autonomía que le permita un crecimiento más ordenado. Al contrario, aquellas partes del arrabal que se encuentran más próximas al centro, o al borde de la vía que le une con el mismo, crecen desproporcionadamente sin orden ni control, generando el cúmulo de problemas de todo tipo ya conocidos y que, de modo análogo, muchos de ellos se encuentran en los suburbios de nuestras ciudades.

La nueva sociedad mercantil, industrial, librecambista y de corte moderno, no acepta este desorden. Y esto no por los problemas sociales que genera, sino por la necesidad del control sobre el crecimiento, que es tanto como fijar unas reglas de juego a los movimientos del capital, esencia misma de esa sociedad liberal de la segunda mitad del XIX en España.

El ensanche, con su característica forma de retícula, es así el modo idóneo que, por un lado, recogerá las nuevas preocupaciones higienistas, de racionalización de infraestructuras, etc., y, por otro, fijará con claridad las zonas, los usos y el valor del suelo, permitiendo nuevas posibilidades de inversión inmobiliaria de una manera (al menos eso parecía) controlable y ordenada.

El ensanche, como alternativa total a la ciudad existente, englobará en su seno todas las zonas que conforman la estructura urbana: residencia, servicios, industria, esparcimiento, etc. En el ensanche se insertarán los nuevos tipos de edificios que la sociedad moderna demanda con un carácter de monumentos y toda la trama estará articulada en base a un trazado apriorístico, que, como hemos dicho, suele ser reticular.

Esta vastísima operación de «crear» una nueva ciudad con vocación de existir al margen de la antigua (la independencia de la ciudad histórica es un proceso gradual a medida que el ensanche se realiza), que las más de las veces ocupa una extensión muy superior a la ciudad vieja, que aloja una población varias veces mayor que la existente, etc., esta vasta operación ha constituido, sin duda, la experiencia más relevante de los últimos años en el campo del urbanismo y de la arquitectura. Los ensanches, por la coherencia como imagen urbana, desde su trazado y su puesta en pie, son hoy la imagen de cada ciudad. Son la referencia más firme de aquellas ciudades, como Bilbao, cuyo crecimiento se ha desbordado en los últimos treinta años, sin aquella unidad teórica de los ensanches.

En esta vasta operación de puesta en pie de los ensanches se encierra, como decimos, un universo fecundo de realizaciones que contribuye a subrayar, y a poner en valor, la categoría de modelo a la que antes hicimos referencia.

2. LAS FORMAS DE LA NUEVA CIUDAD

La nueva ciudad, alternativa a la existente y organizada como ensanche, recurre habitualmente a un trazado reticular. Existirán, y luego hablaremos de ello, otras formas. La retícula viene, desde Hipodamo y sus ciudades helenísticas, en el siglo III antes de Cristo, organizando todas las ciudades europeas de la cultura greco-romana. La ciudad romana se configurará en retícula, en damero, y la Hispania romanizada dejará como herencia en América esta retícula, de tal modo que las ciudades del Nuevo Mundo son fácilmente

identificables por su trazado regular de manzanas cuadradas e iguales.

La cultura neoclásica retomará igualmente este trazado. Y si bien muchas formas empleadas en los trazados del siglo XVIII y principios del XIX provienen de la figuración urbana barroca, lo hacen superponiéndose a un telón de fondo, como diseccionando ese fondo, que es siempre un trazado reticular de ángulos rectos. No es de extrañar que Leo von Klenze, con Kleantes y Schuabert, proponga para la nueva Atenas, en 1833 (PAPAGEORGIU & VENETAS; 1970), un trazado en retícula. La capital del nuevo Reino de Grecia se verá dotada de una malla que se superpone a la topografía del terreno, prescindiendo de los fuertes accidentes de éste: estamos ante una operación análoga a la llevada a cabo en la época helenística en ciudades como Priene o Mileto. La retícula es, además, una forma abierta, capaz de extenderse *ad infinitum*. No es de extrañar que algunas teorizaciones al respecto se detuvieran muy particularmente en este punto. Ildefonso Cerdá apreciará esta cualidad capaz, al menos en teoría, de disolver en un trazado igualitario todas las funciones de la ciudad, creando, se pensaba, una ciudad igualitaria. La retícula, con este enfoque funcional, aparece en ensanches como el de Turín (1852), Argel (1858), Bari (1867), etc.

