

**- PRINCIPADO DE ASTURIAS -**

**SERGIO TOMÉ FERNÁNDEZ**

**OVIEDO, EL MODELO  
NEOLIBERAL DE  
TRANSFORMACIÓN URBANA**

**28 DE JUNIO DE 2010**



## OVIEDO, EL MODELO NEOLIBERAL DE TRANSFORMACIÓN URBANA

Sergio Tomé

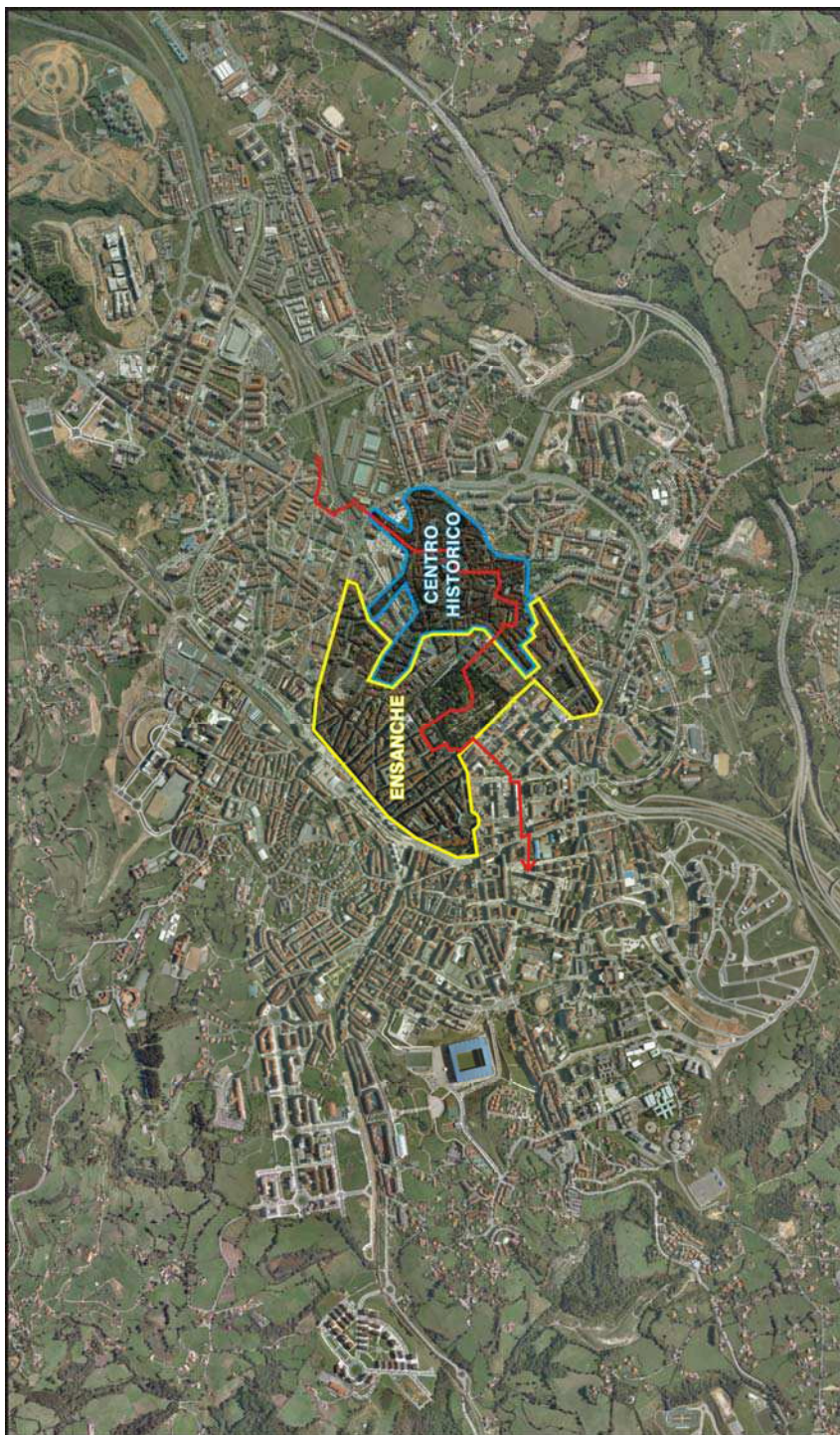


Fig. 1.1. Situación del Centro Histórico y el Ensanche dentro del conjunto urbano.  
Fuente: PRINCIPADO DE ASTURIAS (2008): *Ortofotos a escala 1:5000 (vuelo 2006/07)*.



