

Bilbao, un puerto convertido en metrópoli

Bilbao,
a Port Turned Metropolis

Abandoibarra, a principios de los años 90
Abandoibarra, at the beginning of the 1990s

"Con plazer de todos los vizcainos fago en Bilvao población e villa qual dicen el puerto de Bilvao". ("All the citizens of Bilbao can have the pleasure of saying the Port of Bilbao").

This quote, which comes from the Town Charter whereby Don Diego López de Haro, Señor de Vizcaya, founded the City of Bilbao on 15th June 1300, leaves one in no doubt about the port origins of the current metropolis that lies on the banks of the river Nervión. The founding of Bilbao had been persistently demanded from the end of the 13th Century by influential nobles and a bourgeoisie anxious to obtain a series of privileges for the transport of goods up and down the Ria, a riverbed whose main characteristic is that, as a result of tidal effects, seawater flows 15 kilometres upstream from the river mouth.

Bilbao came into existence clearly inclined to function as a port, even though it is not located on the coast. Throughout its more than 700-year existence, there has been a constant link between the city and the metropolitan area of the river on the one hand, and the industrial, commercial, naval and port activities, on the other hand, and this has been its main sign of identity as well as its principal source of wealth.

For centuries, the river has been a vital factor for Metropolitan Bilbao, which led to the industries and companies associated with the port activity to occupy the land lying close to the water course on both sides of the river, as a result of the major industrial development in the 19th Century and at the beginning of the 20th Century. The occupation concerned, rendered residential use impossible, while at the same serving as an obstruction that prevented the city's residents from reaching the riverbanks.

The Metropolis' internal mobility was greatly restricted by the lack of urban bridges, accounted for by the need for ships to travel upstream until they reached the very heart of the city.

The economic boom justified these limitations but at the same time prevented any alternative development, which became essential when, in the 1980s, the industrial crisis meant that the large factories and plants located on the banks of the river either had to shut down or be completely redeveloped. Unemployment in this metropolitan area affected more than 25% of the inhabitants and the process of losing industry had become irreversible. Although this was a bitter pill to swallow, it was essential to look forward and find different production activities.

In August 1983, while the metropolitan area was under the effects of this dramatic economic recession, it was affected by a catastrophic flood that left 30 people dead and caused very severe material damage in a city whose districts lying close to the riverbed were literally inundated by the waters.

Bilbao had hit rock bottom, and it was necessary to devise an emergency plan if the city were to be able to face the future with hope and regain its self esteem. The citizens of Bilbao realised that they could not remain indifferent as their city went into an unstopp-

"Con plazer de todos los vizcainos fago en Bilvao población e villa qual dicen el puerto de Bilvao".

Esta cita, correspondiente a la Carta Puebla por la que Don Diego López de Haro, Señor de Vizcaya, fundaba el 15 de junio de 1300 la Villa de Bilbao, no deja lugar a las dudas sobre el origen portuario de la actual metrópoli bañada por las aguas de la ría del Nervión.

La fundación de Bilbao era insistentemente reclamada desde finales del siglo XIII por influyentes familias nobles y burguesas deseosas de obtener una serie de privilegios para el transporte de mercaderías a través de la ría, un cauce fluvial cuya principal característica es que, por efecto de las mareas, recibe agua salada procedente del mar hasta 15 kilómetros aguas arriba de la desembocadura. Pese a no estar situada frente al mar, Bilbao nació con una decidida vocación portuaria. En sus más de 700 años de existencia, la vinculación de la ciudad y el entorno metropolitano de la ría con las actividades industriales, comerciales, navales y portuarias ha sido constante y ha constituido su principal seña de identidad y su más importante fuente de riqueza.

La ría ha sido durante siglos elemento clave del Bilbao Metropolitano lo que originó que, como consecuencia del intenso desarrollo industrial del XIX y principios del XX, las industrias y las empresas relacionadas con la actividad portuaria llenaran los terrenos alledaños al curso del agua en ambos márgenes e impidieran un uso residencial, al tiempo que ejercían de barrera para el acceso de los ciudadanos a las orillas.

La propia movilidad interna de la metrópoli estaba muy limitada por la escasez de puentes urbanos debido a la necesidad de paso de los barcos hasta el mismo centro de la ciudad.

La pujanza económica justificaba estas limitaciones pero al mismo tiempo impedía un desarrollo alternativo, que se hizo imprescindible cuando, en la década de los '80, la crisis industrial supuso la reconversión o el cierre de las grandes fábricas situadas a orillas de la ría. El desempleo en esta área metropolitana llegó a superar el 25 por ciento de la población, la pérdida del tejido industrial era irreversible aunque difícil de digerir. Era preciso acometer un cambio en la actividad productiva.