En España será competencia de los Ingenieros Civiles de Caminos, Canales y Puertos el trazado y realización de las vías de las ciudades y de su infraestructura. Así, desde su Escuela, en 1835, se impartirá, como doctrina a utilizar en esas actuaciones, la planta reticular. Ello explica las propuestas de ingenieros como Cerdá para Barcelona (1859), Castro para Madrid (1860), Cortázar para San Sebastián (1862) o Alzola y Hoffmeyer, en colaboración con el arquitecto Achúcarro, para Bilbao (1876). La retícula supone un diseño simple para el crecimiento ordenado de la ciudad, totalmente acorde con la mentalidad burguesa, tan amante de la claridad y precisión.

Pero, además de esta forma de crecimiento, alternativa total a la ciudad, hubieron otras. Eran estas propuestas de crecimiento más orgánicas que, huyendo de la retícula superpuesta al territorio, seguían los rasgos de éste: caminos, senderos, ríos,

colinas, bordes, etc. No pretendían ser alternativa a la ciudad ya existente sino, cuidando la articulación con ella, mantener una continuidad, como crecimiento orgánico. Resulta, por ello, imposible resumir estas propuestas bajo la categoría de un modelo, a diferencia de los ensanches.

Fue, sin embargo, un modelo –y de gran radicalismo–, otra forma de crecimiento, que aparece, no ya como alternativa a la ciudad existente, sino a la idea del ensanche. Es la propuesta de Ciudad Lineal de Arturo Soria y Mata (1882) para Madrid (1). Este proyecto, que tanto impacto tuvo sobre los desurbanistas rusos de la mano de Miljutin y luego sobre Le Corbusier, es sobradamente conocido. Pretendía poner al alcance de los ciudadanos tanto la vida urbana (de la Ciudad Lineal), como la rural (ubicada en sus mismos bordes).

Las ideas del retorno a la naturaleza, del valor de la higiene, la significación de la vida urbana y rural, que tanto preocuparon a los utopistas, higienistas y socialistas a lo largo del siglo, parecen encontrar eco y forma en este proyecto de Ciudad Lineal. Si Cerdá pretende «rurizar lo urbano y urbanizar lo rural», dentro de un ensanche que persigue la igualdad, el equilibrio, etc., Soria abandona la ciudad para insertarse en el campo, como luego harán en los años 20 de este siglo los desurbanistas soviéticos.

Los ensanches, en base a una retícula que repite su módulo (la manzana), tienen unas dimensiones precisas y unos límites claros, al igual que su trazado. A diferencia de éstos, la Ciudad Lineal, como modelo, no tendría límites, sería efectivamente extensible *ad infinitum*, sin jerarquías de centros o polos, creciendo por bandas en paralelo.

Soria y Mata era consciente de que la Ciudad Lineal suponía toda una nueva manera de entender no solamente la vida urbana, sino su gestión y realización. Empapada de ideas socialistas, esta utopía no pudo encajar en los estrechos cauces de una sociedad pragmática y volcada en la rentabilización y especulación de cada parcela de los ensanches lotificados.

(1) Sobre Arturo Soria y Mata ver TERÁN (1967), COLLINS & FLORES & SORIA (1968); además de las numerosas obras del propio Soria y Mata.

3. PROPUESTAS PRECEDENTES AL PROYECTO DE ENSANCHE DE 1876

Existen dos proyectos de ampliación de Bilbao que preceden al del Ensanche de 1876. El primero es el llamado Puerto de la Paz de Silvestre Pérez (1801); el segundo, el proyecto de Ensanche del ingeniero Amado Lázaro (1862).

El Puerto de la Paz es promovido, a iniciativa de S. B. de Zamácola, por las Juntas del Señorío de Vizcaya, a fin de sustraer a la Villa de Bilbao el monopolio del tráfico marítimo y del poder mercantil. Cuentan, para ello, con el apoyo de los residentes en la villa, que viven hacinados y oprimidos por fuertes alquileres.

Al margen de los avatares que sufrirá esta propuesta, nos interesa señalar algunos aspectos de la misma. El proyecto ocupa el espacio entre San Francisco, Basurto y Ólabeaga, ignorando completamente el otro lado de la ría, es decir, la Villa de Bilbao, con la que ni siquiera tiende un sólo puente en el dibujo.

La planta se estructura en dos partes claramente diferenciadas y separadas por una avenida que corre desde S. Francisco hasta S. Mamés. La parte norte presenta una retícula de manzanas más pequeñas con numerosos espacios singulares, resultando un variado trazado que se ajusta a los canales y dársenas que penetran desde la ría; la parte sur se configura como una extensa retícula de grandes manzanas, con plazas de distintas formas, entre las que destaca la Plaza de los Infantes, de donde parten dos diagonales. En el conjunto destaca el gigantesco trazado en creciente en torno a S. Mamés, que recuerda, por su grandiosidad, a algunos esquemas del urbanismo de la Ilustración, como la plaza Luís XVI, de Víctor Luís, en Burdeos.