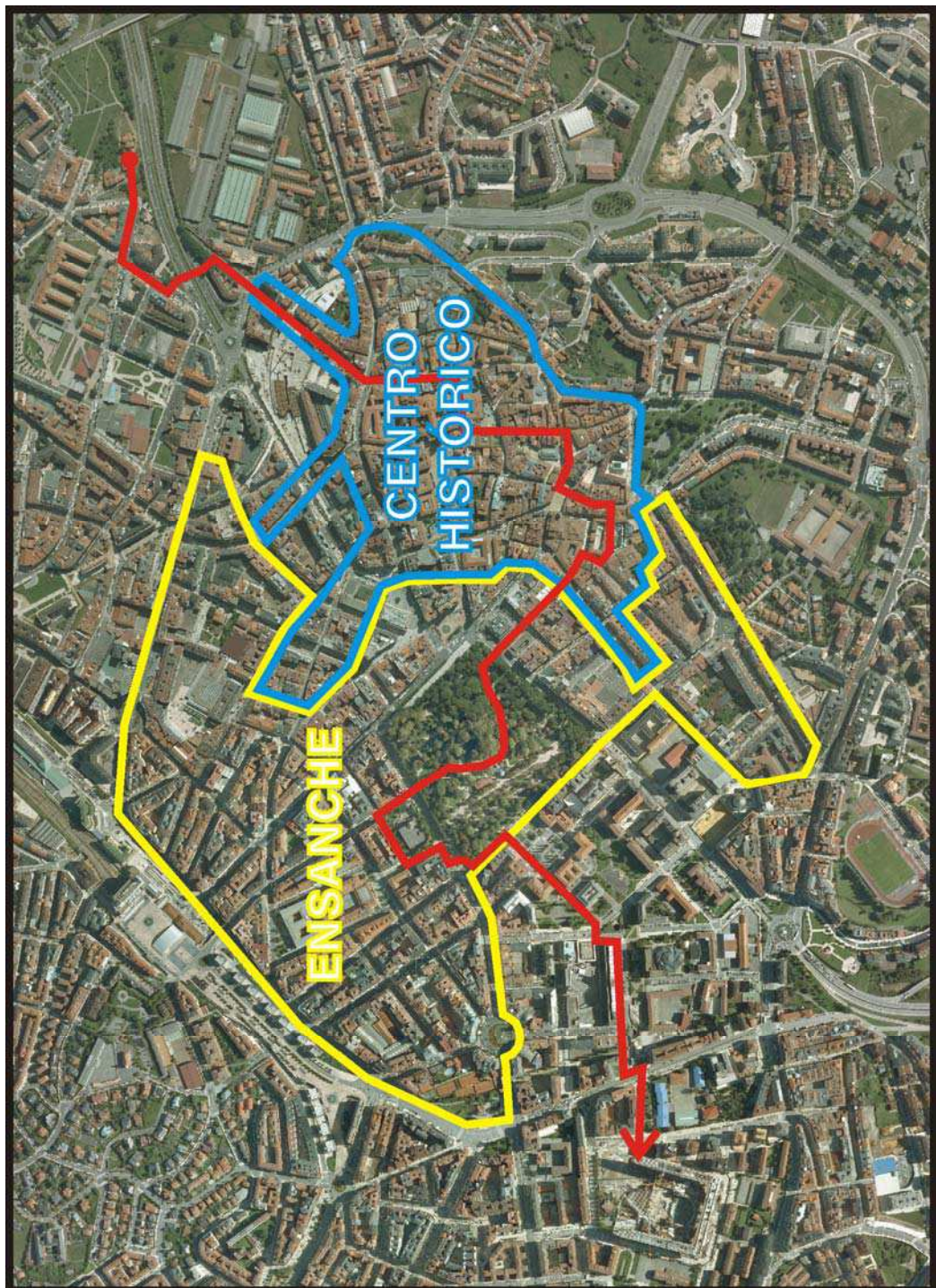


Fig. 1.2. Itinerario propuesto en el centro de Oviedo. Fuente: la misma.

## INTRODUCCIÓN

La visita consiste en practicar un corte NE-SW al tejido urbano central, de abajo arriba según la topografía, desde el Campus de Humanidades del Milán hasta el Palacio de Congresos en Buenavista, para proceder a la lectura de los paisajes. Las formas actuales del paisaje traducen procesos complejos de modelado y adaptación, continuados en el tiempo, por eso están provistas de marcas culturales superpuestas o entremezcladas que representan una fuente de conocimiento inagotable (ORTEGA VALCÁRCEL, 1999). Interpretar la dialéctica entre pervivencia y renovación, jugar con la variedad de formas y usos, con los tiempos que dan lugar a incesantes cambios, es la mejor manera de tomar el pulso a la ciudad tradicional. El itinerario facilita la identificación de tres grandes unidades morfológicas y funcionales, el Casco Antiguo, el Ensanche y el Extrarradio Histórico que hoy es Peri Centro, a partir de las cuales se organiza el conjunto y por tanto la estructura urbana. El objeto de la exploración es que los participantes adquieran las claves de la personalidad geográfica de Oviedo, pero también que perciban algunas transformaciones y problemas de carácter universal, comunes al conjunto de ciudades medias. La recuperación del núcleo histórico, el rescate de áreas degradadas procedentes de los siglos XIX y XX, los procesos combinados característicos del centro urbano, favorecen esa reflexión amplia pues conducen a una serie de cuestiones sustantivas para el futuro de la ciudad. Los diversos escenarios a través de los cuales discurre el recorrido resultan idóneos para plantear el debate entre la construcción o la rehabilitación, la economía productiva o la especulativa, lo individual o lo colectivo. Se propone en suma una mirada crítica al modelo postfordista, la mercadotecnia urbana y su difícil encaje con las aspiraciones cívicas, que demandan un urbanismo participativo de carácter sostenible. El actual contexto de crisis, donde se suman las contradicciones del modelo neoliberal y los efectos indeseables del ciclo de crecimiento inmobiliario cerrado en 2007, calificado en ciertos medios como *nuevo desarrollismo*, hace aún más imperiosa la discusión sobre política y ciudad. Dentro de ella los geógrafos deberían jugar un papel significativo, pues la ciencia que practican se revela cada día más claramente como instrumento de administración y gobierno.





Fig. 1.3. Sede del Colegio de Arquitectos, antiguo centro de enseñanza, Oviedo.

#### LA DINÁMICA RECIENTE DE LA CAPITAL REGIONAL.

Oviedo (227.000 h. en 2010) forma con Gijón (281.000) el binomio dominante del sistema urbano regional, dentro del cual juegan papeles relativamente diferenciados que las hacen complementarias e indisociables. La capital está más marcada por la actividad administrativa, universitaria, logística y de servicios especializados, frente a su *rival* costera donde tienen superior participación la industria, el turismo, las nuevas tecnologías y hasta cierto punto también la producción cultural. Posición de poder y centralidad geográfica permiten que Oviedo organice en su favor buena parte de los procesos de concentración económica y demográfica típicamente neocapitalistas. De hecho es el municipio que más aumentó desde el año 2000 (25.000 h.), por la pujanza de su sector terciario y el peso de su función residencial, correlativo con la percepción altamente positiva que en Asturias se tiene de sus ventajas y calidad de vida, aunque las preferencias están cada vez más repartidas con Gijón. Ese incremento poblacional, ralentizado en 2009 (1.219 h.), podría ser interpretado en negativo como indicador del desequilibrio regional, pues se ha nutrido con efectivos migrados del campo, las villas y cuencas mineras. Para acogerlos la capital experimentó en lo que va de centuria una llamativa periferización, ganando espacios residenciales sobre todo al nordeste (La

Corredoria, 15.000 h.)y suroeste (La Florida, Las Campas, La Ería, Monte Cerrao, 13.500 h. en conjunto), que acentúan su clásica estructura direccional. Esta tiene origen en el bastidor físico de la Cuenca de Oviedo, donde el relieve del monte Naranco (634 m.) impide la expansión septentrional, y el valle del río Gafo tampoco facilita las cosas a mediodía.



Fig. 1. 4 Intervención *fachadista* en el arrabal del Rosal (Oviedo).

El reciente desarrollo en superficie no ha restado protagonismo a la ciudad tradicional y su espacio central, objeto de estas páginas, en cuanto a proyectos, inversiones o dinámicas de interés. Continúan siendo escenarios bastante activos, donde culminan las profundas transformaciones puestas en marcha durante los dos últimos decenios del siglo XX, cuando una estrategia inmobiliaria de retención de suelo provocó que Oviedo creciera básicamente sobre sí misma, densificándose. En efecto, los desarrollos residenciales previstos por el planeamiento posterior a la Guerra Civil permanecieron bloqueados en algunos casos incluso durante cuarenta años, para revalorizar el casco, convirtiéndolo en objeto de una fortísima presión edificatoria. Traducida en cifras significó la construcción de más de 10.000 viviendas entre 1987 y

1997, que rellenaron rápidamente el último suelo interior vacante y después se abrieron hueco mediante el derribo de centenares de casas antiguas prácticamente en toda la ciudad. La magnitud de esa marea renovadora desfiguró por completo barrios tradicionales próximos al centro como Ciudad Naranco, Pumarín, o La Argañosa. Una vez agotada esa fase, a la altura del cambio de siglos, la capital rompió a extenderse en superficie, descongelando los polígonos antedichos y otros de entidad algo inferior (Fozaneldi, Rubín), donde estalló durante unos años el sector de la construcción: 4.571 viviendas en 2006, frente a menos de 1.500 en 2008 y 2009. Pero el plusvalor acumulado y la entrada en juego de variables nuevas perpetúan hasta hoy la intraurbanización, los procesos renovadores o de adecuación en la ciudad consolidada, quizá algo menos intensivos pero con gran trascendencia geográfica, por sus manifestaciones diversas y las tensiones o conflictos que suscitan.