En este contexto de dramática recesión económica tuvieron lugar en agosto de 1983 unas catastróficas inundaciones con un saldo de 30 personas muertas y cuantiosísimos daños materiales en una ciudad que quedó literalmente sumergida bajo las aguas en sus barrios más cercanos al cauce fluvial.

Bilbao había tocado fondo y era preciso acometer un plan de choque para encarar el futuro con esperanza y recuperar la autoestima perdida.

Los ciudadanos de Bilbao comprendieron que no podían quedar impasibles mientras contemplaban el imparable declive de su Villa y se pusieron literalmente manos a la obra con el objetivo de retirar las toneladas de escombros que habían convertido el Casco Antiguo (Casco Viejo) y otras zonas de Bilbao en un desecho de suciedad y barro.

La regeneración del Casco Viejo se convirtió, de este modo, en punto de inflexión de ese cambio del Bilbao industrial al "nuevo" Bilbao.



Ángel María Nieva García



pable process of decline, and they decided to join forces and remove all the tonnes of rubble that had covered the Old Quarter and other areas of Bilbao in mud and dirt.

The regeneration of the Old Quarter thus became the turning point for transforming the old industrial Bilbao into the "new look" Bilbao.

The different institutions all pulled their weight and started to take initiatives that would enable them to regenerate the city and give it the boost that it needed. At about the same time that a deep economic recession began to set in, some of the best land on the banks of the Ría became available on the market, in this case, the flattest and closest land to the water course. Furthermore, the transfer of the activities to the Inlet downstream also made it possible to release more land running alongside the Banks of the Nervión, which were added to the zones that had been left vacant by heavy industry.

The challenge was there, and it was necessary to take decisions urgently so that the metropolis would be able to have the best possible chance of recovery, and could make this recovery as quickly and advantageously as possible, by making the most of the exceptional value of these zones, destined to become obsolete industrial ruins and clearly at risk of falling into the hands of property speculators.

Fortunately, nearly all the land belonged to publically-owned companies and bodies, and it was the latter, the public bodies, who took the initiative to form and spearhead the founding of a public trading company, in which they all held shares and that would serve as a useful and flexible tool for coordinating and developing the new projects that the metropolis required to overcome the crisis.

Once the public bodies and institutions involved had clearly committed themselves, on 19th November 1992, the company Bilbao Ría 2000, S.A. was set up. It was a company whose aim it was to finance its investments thanks to the urban planning incentives that the authorities establish for the land reclaimed after the industry had disappeared.

Bilbao Ría 2000 is a public limited company composed equally of the State Administration through firms dependent upon it (Sepes – Entidad Pública Empresarial de Suelo, Bilbao Port Authority, Adif and Feve, and of Basque Administrative Bodies (Basque Government, Council for the Province of Bizkaia, the City Council of Bilbao and the Local Council of Barakaldo).

Their aim is to reclaim and retrieve deteriorated zones or industrial areas in decline in the metropolitan area of Bilbao, and to do this they coordinate and implement projects that combine urban planning, transport and the environment.

Bilbao Ría 2000 was established with a capital contribution of 1.8 million Euros, and from that initial amount, the Company has shown that it is capable of achieving its financial balance without needing to resort to the public budgets of its constituent partners except for occasional agreements reached with respect to specific works not included in its programme of activities.

This self-financing is possible because of the fact that the shareholders – all of which we must reiterate are public institutions and bodies – transfer land that they own in central zones of the metropolitan area, while at the same time the different Local Councils modify the uses for which that land has been earmarked. Bilbao Ría 2000 invests in the cleaning and urban development of these zones, tackling major projects, and eventually sends the resulting plots of land to private developers.

The capital gains that are generated with the sale of the plots are reinvested in urban planning and infrastructure activities, often railways, which are beneficial to the boroughs and their citizens; these serve to improve the urban environment and public transport. Initially conceived to carry out the urban recovery of Abandoibarra and to change the layout of and cover over the Suburban Renfe railway line, the Company's success encouraged its members to commission new

Las instituciones arrimaron el hombro y comenzaron a tomar iniciativas que permitieran la regeneración e impulso de la ciudad.

Al tiempo que se producía una profunda recesión económica, quedaban liberados algunos de los mejores suelos de las márgenes de la ría, los más llanos y cercanos al curso del agua. Por otra parte, el traslado de las actividades portuarias al Abra exterior favorecía también la liberación de terrenos a lo largo de la ribera del Nervión, que se añadían a los que había dejado de ocupar la gran industria. El desafío estaba lanzado y era urgente tomar decisiones que permitieran a la metrópoli aprovechar la oportunidad de recuperar a la mayor brevedad y de la mejor forma posible el extraordinario valor de estos espacios, destinados a convertirse en ruinas industriales y con un evidente riesgo de caer en la especulación inmobiliaria.