Pérez había trabado amistad en Roma con Milizia, quien, repitiendo casi literalmente a Laugier, reclamaba una ciudad configurada en su trazado como un parque: «La planta de la ciudad debe distribuirse de manera que la magnificencia del total aparezca subdividida en una infinidad de bellezas particulares, todas diferentes, y que no se tropiece jamás con los mismos objetos, de forma que al recorrerla de un extremo a otro en cada uno

de sus barrios, se encuentre algo nuevo, singular, sorprendente. En ella debe reinar el orden, pero en medio de una especie de confusión» (MILIZIA; 1781: 44-45).

El plan resume el vaivén de las ideas de finales del Setecientos, a la búsqueda de una coherencia entre la arquitectura y la ciudad del Iluminismo.

Por un lado está la ciudad como parque, la floresta de Laugier; por otro la creación de grandes espacios alternativos o la «revalorización ambiental» de los grandes monumentos. Todo ello «huyendo de cierta fastidiosa regularidad que se nota en algunas ciudades de Europa», como apunta en estos años Benito Bails, siguiendo los postulados de Milizia (BAILS; 1973: 17-18).

Por un lado, el universo urbano que gravita en torno a múltiples plazas, que son los núcleos de una red de avenidas, los puntos donde se detienen o se rematan grandes perspectivas, que corren en medio de un tejido urbano, más indiferenciado. Esto está en el Plan Patte para París (1749), como lo estuvo en el de Wren para Londres de 1666; un universo urbano así configurado reúne la herencia de la figuración barroca: tridentes, patas de oca, plazas reales, grandes perspectivas, etc., para crear la floresta de los iluministas.

Pero, por otra parte, en su recurrencia a las formas del barroco, la planta de la ciudad no propone una alternativa formal propia. En este contexto destacan el intento de crear grandes espacios abiertos alternativos, como el Foro Bonaparte de Antolini para Milán (1807), o el de «revalorizar ambientalmente» los grandes monumentos, dejándolos exentos, rodeados de un marco para su adecuada contemplación y articulando en torno a los mismos grandes espacios urbanos, como en los proyectos de Valadier para Roma.

Pero, a pesar de estos intentos, la ciudad del Iluminismo muestra su incapacidad de crear una figuración propia coherente. Es finalmente esta recurrencia al barroco su rasgo más determinante, diseccionando y dibujando las diversas formas heredadas sobre un fondo más uniforme, más indiferenciado, como ya he comentado anteriormente.

Por esta razón, el Puerto de la Paz resume el vaivén de ideas en torno a la ciudad del cambio de siglo. En él

encontrarnos todo un repertorio de plazas, crecientes, etc., que, recortados sobre una retícula, se enlazan entre sí, pero también aparece el enorme foro de la plaza de San Mamés, gigantesco espacio abierto, en línea con las proporciones de Antolini y de los grandes ambientalistas.

Este ambicioso proyecto no se llevó a la práctica.

A medida que transcurrían los años, la saturación de todo orden agobiaba a la Villa de Bilbao. En 1861, y tras largos años insistiendo en esta petición, el Gobierno autoriza a extender los límites jurisdiccionales de la Villa «hasta donde lo reclamen las necesidades actuales y el incremento que en un período hayan de producir la mejora de su puerto y la construcción del ferrocarril que la pone en comunicación con el interior del Reino».

A partir de este momento se encarga al ingeniero D. Amado Lázaro la elaboración de un estudio conducente a un proyecto de «ensanche de la población». A juzgar por la Memoria del Proyecto (LÁZARO: 1861) y los comentarios sobre ella de Alzola, Achúcarro y Hoffmeyer, podemos conocer las preocupaciones del autor.

Lázaro comienza elaborando un topográfico de la meseta de Abando. Después de estudiar la historia de la Villa, las necesidades de crecimiento (con estadísticas), condiciones higiénicas adecuadas, densidad idónea, etc., llega a la conclusión de que la «necesidad actual» de extensión de Bilbao se cifra en 229 ha, para un período de 150 años, para el que calcula una población de 60.000 personas. Ya ha concluido la conveniencia de dotar a cada habitante con 40 m², lo que marca una pauta de baja densidad de ocupación. Efectivamente, Lázaro prevé la siguiente distribución de superficie: 30% para calles, 35% para patios y jardines y 35% para edificaciones.