Los cambios interiores en el orden morfológico, funcional y social, exponentes de la terciarización urbana, se han visto favorecidos por un modelo de intervención puramente neoliberal. Premisas de marketing y competitividad orientaron el urbanismo hacia los negocios y la imagen, mediante una política de fuertes gastos en obras de embellecimiento, peatonalización, grandes equipamientos y centros comerciales, con independencia de las necesidades objetivas. Se emplearon a tal fin fondos de Bruselas, del Estado y la Comunidad Autónoma, mas los recursos locales obtenidos con la venta de suelo público, la privatización de los servicios y el endeudamiento (190 millones de Euros entre el Ayuntamiento y la sociedad Cinturón Verde, según Izquierda Unida, en Febrero de 2010). Tal movilización dineraria se justificaba para animar la economía y el empleo atrayendo inversiones empresariales, turistas y residentes, en definitiva generando riqueza transferible a manos privadas por vía inmobiliaria, comercial o de adjudicación de obras. De ese modo cambió considerablemente el aspecto de la ciudad, mejoraron ciertas dotaciones, Oviedo ganó proyección exterior pero también se encareció artificialmente (la 8ª de España con mayores precios de suelo, en Septiembre de 2009), y eso significa una fuerte selección de clase. Prueba de ello fue la desaparición durante años de las viviendas protegidas, resucitadas ahora por la crisis para reconvertir stocks o para rentabilizar suelo de poco valor, edificando pisos tampoco baratos. Aparte de la deuda, en la que pesan los sobrecostes y la onerosa gestión privada de los diversos servicios, sobre el llamado *modelo Oviedo* se proyectan otras sombras como la falta de una economía verdaderamente productiva, donde fructifique la investigación universitaria, con empleos cualificados. Es acusado el retraso



medioambiental, en residuos o movilidad (ni un metro de carril bici en el casco), y claramente despilfarradora la previsión de construir miles de pisos nuevos, habiendo más de 15.000 vacíos, en lugar de favorecer la rehabilitación y ocupación plena. Otras asignaturas pendientes con muy fuerte relieve son la falta de alicientes para los jóvenes, la escasa participación ciudadana y el insuficiente control de una Administración municipal que prima intereses particulares.

### LA CONTROVERTIDA INTERVENCIÓN EN LA CIUDAD ANTIGUA

El Centro Histórico, el Ensanche de la calle Uría y la aureola en torno a ambos resultan, dentro de aquel contexto, escenarios interesantes por su rica tipología de transformaciones: desde los derribos sueltos a los cambios de uso, remodelación de conjuntos y grandes operaciones urbanísticas. El modelo aplicado al Casco Antiguo es más fachadista que rehabilitador, pues prioriza el vaciado interior de las casas protegidas, para edificar tras su muro frontal vivienda nueva predominantemente cara. De hecho en 2010 se modifica el catálogo de patrimonio, rebajando la protección de 844 inmuebles para admitir que en ellos se introduzcan garajes, lo cual abre camino a la eliminación de elementos estructurales o incluso la recreación de fachadas. Ya se construyeron réplicas del original como el conjunto de la plaza del Fontán y han sido profusas las demoliciones integrales que dan paso a bloques funcionales, hasta desfigurar por completo los bordes del núcleo medieval. En términos formales cabría hablar entonces de renovación física (directa o camuflada) en las partes más rentables, frente al abandono o degradación del resto, por tanto dualidad. Las fracciones activas son las más beneficiadas por unas obras de acondicionamiento (pavimentación, mobiliario, pintura de fachadas) con efecto ambivalente: pueden recuperar espacios públicos o inutilizarlos de diferente modo (vacíos, barreras, terrazas), pero en general desnaturalizan el casco por la artificiosidad de la imagen resultante, bastante ajena a los ambientes tradicionales. En el plano económico pero también patrimonial el mayor logro es el reciclaje de una quincena de edificios singulares para alojar equipamientos, sobre todo culturales-museísticos (Bellas Artes, Conservatorio, Biblioteca Pública, Real Instituto de Estudios Asturianos)), universitarios (Facultad de Psicología, Biblioteca, oficinas), administrativos (Audiencia, Consejería de Cultura) o institucionales (Casa del Pueblo, Centro de Rehabilitación de toxicómanos, hotel de asociaciones). Algunas soluciones arquitectónicas suscitan fuertes polémicas, como la ampliación del Museo Arqueológico mediante un bloque de piedra blanca y línea moderna que invade el

entorno de la Catedral, definido por la arenisca dorada. O la desmesurada visera que cubre el palacete del Colegio de Arquitectos, denunciada ante los tribunales por los vecinos de las inmediaciones. Esos casos se suman a la discusión de fondo sobre el destino de los dos elementos supervivientes del patrimonio industrial histórico, adyacentes al casco. Uno es la Fábrica del Gas (con su gasómetro), que los ciudadanos quieren declarar BIC mientras Hidroeléctrica del Cantábrico prepara un Plan Especial para compatibilizar la conservación selectiva con el aprovechamiento residencial y terciario. El otro es la Fábrica de Armas de La Vega, propiedad de la firma norteamericana General Dynamics, aún activa (300 empleos) aunque expuesta a periódicas amenazas de cierre o concentración de actividad en Trubia. Su peso espacial es muy considerable pues ocupa una extensión (12,4 Has.) superior a la del Campo de San Francisco, incluyendo jardines y chalés, de manera que encierra un elevado potencial urbanístico.



Fig. 1.5. Ampliación del Museo Arqueológico de Oviedo.

Por lo demás el centro histórico ha estrenado una función turística de la que prácticamente carecía, convirtió el mercado del Fontán en *mall* alimentario y ganó algunas tiendas especializadas, pero perdió casi todo su comercio tradicional para

sustituirlo por la hostelería, excesivamente orientada hacia la movida juvenil. En contraste con la escasa actividad que el barrio registra durante los días de diario, fuera de la temporada turística, los fines de semana se convierte en campo de batalla para un ocio nocturno que invade la calle. Eso entra en conflicto con la función residencial, menguante (3.635 h. en 2007; 3.584 en 2009), y choca frontalmente contra la elitización buscada por los constructores, que han ido arrinconando a los pobladores tradicionales de menos recursos. Conciliar diversión de noche con hábitat selecto es el objetivo de la Ordenanza de Convivencia perfilada por el Ayuntamiento desde finales de 2009, muy polémica pues propone una *limpieza* de la vía pública restringiendo derechos de utilización pero sin tocar los intereses de la hostelería. En conclusión parece inevitable reorientar una gran parte de los esquemas aplicados, comenzando por la peatonalización masiva que al no acompañarse de otras medidas simplemente concentra el tránsito en los viales de libre uso. Es preciso conseguir una mayor diversidad económica y social, adoptar criterios más conservacionistas y austeros en la adaptación del caserío heredado, pero resultará imposible alcanzar esas metas sin nuevas fórmulas de democracia participativa.



Fig. 1.6. Transformación de edificios históricos y modernización comercial en la calle Uría, Ensanche de Oviedo.