Afortunadamente, los suelos eran casi en su totalidad propiedad de empresas públicas e instituciones y fueron éstas, las instituciones públicas, quienes lideraron la fundación de una empresa pública, bajo forma de sociedad mercantil, en la que participasen todas ellas y que sirviera como un instrumento útil y ágil para coordinar y ejecutar los nuevos proyectos que la metrópoli precisaba para remontar la crisis.

Conseguido el compromiso de las instituciones y entidades públicas implicadas, el 19 de noviembre de 1992 se constituyó Bilbao Ría 2000, S.A., una empresa cuyo objetivo es financiar sus inversiones gracias a los aprovechamientos urbanísticos que las autoridades determinan para los suelos liberados tras la desaparición de la industria.

Bilbao Ría 2000 es una sociedad anónima de capital público constituida a partes iguales por la Administración del Estado a través de empresas dependientes de la misma (Sepes – Entidad Pública Empresarial de Suelo, Autoridad Portuaria de Bilbao, Adif y Feve), así como por las Administraciones Vascas (Gobierno Vasco, Diputación Foral de Bizkaia y los ayuntamientos de Bilbao y Barakaldo).

Su misión es recuperar zonas degradadas o áreas industriales en declive del Bilbao metropolitano y para lograrlo, coordina y ejecuta proyectos que integran urbanismo, transporte y medio ambiente.

Bilbao Ría 2000 nació con una aportación de capital de 1,8 millones de euros y, a partir de esa cantidad inicial, la Sociedad ha demostrado capacidad para lograr su equilibrio financiero sin necesidad de recurrir a los presupuestos públicos de los socios que la componen más allá de convenios puntuales para obras concretas no incluidas en su programa de actuaciones.

Esta autofinanciación es posible gracias a que los accionistas – todos ellos, instituciones y empresas públicas – ceden terrenos que poseen en zonas centrales de la metrópoli al tiempo que los correspondientes ayuntamientos modifican los usos previstos para estos suelos. Bilbao Ría 2000 invierte en su limpieza y urbanización completa, abordando proyectos de gran escala, y vende finamente las parcelas resultantes a promotores privados.

Las eventuales plusvalías que se generan con la venta de las parcelas se reinvierten en actuaciones urbanísticas y de infraestructuras, ferroviarias en muchos casos, beneficiosas para los municipios y sus ciudadanos, que ven mejorado su entorno urbano y el transporte público.

Inicialmente concebida para llevar a cabo la recuperación urbanística de Abandoibarra y el cambio de trazado y cubrimiento de la línea de Cercanías de Renfe, el éxito obtenido por la Sociedad animó a sus socios a encargarle nuevas actuaciones y a ampliar su área de influencia a los municipios de Barakaldo y, más recientemente, Basauri.

Su intervención más conocida – y la que más relación tiene con el Puerto – es la mencionada actuación de Abandoibarra, un espacio ribereño con una superficie de 35 hectáreas que une el Museo Guggenheim y el Palacio Euskalduna, dos de los iconos arquitectónicos y económicos del nuevo Bilbao.

Durante decenios, el área de Abandoibarra, situada en pleno centro de la Villa, estuvo ocupada por instalaciones portuarias, una línea de Cercanías de Renfe, una estación ferroviaria de contenedores y un astillero.

Abandoibarra, en mayo de 2010
El Museo Guggenheim, desde la pasarela Pedro Arrupe
Abandoibarra, in May 2010
Museo Guggenheim, from the Pedro Arrupe footbridge





activities and to increase its sphere of influence to the boroughs of Barakaldo and, more recently, Basauri. The best known action – and the one that is most closely associated with the Port – is the aforementioned activity in Abandoibarra, a riverside space covering a surface area of 35 hectares that links the Guggenheim Art Gallery with the Euskalduna Palace, these being two of the architectural and economic icons of the new Bilbao.

For many decades, the Abandoibarra area, located right in the centre of the City, was occupied by the port facilities, a Renfe suburban railway line, a railway container station and a shipyard.

The shipyard, victim of industrial redevelopment, disappeared in the 1980s, and once it had gone, it was necessary to dispense with the rest of the aforementioned facilities, all of which were publicly owned, before the urban metamorphosis could be carried out. The free transfer of this land dates back to the initiation of the Bilbao Ría 2000 activities, and it has made Abandoibarra the genuine waterfront for the city. It is an example of how a port zone, even one that lies 15 kilometres upstream from the coast, can light up a space that citizens can enjoy to the full.

Now that the Paseo de Ribera promenade has been opened, constructed on the Evaristo Churruga quays, the citizens of Bilbao and whoever might choose to visit the city can walk through a zone that they will be discovering for the very first time. The ria is no longer a barrier now that the aim of turning the riverbed into the central axis of the city has been completed.