Lázaro, muy influenciado por Cerdá, recurre a la retícula con base en unas manzanas (o intervías) de idénticas dimensiones (113 x 113 metros). Para fijar la altura de los edificios recurre a los principios higienistas, según los cuáles la anchura de la calle será, al menos, igual a la altura de los edificios circundantes. Al ser las calles más estrechas de 20 metros, ésta será la altura general de la ciudad.

En conjunto, la planta del Ensanche se asemeja (por el uso de la misma manzana o intervías) a la de Barcelona, pero sin la rotundidad de ésta.

En Bilbao, las manzanas rellenan el espacio que queda entre los brazos de una cruz formada por dos grandes avenidas. Una corre de Este a Oeste, y es la arteria principal, la otra, de Norte a Sur, se cruza con la primera en una gran plaza. Estos ejes tienen 50 metros de anchura, el resto de las calles paralelas a éstas tienen 20 metros. Las manzanas (o intervías) disponen, al igual que en Barcelona, de amplios espacios libres en su interior.

El Plan Lázaro ubica una serie de servicios en los extremos de esos ejes, cuida la correcta ubicación de los muelles y del ferrocarril, con una conciencia de la necesidad de claridad funcional.

Globalmente, la propuesta es generosa, ambiciosa y de gran altura, y por esto precisamente será rechazada por los mezquinos espíritus del momento.

El Plan Lázaro, tras diversos avatares, será informado negativamente por los organismos pertinentes, como puede verse en la Memoria del Ensanche de 1878. El fracaso del Plan Lázaro condicionará fuertemente el proyecto de Alzola, Achúcarro y Hoffmeyer, como veremos.

4. EL PROYECTO DE ENSANCHE DE 1876 DE ALZOLA, ACHÚCARRO Y HOFFMEYER

4.1. Condicionantes previos al Ensanche

Los ensanches, como ya he señalado, serán la expresión de una situación social controlada por la burguesía que, deseosa de dotarse de áreas residenciales acordes con su nuevo *estatus*, elige la opción de crear una nueva ciudad alternativa a la antigua. El poder y el prestigio burgueses son, así, dos razones que explicarían iniciativas de ensanche en ciudades de escasa población y menores perspectivas de crecimiento. Los ensanches se pusieron de moda en esos años como, con razón, dice Alzola: «Se pusieron de moda los ensanches y deseosos algunos pueblos pequeños y grandes de imitar el ejemplo de Barcelona y Madrid, se promovieron mejoras de esta clase en

Tortosa, Alcoy, Tarrasa, Laredo, Cerdeira y otras villas de menor cuantía.» (ALZOLA; 1893: 71).

La realización de los ensanches, bien en períodos de tiempo relativamente cortos como en los casos de las grandes ciudades, bien a lo largo de más de un siglo en aquellas otras menos significativas, ha puesto de manifiesto el carácter casi exclusivamente residencial con el que realmente nacieron, y ello bajo la aparente vocación de cubrir todas las funciones de una ciudad, de una ciudad alternativa.

Si observamos el desarrollo de esa puesta en pie, entenderemos los condicionantes con los que los autores de la propuesta de 1876 tropezaron. La ocupación de las retículas que configuraban los ensanches fue un proceso a lo largo de los años; y ya desde el momento de efectuarse los trazados viarios, los terrenos elevaban considerablemente su valor, lo que los hacía poco atractivos para instalaciones industriales o de vivienda barata.

Este fenómeno era tanto más agudo cuanto más limitada era la superficie destinada a ensanche (es decir, la disponibilidad del suelo) y cuanto más rápido se ocupaba la misma.

Los dueños de los solares vacíos los dedicaban a usos de carácter temporal, como garajes, talleres, etc., a la espera de que las plusvalías, en su imparable ascenso, los hicieran cada vez más atractivos para viviendas de lujo. Todo ello era posible al quedar, desde el inicio, la propiedad y la gestión del ensanche en manos, exclusivamente, de la gente adinerada, sin disponerse, en términos efectivos, de mecanismos de control.

En el caso de Bilbao, la reducida superficie destinada a ensanche (150 ha), en comparación con las propuestas precedentes, induciría a densificar más la población (30 m² por habitante). De esta superficie disponible, se debía deducir la ocupada por las fincas de recreo ya existentes; unido ello a la apertura de las vías y a las expectativas de crecimiento hicieron subir desorbitadamente de precio los solares más proclives (por proximidad a la ciudad antigua) para la edificación. El alto precio del suelo incidiría en el costo de las expropiaciones municipales necesarias para abrir vías y plazas.