## EL ENSANCHE Y EL ESPACIO PERICENTRAL: CAMBIOS Y TENSIONES.

En el Ensanche decimonónico (o barrio de Uría) coinciden procesos relativos a su dimensión histórica, con otros propios de su centralidad. La edad del distrito trazado entre el viejo Oviedo, la Estación y el Campo de San Francisco, donde hay calles con más de siglo y medio, trae consigo problemas de envejecimiento pero también dinámicas de valoración patrimonial relativamente semejantes a las del Casco Antiguo. Se salvaguardan las mejores fachadas de la arquitectura ochocentista como envoltorio para pisos modernos socialmente exclusivos, que introducen una reconquista residencial de tipo elitista. La pintura de edificios y la ornamentación de las calles (farolas, esculturas, kioscos, paneles, árboles ornamentales), muchas de ellas reservadas a uso peatonal, no sólo sientan bases favorables para repoblar el barrio. En la medida en que ayudan a su apreciación económica, también contribuyen a terciarizarlo confirmando su naturaleza de centro urbano. Demostración del dinamismo y grado de madurez atribuibles al Ensanche es la progresiva configuración de ejes y ámbitos locales especializados, producto de combinaciones complejas entre las distintas actividades. Las franquicias colonizan el espacio de más densa implantación mercantil entre la calle Uría y Las Salesas, cada vez más indiferenciado de los centros comerciales y las calles principales de otras ciudades, al estar presentes las mismas firmas, idénticos locales y artículos reiterados. Las márgenes de ese núcleo hipercentral tienden a adquirir perfiles funcionales crecientemente diferenciados, pues en dirección nororiental (General Elorza y parte baja del casco) están más presentes el consumo de masas o la hostelería, y en sentido opuesto (es decir suroccidental, hacia la parte topográfica y socialmente más alta) hay mayor concentración de comercio selecto y servicios especializados.

El primer centro (Salesas), abierto en la década de 1980, actuó como foco de irradiación hacia la zona baja, pero los *malls* posteriores (Centro Cívico y Espacio Buenavista) han difundido la centralidad del lado contrario, hacia Llamaquique y Buenavista que son espacios netamente polifuncionales. Allí están las Consejerías del Principado, el Palacio de Congresos proyectado por Santiago Calatrava (que incluye oficinas de la administración autonómica y el centro comercial Espacio Buenavista), así como el Auditorio construido a partir del antiguo depósito de aguas del Fresno. La revalorización de esa franja de desbordamiento se concreta geográficamente en forma diversa, por ejemplo con la autorización municipal para introducir el uso comercial (hoy ausente) en los bajos de los edificios del polígono Buenavista. En el Ensanche la presión inmobiliaria sobre el caserío más corriente y los vecinos más vulnerables (por edad o

renta), ha dado lugar a demoliciones que afean, densifican y homogeneizan el conjunto. La pérdida o la desvirtuación fachadista del patrimonio contemporáneo, la *gentrificación* y la sobreoferta comercial (que afecta tanto a PYMES como a grandes centros), son realidades controvertidas de un distrito central que también escapa un tanto a las esquematizaciones. Por ejemplo en lo concerniente a segregación social, pues la abundancia de nuevos apartamentos vacíos con mala salida en el mercado (primeros, interiores, exiguos) da entrada a ciertos contingentes de inmigrados, estudiantes o prostitutas, que pagan alquileres no muy superiores a los de barrio en calles muy céntricas y edificios caros, donde los mejores pisos (mayores, exteriores y elevados) albergan clases medias altas. El uso avaricioso del terreno logra encajar microviviendas asomadas a patios interiores normalmente angostos, generando nuevas modalidades de estratificación por clase.



Fig. 1.7. Promoción de viviendas de lujo en el edificio *La Jirafa* (1952, izquierda.), elitización del ámbito de contacto entre el centro histórico y el Ensanche de Oviedo.

El espacio pericentral, aureola envolvente del anterior, es una pieza de naturaleza compleja articulada actualmente por la ronda interior. El proceso de desarrollo urbano

originó allí una acumulación desordenada de componentes heterogéneos, incluyendo los trazados ferroviarios primigenios con su efecto de barrera (el llamado *Cinturón de Hierro*), barrios tradicionales que en algunos casos podemos calificar como periferias históricas, vinculadas a las carreteras de acceso, y buen número de elementos no residenciales causantes de rechazo: industrias, dependencias castrenses, equipamientos asistenciales o represivos. Hasta hace menos de un cuarto de siglo las señas de identidad en ese ámbito circunstante al núcleo central fueron la diversidad de usos, la compartimentación física (carreteras, ronda, camino de hierro) y, en el cuadrante nordeste, la consideración como barrio bajo topográfica y socialmente (vivienda obrera). Fue perdiendo su estabilidad al ser paulatinamente eliminados los edificios, estructuras o instalaciones que agotaron su ciclo de vida, resultando disfuncionales o mal localizados. Con la llamada *Segunda Desamortización* cedieron lugar a viales, viviendas o nuevos equipamientos, que valoran en su caso herencias materiales del 1900 como el Cuartel del Milán para Campus de Humanidades y la Cárcel Modelo del Naranco para Archivo Histórico Provincial. En cambio el Matadero dejó paso al centro comercial Los Prados, no quedando rastro alguno del viejo recinto como tampoco del Hospital Militar o el Cuartel de la Guardia Civil.



Fig. 1.8. Frente edificado entre la ronda interior de Oviedo y la losa que cubre el espacio ferroviario.



Ciertos cambios de uso están vinculados con la mayor operación urbanística, Cinturón Verde Ferroviario, que desmanteló los antiguos tendidos de vía estrecha (Ferrocarriles Económicos –hacia Santander- y Vasco Asturiano –hacia Galicia-), dispuestos de manera que envolvían el casco antiguo y el borde septentrional del Ensanche. Fueron sustituidos por una variante única para FEVE (1999), cuyo tramo más estrictamente urbano se sitúa al pie del monte Naranco junto a las vías de RENFE, con Estación Intercambiadora. Al demoler las estaciones, talleres (también los de vía ancha en Vallobín), cinta ferroviaria y anexos, quedaron libres 40 Has. utilizadas para mejorar la red arterial, insertar zonas verdes (17 % del suelo) y sobre todo usos residenciales (1.500 viviendas) y terciarios (por ejemplo hoteles), junto con la nueva terminal de autobuses asociada a la de trenes. La doble barrera ferroviaria resultante (FEVE-RENFE) que, yuxtapuesta a la ronda interior, separa el centro urbano del Monte Naranco, se vio relativamente suavizada al cubrirla con una losa sobre pilotes, dando cierta continuidad física a los tejidos de sus márgenes. Para concluir la intervención falta ocupar el solar obtenido en la playa de vías del antiguo ferrocarril Vasco-Asturiano, al pie de la colina del casco antiguo, en la entrada de Oviedo desde la costa por la autopista A-66 (popularmente Y). Previsiblemente estará destinado al nuevo Palacio de Justicia, tras fracasar hasta la fecha un total de siete opciones diferentes (Bellas Artes, Ayuntamiento, torres de oficinas etc.) Proyectos de esa índole inevitablemente despiertan hoy fuertes reservas acerca de su necesidad, la manera de plantearlos y el presupuesto final, tan habitualmente inflado por sobrecostes de dudosa legitimidad. 552% en el campo hípico, 200% en el campo de golf, 150% en el auditorio, 100% en el nuevo campo de fútbol, según del grupo municipal del PSOE. De todos modos la inexistencia del *Cinturón de Hierro* ha ayudado a mejorar los sistemas generales, y extender la centralidad con iniciativas de peso como Los Prados y la galería de tiendas prevista entre las estaciones. Pero la reestructuración urbana no se planteó de la forma más correcta pues en los suelos mejor situados el aprovechamiento residencial o terciario resulta francamente intensivo, con un producto caro que en gran medida permanece desocupado. Por otra parte la construcción de once parkings subterráneos ha resultado un negocio ruinoso pues entre 2003 y finales del 2009 sólo encontró comprador un 54 % de las 6.818 plazas en venta. En marzo de 2010, según el recuento efectuado por la Asamblea de Ciudadanos por la Izquierda, quedaban más de 3.000 sin vender.