Vessels do not make their way up the ria to the centre of Bilbao to load and unload their goods anymore, but this does not mean to say that the Port activity is on the wane. Quite the opposite, the fact that the port facilities and installations have been transferred to the sea itself, to a zone known as Abra Exterior, has enabled it to grow to such an extent that it is now one of the continent's major ports, one that has new potential and opportunities for competing.

Once again, and after nearly seven centuries of parallel existences, the City and the Port are still showing, just as they did in the past, that their present and future are closely linked.

However, the conversion of a metropolis with an extensive and rich industrial and port heritage in the grips of a severe economic crisis in which tourism, culture and, in general, the tertiary sector are coming increasingly to the fore, cannot be completed only by recovering a series of urban spaces, it also requires the sum total of a host of factors to enable the process to be successful and ongoing.

It goes without saying that the impact of the Guggenheim, opened in 1998, has allowed Bilbao to join the international circuit of cities that are well worth a visit, but it would be too simplistic to say that the success of the urban transformation can be put down exclusively to this cultural asset or to the creation of walkways and urban area by the side of the ria.

There are other aspects that undoubtedly explain the change that has taken place, such as the construction of the Bilbao Underground, which has served to form a backbone for all the boroughs in the Bilbao Metropolitan Area; or cleaning the waters of the ria, a project that has involved the investment of around 800 million Euros, paid for by all the citizens through a specific tax that is included in the water rates.

The truth of the matter is that the Bilbao urban regeneration process and that of the rest of the metropolitan area is a jigsaw in which the numerous pieces have all been fitting into place until they form a powerful and harmonious whole that that is well worth international recognition but that, above all, has served to enable the inhabitants to enjoy their City and feel proud of it.

Desaparecido el astillero, víctima de la reconversión industrial de los años '80, para llevar a cabo la metamorfosis urbana era preciso prescindir del resto de equipamientos citados, todos ellos de titularidad pública.

La cesión gratuita de estos terrenos está en el origen de las actuaciones de Bilbao Ría 2000, que ha convertido Abandoibarra en el auténtico waterfront de la ciudad y en un ejemplo de cómo una zona portuaria, aunque esté situada 15 kilómetros aguas adentro, puede alumbrar un espacio de pleno disfrute de los ciudadanos.

Con la apertura del Paseo de Ribera, construido sobre los muelles de Evaristo Churruga, los bilbaínos y quienes visitan la ciudad pueden pasear por una zona que han ido descubriendo por primera vez. La ría ya no es una barrera una vez cumplido el objetivo de convertir el cauce fluvial en el nuevo eje central de la ciudad. Los barcos ya no surcan la ría hasta el mismo centro de Bilbao para cargar y descargar sus mercancías pero eso no quiere decir que la actividad del Puerto haya descendido. Muy al contrario, el traslado de sus instalaciones al frente del mar, en una zona conocida como Abra Exterior, le ha permitido crecer hasta convertirse en uno de los grandes puertos del continente, brindándole nuevas posibilidades y oportunidades para competir.

Una vez más, y después de casi siete siglos de existencias paralelas, la Ciudad y el Puerto siguen demostrando que, al igual que sucedía en el pasado, su presente y su futuro se encuentran estrechamente unidos.

Sin embargo, la conversión de una metrópoli de amplia y rica tradición industrial y portuaria azotada por una aguda crisis económica en una nueva conurbación en la que el turismo, la cultura y, en general, el sector terciario adquieren un protagonismo creciente, no puede acometerse únicamente mediante la recuperación de una serie de espacios urbanos, sino que requiere la suma de múltiples factores para que el proceso sea exitoso y tenga continuidad.

Resulta obvio que el impacto del Museo Guggenheim, inaugurado en 1998, ha permitido a Bilbao entrar en el circuito internacional de ciudades merecedoras de ser visitadas, pero sería simplista circunscribir el éxito de la transformación urbana experimentada a la implantación de este equipamiento cultural o a la implantación de paseos y espacios urbanos al borde de la ría.

Sin duda, hay otros elementos que explican el cambio experimentado, como la construcción del Metro, que ha servido para vertebrar internamente a los municipios del Bilbao Metropolitano; o la limpieza de las aguas de la ría, un proyecto en el que se han invertido alrededor de 800 millones de euros, sufragados por todos los ciudadanos a través de un canon específico incluido en el recibo del consumo de agua.

En realidad, el proceso de regeneración urbanística de Bilbao y su área metropolitana es un mosaico en el que numerosas piezas se han ido encajando hasta formar un conjunto potente y armonioso que hoy merece un amplio reconocimiento internacional pero que, por encima de todo, ha servido para que los bilbaínos disfruten de su Villa y se sientan orgullosos de ella.

Viandantes y ciclistas comparten espacio junto a la ría
Ciudadanos paseando junto a la ría, a la altura del Museo Guggenheim

Pedestrians and cyclists sharing space by the ria
People walking along the banks of the ria, close to the Museo Guggenheim