Teniendo en cuenta que el Ensanche de Lázaro había sido rechazado por ser costosa su puesta en práctica en lo relacionado con las expropiaciones, entre otros puntos, el resultado fue la reducción en el ancho de las calles, de los 20 metros de Lázaro a los 12 y 15 metros, e incluso a 10 en algunos casos.

Al estar la construcción del Ensanche en manos de la iniciativa privada, la presión para retrazar los lotes y conseguir todo tipo de ventajas a la hora de aprovechar los solares fue enorme; ello explica que algunas manzanas se dividieran, sin estar ello previsto en el proyecto, con calles más estrechas de lo establecido, como ocurrió con las calles de Ledesma o Rekakoetxe.

A esta situación, común a la mayoría de los ensanches, se ha de añadir otra muy significativa. Nos referimos a la presión que suponía para el trazado la existencia de grandes villas y jardines de recreo en Albia que, en la medida de lo posible, era preciso mantener. Si bien no pudieron preservarse en su totalidad esas propiedades, el respeto hacia las mismas y la incidencia del trazado en la partición de ellas fue realizado magistralmente; habida cuenta de las presiones existentes.

Este hecho incidirá en el trazado del plan: así, la confluencia de las calles Licenciado Poza, Bertendona, Gardoqui, Astarloa y Rodríguez Arias, fue trazada a fin de no partir la finca de los Zumelzu (ubicada en el actual Instituto). Ello explica el mal enlace de Rodríguez Arias con Gardoqui. Del mismo modo, el irregular trazado de las calles que quedan entre Licenciado Poza y Hurtado de Amézaga se debe al respeto por calles preexistentes, como las de Luchana y La Paz (actual P. Lojendio).

La curvatura de Licenciado Poza se repitió en la Alameda de Urquijo paralelamente, de forma que todo el trazado, tan condicionado por estas presiones, resultó una auténtica obra de artesanía.

En resumen, la reducida superficie del Ensanche, el elevado costo del suelo y la existencia de grandes villas y jardines condicionaría de forma definitiva el alcance del proyecto de Alzola, Achúcarro y Hoffmeyer. A la vista de esta situación, es comprensible que se aferraran al pragmatismo, como ellos mismos

manifiestan: «Hemos creído deber contentarnos con lo que juzgamos bueno y prescindir de lo mejor, que suele ser casi siempre impracticable» (ALZOLA & ACHÚCARRO & HOFFMEYER; 1876: 56).

4.2. Morfología

Vistos los condicionantes, veamos ahora el trazado. Se trataba de actuar fundamentalmente en la llanura de Abando, quedando Huertas de la Villa, como un mero anexo, por su poca superficie.

En el territorio a dibujar, el punto más alejado del Centro Histórico se hallaba casi a los pies del Asilo de San Mamés, actual Casa de Misericordia; era este punto el acceso a la dársena portuaria y al unirlo con la ciudad vieja, a través del puente de El Arenal, surge la Gran Vía; esta nueva calle arrancará de la Plaza Circular, al encontrarse edificado en gran parte el trazado entre la ría y esta plaza, que verá aumentar su diámetro hasta los 72 metros.

A lo largo de su recorrido hacia el Oeste, la nueva vía, poco antes de llegar a su mitad, se detendrá en una plaza elíptica de 140 metros por 110 metros de ejes mayor y menor respectivamente. La Gran Vía, con sus 26 m de anchura y 1.600 m de longitud, pasará a ser la calle más ancha y más larga de todo el trazado. Por su parte, la plaza elíptica se convertirá morfológicamente en el centro del mismo.

Se define así un eje sobre la forma geométrica romboide, o en cometa, en que se configura el territorio de Abando a trazad, como puede comprobar el lector.

Una vez se hubo trazado la espina de esa figura de cometa, era preciso definir los bordes. El Suroeste lo fue por una gran avenida, que une la plaza de Zabalburu con las proximidades del extremo Oeste de la Gran Vía, junto al Asilo de San Mamés, surgiendo así la Alameda de San Mamés. El Sureste estaba ya prácticamente definido por la Calle de la Estación, la actual Hurtado de Amézaga. Los otros bordes, al Norte, el NO y NE, que formaban un escarpado sobre la ría, fueron tratados como un paseo o bulevar, la Alameda de Mazarredo, que corría más o menos en paralelo a la ría, dominándola desde lo alto.