Fuera del área más directamente afectada por aquel proyecto se han producido otras alteraciones de fuerte alcance, como el traslado de equipamientos muy consumidores de espacio. El nuevo Estadio llevado al Parque del Oeste permitió levantar, sobre las ruinas del antiguo José Tartiere, el Palacio de Congresos al que ya nos referimos. La construcción hoy muy avanzada del nuevo Hospital Universitario (HUCA), en el recinto del viejo Psiquiátrico de La Cadellada, dejará la actual Ciudad Sanitaria, situada al extremo contrario del casco, en disposición de derribo y a la espera de uso. Al variar la organización interna también se ajusta el mapa de precios del suelo, resultando nivelado hacia arriba. Ese plusvalor justifica que durante los últimos años hayan sido demolidas en los barrios tradicionales centenares de casas, fechadas a finales del siglo XIX o principios del XX, cuando no son más recientes. Buena parte de la arquitectura perdida procede de la reconstrucción posbélica, pues se va acortando el ciclo de vida hasta los sesenta años o incluso menos. Para alimentar la circulación de capital Oviedo pierde un patrimonio menor de gran significado en la historia local; pierde con ello interés, calidad urbana y ve menoscabada su personalidad geográfica desde el momento en que las construcciones de nueva planta traen consigo una estandarización. Esos bloques, que con frecuencia salen malparados al compararlos en términos de espacio, habitabilidad o aislamiento con las viejas casas a las que sustituyen, también compactan la masa edificada perjudicando la aireación urbana y haciendo que se resienta la movilidad.

#### LA PERIFERIA DE OVIEDO EN EL AREA URBANA CENTRAL

La ciudad cobra todo su significado geográfico cuando se la considera dentro del contexto de la red urbana regional, que concentra el 80% de la población en los municipios centrales, situados a menos de treinta kilómetros de la capital. Durante el último cuarto del siglo XX la reconversión del mundo rural ayudó a consolidar ese esquema territorial fuertemente desequilibrado, donde el centro se contrapone a las alas de la región progresivamente despobladas. Pero el ajuste de las actividades minero industriales también trajo consigo correcciones de alcance en el gran organismo urbano policéntrico cuyos principales componentes son, además de Gijón y Oviedo, Avilés, Siero, Langreo y Mieres por ese orden. La dinámica territorial de los últimos años, impulsada por decisiones políticas y empresariales que afectan a las grandes infraestructuras y equipamientos, la distribución de las actividades económicas y los efectivos demográficos, continúa introduciendo variaciones significativas que permiten hablar de una estructura espacial cada vez más compleja y jerarquizada. El

comportamiento interno del área urbana central viene hoy marcado por el antagonismo entre los procesos de concentración o difusión del crecimiento, y los procesos de debilitamiento o exclusión, unos y otros típicamente postfordistas. Las medidas correctoras establecidas por los poderes públicos producen un indudable efecto reequilibrador pero en las condiciones actuales no son capaces de contrarrestar suficientemente los mecanismos espontáneos del mercado. Estos polarizan, favorecen la deslocalización o periferización, tienden a reemplazar la economía productiva por los servicios o la especulación de capitales, relegan el factor trabajo e imponen la subvención estatal como requisito de partida para la localización de las transnacionales.



Fig. 1.9. Palacio de Congresos y centro comercial en Buenavista, sobre el solar del antiguo estadio.



Los elementos menores del sistema urbano, las ciudades mineras, son la parte peor integrada o más claramente reducida a una condición marginal o periférica dentro del conjunto, a pesar de su relativa discriminación positiva. El colosal esfuerzo inversor y la generosidad de los incentivos aplicados han dado frutos como la Ciudad Tecnológica Valnalón (La Felguera, 1.188 trabajadores) o el campus universitario de Barredo en Mieres, entre los múltiples ejemplos de reutilización de suelos o instalaciones hulleras o fabriles. Los dos valles mejoraron sensiblemente el nivel de sus equipamientos, servicios y dispositivo comercial, su calidad urbana y confort ambiental. Prepararon infraestructuras de acogida donde han prendido actividades innovadoras en software, metal, vidrio o energías renovables, parte de ellas como diversificación de HUNOSA. Pero el interés empresarial resulta limitado y los nuevos empleos tampoco bastan para retener población, así que los municipios de cabecera caen por debajo de los 50.000 habitantes, cuando llegaron a reunir 70.000. Langreo (46.000 h. en 2010) viene experimentando una dinámica económica algo más favorable, sumada a su capacidad de atracción residencial en el nuevo distrito denominado Langreo Centro (La Felguera), antiguo espacio industrial. En cambio Mieres (44.000 h. en 2010), mejor situada sobre la A-66 y a escasa distancia de la capital, queda eclipsada por ella.

En un escalón intermedio figura Avilés (85.000 h.), muy negativamente afectada durante estos últimos años por la reestructuración de la siderurgia y las actividades metalúrgicas, aunque hoy se abren para ella perspectivas prometedoras. Le favorece su rango de cabecera subregional, para un área de influencia extensa, y posee un potencial turístico considerable apoyado en recursos como su centro histórico (el más interesante y mejor conservado de la Asturias urbana) y su litoral, que incluye la localidad balnearia de Salinas. Además, Avilés ha puesto en valor los terrenos liberados al desmantelar las instalaciones de ENSIDESA, convirtiéndolos en el Parque Empresarial Principado de Asturias (2002, 21 Has.). Sobre la margen derecha de la ría será inaugurado en 2010 el Centro Cultural Oscar Niemeyer, para la creación artística, como pieza clave del proyecto Isla de la Innovación (57 Has.). Este es un espacio multifuncional (palacio de congresos, oficinas, viviendas, puerto deportivo, equipamiento comercial y hostelero), destinado a fomentar las nuevas tecnologías, la cultura y el turismo como motores de desarrollo.

El nivel superior de la red de asentamientos corresponde según vimos al binomio Gijón-Oviedo. La capital costera intenta fortalecer su actividad vinculada al transporte marítimo con la ampliación del puerto del Musel, necesaria para captar tráficos

nacionales (por ejemplo de La Meseta) y abrir enlace a Nantes por autopista del mar. Las nuevas instalaciones duplican la capacidad actual y comprenden una planta regasificadora que convertirá a Gijón en centro productor y distribuidor de energía. Los otros soportes de la intervención estratégica aplicada al mayor núcleo de Asturias son el I+D y la producción artística. Adquieren materialidad en el Parque Científico y Tecnológico (15 Has.), conectado al Campus Universitario de Viesques, y el cercano centro *Laboral Ciudad de la Cultura*, producto de la rehabilitación de la antigua Universidad Laboral. En sus inmediaciones, el Jardín Botánico funciona como polo de investigación sobre la flora atlántica, englobando en su recinto un espacio verde histórico de gran valor. Es un eslabón destacado del dispositivo cultural y la infraestructura turística gijonesa, que sumará en corto plazo a su oferta actual (Museo del Pueblo de Asturias, Jovellanos, Piñole, entre otros) un Museo de la Ciudad, alojado en la Fábrica de Tabacos de Cimadevilla.