Este bulevar arrancaba a continuación de la Alameda de Urquijo; de este modo, la curvatura de esta calle, que ya vimos a qué obedecía, parecía ahora encontrar una total justificación, al adoptar la figura de un anillo de circunvalación o de ronda junto con Mazarredo; para que esto fuera un hecho, se unió el final de ambas alamedas, en el oeste, por una calle ortogonal a la Gran Vía, cerrando así dicho anillo; a todo el recorrido se le dio un ancho excepcional de 18 metros y arbolado.

La Alameda de San Mamés ya aparece en el Puerto de la Paz, donde lleva a cabo la separación de aquellas dos partes tan diferenciadas en que se divide el trazado. La que se ubicaba al sur de esa calle constituía la zona más extensa y alojaba la retícula ortogonal más uniforme. No es extraño por ello que los autores del ensanche vean, en este borde, la línea de apoyo de una futura ampliación hacia el Sur.

Desgraciadamente, al llevarse ésta a cabo no se respetó la totalidad del trazado de la Alameda de San Mamés y al romper su continuidad se privó a la ciudad de una auténtica diagonal, como en el Puerto de la Paz, que hubiera contribuido a solucionar el problema del tráfico.

En el Plan de Pérez, además de la Alameda de San Mamés, se halla implícita la Gran Vía, aunque sin el carácter de eje fundamental del conjunto. Sí tendrá ese carácter en el de Lázaro, al igual que la plaza central jugará un papel análogo a la plaza elíptica.

En la propuesta de Alzola, Achúcarro y Hoffmeyer, la Gran Vía opera como eje longitudinal. Junto a él se traza otro transversal, siguiendo la dirección del diámetro menor de la elipse en la plaza elíptica, naciendo la Alameda de Recalde con 18 m de anchura y arbolado.

De este modo se han fijado ya el cardo y el decumano, y para terminar la operación se trazan dos ejes diagonales desde el punto de encuentro de aquellos, surgiendo las calles Ercilla y Elcano. El resto del terreno, el fondo del dibujo, se recortará en una cuadrícula con cardos y decumanos de 15 y 12 metros de anchura. Ante el hecho de que uno de los ejes configuradores del trazado, la Alameda de Recalde, no era la calle más larga de entre las que corrían en su misma

dirección en paralelo, al ser superada por la ubicada inmediatamente al Este, los autores del proyecto optaron por trincar la continuidad de esta última.

Ello explica la no continuidad de la calle General Concha en la de Heros, que hubiera superado en longitud a la Alameda de Recalde. Al quebrar esa recta con la introducción de Marqués del Puerto, la primacía cae sobre la Alameda de Recalde, provocando el nacimiento de dos pequeñas plazas triangulares, Eguillor y Jado, y dejando descompuesta la figuración de manzanas radiales en torno a la plaza elíptica.

Hasta este extremo se cuidó la jerarquía de las calles, evitando que los ejes que cruzaban al nuevo centro pudieran ser superados en su longitud.

Finalmente, allí donde el río Helguera desciende y desemboca, por el escarpado terreno, y dado el difícil uso para viviendas del mismo, se ubica un jardín público. Queda así completada la traza de este ensanche. Los terrenos «residuales» en borde de ría, bajó el escarpado, se lotificarán para industrias y actividades portuarias.

Alzola, Achúcarro y Hoffmeyer habían desplegado en tan reducida superficie una rica figuración, que no se dispersa en el desorden, sino que aparece aglutinada en el carácter centripeto del plan.

Las diagonales provocan al cortarse con la retícula manzanas triangulares, cuyas esquinas y ángulos tienen un potencial de crear remates, focos de atención, hitos, etc., no desperdiciado en el devenir de la ciudad. Por otro lado, el tamaño medio de la manzana de alrededor de 1 ha (100 x 110 metros en la mayoría de los casos) permitía, según los autores, varias soluciones de desarrollo; aunque en términos reales, al consolidarse, dieron gran peso específico al carácter reticulado del ensanche.

Formalmente estamos ante un plan cerrado en sí mismo, donde sobre un fondo reticulado se recortan una serie de figuras de abstracción barroca: plazas de diversas formas: elipse, círculo, cuadrado, triángulo, etc.; calles en diagonal, en curva, etc., esquinas que rematan avenidas, etc. Todo un gusto por la perspectiva, la ambientación y la variedad, expresado en formas cuyo soporte es la retícula y el carácter centralizador de la plaza elíptica.