En cuanto a Oviedo, el centro de interés es su periferia nordeste, ámbito de expansión hacia los municipios inmediatos de Siero y Llanera, que representan la parte más activa del sistema urbano asturiano. Cumplen doble cometido, por un lado son lugares de descarga o retaguardia para la capital: reserva de suelo, refugio de conveniencia para los constructores, alternativa residencial con precios algo más ajustados. Por otra parte su función es metropolitana al estar estratégicamente situados en el centro de la región, sobre el ángulo que forman, al cruzarse en Oviedo, las dos rutas naturales de comunicación hacia la marina (N-S) y el surco prelitoral (W-E), coincidentes con las carreteras N-630 y N-634. Se trata, además, del primer espacio plano y con carácter abierto al norte de la Cordillera Cantábrica, atributos de gran valor relativo en un medio de montaña. Tan óptima situación geográfica (nudo, paso obligado, contacto) se ha visto acrecentada con el desarrollo reciente de las infraestructuras de transporte (A-64, A-66, AS-1, AS-2, AS-17), definidoras de un punto clave en la distribución de los intensos flujos metropolitanos. El efecto sinapsis es responsable principal de la atracción y asentamiento de una gama completa de funciones (habitacional, productiva, de distribución, logística) con alcance regional, cuya suma configura un auténtico centro de gravedad.

Fronterizo entre Ayuntamientos, aquel territorio soporta los procesos de exurbanización o difuminación urbana más intensivos. Se organiza a partir de dos corredores, Oviedo-Colloto-El Berrón-Noreña-Pola de Siero (15 kms.) y Oviedo-La Corredoria-Lugones-La Fresneda-Posada de Llanera (11 kms.), mas la cuña

comprendida entre ambos. Su crecimiento ha sido en parte espontáneo y en parte ordenado sin coordinación municipal, de ahí que esté ocupado discontinuamente y mal articulado, defectos que se suman a la compartimentación provocada por la densa trama de autovías y carreteras. El municipio de Siero es el más poblado, con 52.000 h. repartidos entre una malla de asentamientos cuyos puntos fuertes son Lugones y Pola de Siero (con 13.000 h. cada uno), la urbanización La Fresneda (1986) y El Berrón que rebasan los 5.000. En el concejo de Llanera (15.000 h.) Posada y Lugo tienen parecida entidad demográfica que los dos anteriores. Intercalados entre esos núcleos, los de inferior categoría y el hábitat diseminado, se disponen otros elementos con fuerte envergadura espacial, combinados según la lógica que pone en relación una gran variedad de usos. Son grandes polígonos industriales o de cobertura urbana (Silvota, ASIPO, Espíritu Santo), pero también se encuentra el Parque Tecnológico de Llanera y algunos asentamientos industriales espontáneos (Granda), además de las grandes superficies comerciales, los equipamientos y dotaciones de otra naturaleza como el aeródromo de La Morgal. Integrar satisfactoriamente el conjunto, ordenar y armonizar el desarrollo de las diferentes funciones es el objetivo del Plan Territorial Especial para los Nudos Metropolitanos de Siero y Llanera, promovido por el Principado de Asturias, cuyo avance fue presentado a comienzos del 2010.



Fig. 1.10. .Reutilización del patrimonio industrial histórico. Cayés, Llanera.

## BIBLIOGRAFÍA

- ALVARGONZÁLEZ RODRÍGUEZ, R. (1995): “Las ciudades de Asturias: planeamiento urbano y transformaciones recientes”, *Revista Situación*, nº 3, pp. 163-175.
- ALVARGONZÁLEZ RODRÍGUEZ, R. (2000): “Los nuevos usos de las propiedades militares en Asturias”, *IV Coloquio de Geografía Urbana, Las Palmas*, A.G.E., pp. 225-233.
- CORTIZO ÁLVAREZ, T. (2000): *Asturias, retazos de una región urbana*, Ed. Triaka, Oviedo.
- MORALES MATOS, G; FERNÁNDEZ GARCÍA, F. (2008): “La inserción de la Universidad de Oviedo en la trama urbana de las ciudades asturianas”, *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, nº 48, pp. 91-129.
- MORO VALLINA, M. (2007): *Oviedo detrás de la fachada*, Ed. Cambalache, Oviedo
- ORTEGA VALCÁRCCEL, J. (1999): “El Patrimonio Territorial: el territorio como recurso cultural y económico”, en ÁLVAREZ MORA, A. (Ed.): *Territorio y Patrimonio*, colección *Ciudades*, nº 4, Instituto de Urbanística de la Universidad de Valladolid.
- PÉREZ GONZÁLEZ, J.A. (1977): *El barrio de Uría en Oviedo*, Colegio de Arquitectos de León y Asturias, Depto. de Geografía de la Universidad de Oviedo.
- QUIRÓS LINARES, F. (1978): *El crecimiento espacial de Oviedo*, Depto. De Geografía, Universidad de Oviedo.
- TOMÉ, S. (1988): *Oviedo, la formación de la ciudad burguesa (1850-1950)*, Colegio de Arquitectos de Asturias, Oviedo.
- TOMÉ, S. (2001): *Oviedo, paisajes urbanos en desaparición*, Depto. De Geografía, Universidad de Oviedo.
- TOMÉ, S. (2007): “Los centros históricos de las ciudades españolas”, *Ería, Revista Cuatrimestral de Geografía*, nº 72, pp. 76-88.
- TOMÉ, S.; MORALES MATOS, G. (2009): “Los espacios verdes en las ciudades y villas de Asturias”, *Ería*, nº 78-79, pp. 69-97.
- TOMÉ, S., MADERA, M. (1996): “La operación ferroviaria y urbanística Cinturón Verde de Oviedo”, *Ería*, nº 39-40, pp. 124-130.



**- CANTABRIA -**

**ELENA MARTÍN LATORRE**

**LA PRODUCCIÓN Y EVOLUCIÓN  
DE LA CIUDAD DE SANTANDER:  
INTERPRETACIÓN DESDE EL MAR  
DE UN PAISAJE URBANO-  
PORTUARIO**

**30 DE JUNIO DE 2010**



# LA PRODUCCIÓN Y EVOLUCIÓN DE LA CIUDAD DE SANTANDER: INTERPRETACIÓN DESDE EL MAR DE UN PAISAJE URBANO- PORTUARIO

## Introducción

Buena parte de la ciudad de Santander se asoma, más o menos abigarrada, a la bahía, conformando un paisaje de ciudad portuaria. Un paisaje urbano resultado de la combinación de los rasgos morfológicos y de las pautas de localización y concentración de la población y de los usos del suelo, de su adaptación y relación con el emplazamiento, reflejo de la evolución de la sociedad a lo largo de los sucesivos ciclos económicos. Se trata por tanto, de un paisaje vivo, continuamente intervenido y modificado por el dinamismo de los procesos urbanos.

La ciudad se asoma y se mira, pues, en la bahía; pero desde ese espejo también se contempla una realidad urbana distinta de la percibida desde sus calles. Desde la bahía se observa, en primer lugar, un conjunto compacto en el que, sin embargo, pueden identificarse distintos espacios urbanos correspondientes a diferentes épocas, singularizadas por su morfología, por sus funciones, por sus contenidos sociales, por sus procesos urbanos y por su imagen. Esta doble posibilidad de apreciar y considerar el todo y las partes es la razón de la naturaleza marítima de la visita a la ciudad de Santander organizada a partir de un itinerario marítimo con siete puntos de observación o miradores desde la bahía, a la que se considera como escenario clave de la historia y de la materialidad de la ciudad.