La riqueza en la morfología del plan de Alzola, Achúcarro y Hoffmeyer compensa los recortes sufridos en el dimensionado del trazado y, en cualquier caso, pone de manifiesto la gran capacidad y maestría de sus autores para manipular aquellos condicionantes que antes vimos.

4.3. Zonificación

La voluntad de los ensanches de convertirse en alternativas totales a la ciudad se vio desbordada por el crecimiento de los suburbios no planificados, mucho antes de que el propio ensanche acabara de consolidarse.

Sólo con el gran crecimiento suburbano, el ensanche ha pasado a desempeñar un abanico de funciones, más allá de la estrictamente residencial que tuvo en sus inicios.

En cualquier caso —y al margen de los avatares que el Proyecto de Ensanche sufrirá en el contexto de Bilbao y su comarca—, los autores del mismo ya habían previsto una zonificación. No nos referimos a zonas como a grandes manchas que invaden el territorio sin prefiar una clara figuración de calles, plazas, manzanas, etc.; la zonificación concierne esencialmente al uso del suelo, al margen de lo dibujado o desdibujado que éste se presente.

Si bien los autores del ensanche hacen referencia a usos no residenciales, de servicios, como mercado cubierto, teatro, matadero, aduana, etc., no llegan a precisar, ni mucho menos a imponer o controlar, la ubicación y puesta en pie de estos usos, a excepción del mercado que se ubicará en la actual Plaza del Ensanche.

Sí se dedicará mucha atención a la ubicación y trazado de los muelles e instalaciones portuarias, incluyendo en esa atención el trazado del ferrocarril.

Al haber relegado el Jardín Público a unos terrenos «inútiles» para residencia, y de carácter marginal en el conjunto del ensanche, se puede deducir que éste no presenta, en última instancia, sino dos grandes zonas: residencial y portuaria.

La ciudad se configura como un ente cerrado sobre la Plaza Elíptica, «de espaldas» a la ría, planteando desde el inicio un claro divorcio con ésta. El Nervión,

como importantísimo rasgo territorial que es, no condiciona, ni configura, ni potencia, ni, en definitiva, juega un papel relevante en la forma de la ciudad y del ensanche; su incidencia en la formalización de la ciudad acaba donde terminan las instalaciones portuarias, al pie del camino de ronda.

Esta dualidad entre residencia y puerto llegará a conformar dos realidades y dos mundos contrapuestos. De modo que una vez que el ensanche, pasados los años y consolidado, llegue a recoger en su seno otros usos, como los de oficinas, bancos, etc., la contraposición inicial de aquellas dos zonas quedará en evidencia.

4.4. La realización del ensanche

Con gran sentido práctico y para recortar las esquinas de las manzanas, Alzola, Achúcarro y Hoffmeyer habían propuesto chaflanes rectos, en vez de esquinas curvadas, al ser estas de más difícil construcción. Del mismo modo, y llenos de espíritu práctico, abordan otros problemas, como la ocupación de la manzana de formas diversas, el acondicionamiento y construcción de las vías y de las plazas, el plantado de árboles, las alcantarillas, etc.

Algunos de estos aspectos quedaban recogidos en el trazado del plan, como los chaflanes; otros se reducían a buenos consejos, necesarios para una armónica puesta en pie del proyecto. Sin embargo, además de las buenas intenciones y sabios consejos, hubiera sido preciso diseñar una herramienta consustancial al trazado en planta del ensanche. Nos referimos a las ordenanzas de edificación.

Para levantar en volumen aquel trazado era preciso fijar unas reglas de juego de obligado cumplimiento, que garantizaran la idea de ciudad que se recoge en el proyecto.

Pero el proyecto no incluía esta herramienta que hubiera asegurado la coherencia requerida entre la planta y el volumen, de forma que el ensanche quedó a merced de las ordenanzas al uso, que venían utilizándose en las zonas de arrabal, y otras sucesivas.

Esta laguna, como ocurrió en Madrid y otros lugares, hizo que sobre el común acuerdo de un trazado pudieran experimentarse distintas ordenanzas en el

transcurso del tiempo, cada vez más y más permisivas, redundando ello en una mayor densificación del ensanche.

Como la experiencia histórica había demostrado, será la forma de la ciudad la que persista, por encima de las transformaciones de las manzanas y de la puesta en pie de la planta. Así, a pesar de los cambios de ordenanzas y la subsiguiente densificación y mixtificación de la idea original, el trazado se ha mantenido prácticamente en su totalidad. El ensanche que había cumplido su objetivo de ordenar el campo de batalla de la especulación inmobiliaria, al mantener intacta su configuración, condicionará, de manera positiva, la articulación de los nuevos paquetes de ciudad que se le irán agregando en el futuro y, muy especialmente, de las zonas suburbanas. Para ser más preciso, servirá para dar un peso específico y un carácter a la gran ciudad de los años 60 de este siglo, que de otro modo hubiera quedado sumida en el caos, como ha ocurrido en aquellas ciudades que no se dotaron de ensanche en el siglo pasado.