Los ciclos y las etapas considerados aquí para interpretar desde el mar el espacio urbano-portuario son los que habitualmente manejan expertos urbanistas y economistas y que se recogen en los principales trabajos sobre la ciudad y el puerto de Santander<sup>1</sup>. Así, tres grandes ciclos se suceden, como es conocido: el preindustrial, hasta el tránsito entre los siglos XIX y XX; el industrial, característico del pasado siglo XX; y la nueva etapa que se abrió con su final y que se halla aún, al menos en lo que a Santander y Cantabria se refiere, iniciando su definición: la de la terciarización, la sociedad de la información y la globalización. Dentro de cada uno de estos grandes períodos se singularizan diferentes fases que matizan y posibilitan la interpretación de las relaciones

---

<sup>1</sup> Ver bibliografía al final del documento.

entre los ámbitos económico, urbano y portuario. Una secuencia de interacciones, encuentros y desencuentros que constituye la historia de un territorio y de sus gentes, y de la que queda un legado material, unos paisajes.

## 1. CICLO PREINDUSTRIAL.

Durante un muy largo período, milenario, se han entrelazado las relaciones entre las sucesivas comunidades humanas, sus asentamientos, y el entorno marino y ribereño de la bahía de Santander, dando lugar a diferentes aprovechamientos y acondicionamientos de ese medio. Conforman etapas como la Prehistoria, la Antigüedad, la Edad Media o el Renacimiento, cuya exposición desbordaría este texto. En él se partirá de la última fase del ciclo preindustrial, de la que le cierra: el período correspondiente a la génesis, desarrollo y declive del comercio colonial en la ciudad y el puerto. La elección del período está además avalada por la falta de visión de elementos del casco histórico desde el mar, como consecuencia de su destrucción en 1941. Por ello tan sólo se vislumbra en determinados momentos la Catedral y podemos indicar la ubicación del castillo de San Felipe, la puerta del Mar, la muralla y la antigua dársena, hoy ocupada por los jardines de Pereda.

### *DESARROLLO Y DECADENCIA DEL COMERCIO COLONIAL (1750-1898)*

Desde la segunda mitad del siglo XVIII y a lo largo del XIX Santander va a constituirse en punto clave del eje colonial español: será el puerto básico para el comercio de las harinas de Castilla hacia las colonias americanas y el principal centro receptor y distribuidor de productos coloniales para España y Europa. En el proceso influyen o colaboran varios hechos: en 1752 se inicia el reacondicionamiento del puerto para los nuevos tráficós; en 1753 finaliza la construcción de la carretera de Reinosa, hacia el interior peninsular, circunstancia que mejora sustancialmente el transporte terrestre; en 1755 se concede a la villa del título de Ciudad; y en 1778 se promulga el decreto de libertad para comercio directo con América al puerto de Santander. En este contexto, el dinamismo de Santander y su puerto irradió al resto de la región, contribuyendo a su crecimiento económico moderno.



Sin embargo, desde 1860 se va fraguando el declive y la crisis del modelo colonial. Cataluña y Levante comienzan a competir en los tráficos de harina, circunstancia que interviene en la decadencia de la actividad exportadora por el puerto de Santander. Será, no obstante, la pérdida de las colonias, en 1898, la que ponga fin al período colonial.

Reflejo importante del período en la ciudad es su desarrollo material hacia el Este y el *Proyecto de Ensanche hacia el O-SO*. El derribo de la muralla hacia el Este fue el inicio fundamental de la expansión extramuros de Santander. En ella hay que destacar el Proyecto de Llovet (1765), que supuso el comienzo de un ensanche o ampliación de la ciudad. El objetivo fundamental del proyecto era la ampliación del puerto, pero se aprovechó el terreno ganado al mar para la instalación de un nuevo barrio. Arranca de aquí una nueva concepción urbanística de la ciudad planificada y destinada a usos residenciales y comerciales. Al proyecto de Llovet le suceden otros “proyectos generales”, entre 1788 y 1878, que amplían la ciudad y crean una auténtica “nueva población” caracterizada por su destino a la residencia y a los negocios mercantiles de los grupos sociales más acomodados, con su trama ortogonal, su viario amplio y sus manzanas exentas que albergan viviendas y locales para los negocios de gran superficie. También se incorporan nuevos equipamientos como el Mercado del Este, en 1834, y la Iglesia de Santa Lucía en 1854. Todo ello va a suponer la apertura de la ciudad al puerto, la conversión del muelle en centro económico y social de Santander a lo largo del XIX, y, en definitiva, la configuración de una ciudad moderna, de un paisaje, frente al casco o pueblas medievales, efectivamente novedoso, flamante, ordenado, funcionalmente integrado, de calidad, que transmitía la pujanza económica y social del “nuevo barrio”. El puerto aparece, indiscutiblemente, como factor impulsor de estos procesos de planificación urbanística, en contraste con el crecimiento desordenado en el resto del espacio urbano<sup>2</sup>. Aún hoy el paisaje del “Nuevo barrio” se percibe claramente desde el mar como un magnífico ejemplo de ensanche portuario, ya que está estrechamente relacionado con los antiguos muelles comerciales. Su carácter de espacio llano, producto de los rellenos destaca frente a los barrios ubicados en las laderas del Paseo de General Dávila. Esta primera visión se completa con la observación de su ordenación en cuadrícula y de su uniformidad arquitectónica, lo que permite crearse una imagen bastante homogénea que facilita su interpretación como área urbana bien

---

<sup>2</sup> Que se apoyará, fundamentalmente, en los caminos rurales hacia el Norte y Oeste, edificándose espontáneamente en sus márgenes.

definida y planificada. A todo ello se añaden la calidad de la urbanización con sus áreas de paseo, un amplio jardín y la presencia de equipamientos en el frente marítimo, que contribuyen a configurarle como espacio urbano emblemático de la ciudad.

El Proyecto de Ensanche hacia el O-SO parte de la *Concesión de Wissocq* (1853), que entrañaba el saneamiento y relleno de los terrenos entre el Muelle de las Naos y la Península de Maliaño, así como la construcción de un muelle de cierre. También se incorporaría sobre este espacio el trazado del ferrocarril. En relación con la concesión, y poco después, se redacta el *Proyecto de Ensanche de Maliaño* (1865). Proyecto que surge en un contexto de prosperidad y optimismo socioeconómicos, en el que son también evidentes las necesidades de nuevos espacios para el crecimiento urbano, de mejora de la infraestructura portuaria y del transporte terrestre y de dar solución a la conexión por ferrocarril. Sobre sus características puede destacarse su naturaleza residencial, la incorporación de otras funciones urbanas al área, la delimitación interna en sectores y la previsión de equipamientos para cada uno. Se diseña también una dársena que será la pieza que organice la ordenación del ensanche. La primera fase de su desarrollo, no muy crecida e inmediata al núcleo tradicional, se extenderá hasta 1893. El proyecto de ensanche, como en otros muchos casos, constituyó una gran empresa de configuración paisajística no realizada posteriormente conforme a lo imaginado. En este sentido, la principal innovación la constituyeron los terrenos llanos en proceso de desecación y, sobre todo, los muelles y atraques que los delimitaban.