4.5. Valoración final

En los últimos años han sido muchas las críticas que se han vertido sobre el ensanche. Casi todas ellas están centradas en la mezquindad del dimensionado de las calles, espacios públicos, etc., que densifica la ciudad. El Plan Castro ha sido, sin duda, el modelo seguido para Bilbao. Pero no sólo sigue la Memoria del proyecto de Bilbao a la de Madrid, si bien con mayor claridad expositiva a mi juicio, sino que sigue el mismo planteamiento, la misma ideología subyacente al trazado de la ciudad. Castro, a diferencia del valiente Cerdá, fue moderado e inocuo. El ensanche de Bilbao también lo fue, aunque los autores de éste demostraron una gran imaginación para conjugar tantos y tan pesados condicionantes, en un trazado que me parece magnífico.

Como siempre, hay aspectos positivos y negativos en el resultado final. Entre los primeros, algunos han apuntado, yo creo que con razón, ciertos rasgos funcionales, como la manera en la que el ferrocarril entra en la ciudad, a la Plaza Circular.

Entre los negativos, la fuerte separación de zonas que, como antes decía, hará de Bilbao una ciudad de espaldas a la ría.

Además está todo el problema de la comunicación entre las dos márgenes del río: la de la ciudad histórica y la que corresponde a la planicie de Abando. No ha tenido en cuenta que el conjunto de ambas riberas con el río pudo haber sido una unidad, pero esto forma parte, sin duda, de los condicionantes, de las preexistencias que los autores del plan encontraron.

Es difícil hacer un juicio desde nuestros días. Hoy el ensanche preside, no ya la ciudad de Bilbao, sino toda la comarca del Bajo Nervión. Quizás por el enorme

desarrollo, insospechado a finales del siglo XIX, alcanzado en todos los órdenes, nuestro ensanche nos parece raquítico. Sin duda alguna lo es, al compararlo con Madrid o Barcelona; pero estas ciudades eran ya grandes capitales, cuando Bilbao ocupaba en el ranking poblacional una posición poco significativa.

Alzola, Achúcarro y Hoffmeyer consiguieron a pesar de todo un trazado de gran belleza, digno de figurar entre los mejores de Europa; unido ello a la calidad de los edificios que lo fueron rellenando, hasta los años 60, el Ensanche de Bilbao, a pesar de todos sus defectos, me parece, insisto, magnífico.

BIBLIOGRAFÍA

- ALZOLA, Pablo (1893): *La cuestión del Ensanche de Bilbao*, Bilbao.
- ALZOLA, Pablo & ACHÚCARRO, Severino & HOFFMEYER, Ernesto (1876): *Memoria del Proyecto de Ensanche de Bilbao (1878)*.
- BAILS, B. (1973): *De la Arquitectura Civil*, [Ed. Fac. Colegio de Aparejadores y Arquitectos Técnicos. Galería-Librería Yerba. Consejería de Cultura y Educación de la Comunidad Autónoma. Obra de la Caja de Ahorros Provincial. Departamento de Historia del Arte de la Universidad. Murcia, 1984], Madrid.
- CERDÁ I SUNYER, Ildelfonso (1867): [TGU] *Teoría General de la Urbanización y aplicación de sus principios y doctrinas a la reforma y ensanche de Barcelona, etc.*, 2 vols. Imp. Española, Madrid, 1867; reimpr. facsímil en ESTAPÉ, 1971, vols. I y II.
- COLLINS, George R. & FLORES, Carlos & SORIA Y PUIG, Arturo (1968): *Arturo Soria y la Ciudad Lineal*, Edit. Revista de Occidente, Madrid.
- LÁZARO, Amado (1861): *Memoria descriptiva sobre Proyecto de Ensanche de la Villa de Bilbao*, Archivo de la Administración de Alcalá de Henares.
- MILIZIA, F. (1785): *Principii di Architettura civile*, Basano.
- PAPAGEORGIU, Alexandre N. & VENETAS (1970): *Athènes Majeure*, París.
- TERÁN TROYANO, Fernando de (1968): *La ciudad Lineal Antecedentes de un urbanismo actual*, cuadernos Ciencia Nueva, Madrid.