Varios hechos afectaron a la evolución posterior del ensanche. La explosión del vapor Cabo Machichaco, precisamente en 1893, con la gran pérdida de vidas humanas y la conmoción social que supuso, influyó en el repliegue de la ciudad hacia el interior. También incidió negativamente la controversia social sobre la localización de la nueva dársena y la estación de ferrocarril, ya que los comerciantes apostaban por una localización central, próxima al antiguo muelle. Finalmente, el declive del comercio y de los tráficos ultramarinos supuso el desmantelamiento del grupo social potencialmente demandante de suelo en el ensanche.

De esta evolución urbanística desde el mar se pueden observar diferentes piezas. La primera de ellas corresponde al espacio incluido dentro del Plan de Reforma Interior de 1941, caracterizado por la elevada altura de la edificación, la abundancia de

retranqueos, su uso mixto (residencial/ terciario) y una cierta mezcla arquitectónica con estilos historicistas o racionalistas. Se trata de un paisaje urbano central surgido como consecuencia de un proceso de renovación urbana, que sustituyó a edificaciones similares a las de las dos manzanas de edificios más bajos y antiguos existentes delante del parking de las Cachavas. Este grupo de casas son las únicas supervivientes de la propuesta residencial del Plan de Ensanche de Maliaño, las que quedaron tras la explosión del Machichaco como ejemplo característico de los ensanches españoles del siglo XIX. La tercera pieza es el paisaje residencial de alta densidad producto del fracaso del Ensanche de Maliaño, surgido a partir de los años sesenta para dar respuesta a las necesidades de vivienda y apoyado en el modelo de zonificación del Plan Comarcal de 1955.

En lo referente al puerto, en el período destaca la ejecución de los sucesivos planes o “proyectos generales” (1765-1878), que supusieron la creación a una estructura lineal de muelles de fábrica hacia el Este. En 1872 se crea la Junta de Obras del Puerto de Santander, y ya bajo su tutela se aprueba, en 1882, el relleno de la dársena de la Ribera y la prolongación de los muelles de Calderón hacia la bahía, a la búsqueda de mayores calados. En 1884 se inicia la construcción de la dársena de Molnedo, que interrumpirá el desarrollo lineal de los muelles por el Este.

Por otra parte, cabe también reseñar la aparición, desde mediados del XIX, de instalaciones balnearias, algunos hoteles y residencias en El Sardinero, mientras que en el barrio de San Martín, no lejos del puerto, se ubican diversas industrias, resultado de una nueva actividad en expansión.

## 2. CICLO INDUSTRIAL (1898-1985)

En el tránsito de los siglos XIX al XX, y a lo largo de buena parte de éste último, se desarrolla el ciclo industrial de Cantabria de la mano, sucesivamente, de la explotación minera, de la actividad fabril y del comercio generado a través del puerto y de nuevas comunicaciones. En esta etapa Cantabria y Santander se incorporarán a la sociedad industrial moderna.

### *CICLO MINERO (1890-1920)*

La minería del hierro en el entorno de la bahía de Santander supuso la extracción de más de 20 millones de toneladas de mineral. El impacto medioambiental fue muy intenso: con los depósitos de lodos y desechos del lavado de mineral la bahía pierde alrededor de un 40% de la superficie que presentaba en el siglo XVIII.<sup>3</sup> Al margen de este hecho, se produjo un gran incremento del tráfico portuario en relación con el transporte del mineral. No obstante, la actividad se realiza hacia el Suroeste de la bahía (Astillero, Camargo) lo que incidió en el retraso de la transformación y acondicionamiento de las instalaciones portuarias para la actividad industrial, al tiempo que propició la configuración de un elemental paisaje minero (tajos, lavaderos, ferrocarriles, edificaciones, cargaderos) al Suroeste de la bahía.

A partir de la Primera Guerra Mundial, con el descubrimiento de nuevas zonas productoras en África, desaparece el tráfico minero en la bahía de Santander, suponiendo la reducción de la actividad del puerto a las necesidades regionales de una primera fase de industrialización. Sin embargo, el ciclo minero fue la base, en buena medida, del despegue industrial. En lo referente a la evolución del puerto, en el período destacan las obras de encauzamiento y mejora de la Costa Norte, realizadas entre 1878 y 1912. Supusieron la prolongación del muro de costa construido en la *Concesión de Wissocq* hacia el Este, así como la construcción de un dique seco de carena, el Dique de Gamazo (1908) inmediato a la dársena de Molnedo. Sin embargo, el crecimiento del tamaño de los barcos y la aparición del hormigón evidenciaron pronto la obsolescencia de unas obras recién terminadas. Por otra parte, el desarrollo balneario del Sardinero abortó la idea de construir muelles comerciales al Este de San Martín, donde, como ya se ha señalado, se había creado una notable actividad y espacio industriales. En adelante, el puerto se desarrollará hacia el fondo de la bahía, mientras que en la ciudad, y tanto hacia el Este como al Suroeste, se generaron nuevas líneas de crecimiento urbano en torno a los también nuevos espacios industriales, de ocio y portuarios.

---

<sup>3</sup> Cfr.: GONZÁLEZ URRUELA, E. (2001): *De los tajos a los embarcaderos: la construcción de los espacios de la minería del hierro en Vizcaya y Cantabria (1860-1914)*. Barcelona: Ariel



## *PRIMERA INDUSTRIALIZACIÓN Y OCIO BALNEARIO (1914-1936)*

Tras el declive minero, un primer proceso de industrialización se va a solapar con el apogeo de las prácticas de ocio y turismo organizadas alrededor de la estación balnearia del Sardinero, hasta los umbrales de la guerra civil.

En el primer tercio del siglo XX tienen lugar la implantación y desarrollo de los principales sectores industriales en Santander. Se reforzó así la inicial trama industrial del XIX y se generó un dinamismo poblacional y social relacionado con la creación de empleo. El puerto de Santander se afianza como puerto industrial al servicio de las actividades regionales, creándose, en 1923, el Depósito Franco. En los tráficos destaca la importación de combustibles, materias primas y bienes de equipo, mientras que se exportan, fundamentalmente, productos industriales primarios. Desde los años treinta y durante la Guerra Civil tiene lugar una etapa de estancamiento que no remontará hasta finalizar la Segunda Guerra Mundial. Una etapa marcada por la escasez de materias primas y de recursos energéticos.

Por otra parte, para la ciudad y su sociedad el veraneo de la aristocracia y de la alta burguesía del interior del país, encabezadas por la familia Real, entre 1913 y 1930, va a ser decisivo en la formación de la imagen de Santander como ciudad de ocio, así como en la creación de un marchamo de calidad para la propia ciudad y para la provincia, en España e incluso en el exterior. Igualmente incidirá en la ampliación de la ciudad hacia el Este, de la mano de una urbanización singular en el Sardinero, relacionada con la construcción, además del aún hoy emblemático palacio de la Magdalena, de hoteles, de residencias individuales en forma de chalets y villas, de jardines, de paseos y de equipamientos (Casino, Hipódromo, Hotel Real). Se formó así un conjunto que dará carácter definitivo a ese entorno playero. La proclamación de la República y la Guerra Civil cierran esta primera etapa de conversión de Santander en destino vacacional, pero de ella es herencia ese paisaje balneario, lúdico, monumental, referente de primer orden en su espacio urbano.

Destacan también, en dicho espacio otros hechos. Por un lado, el lento desarrollo del ensanche de Maliaño, que, de alguna manera, significará un primer paso en la separación entre los proyectos portuarios y los proyectos de la ciudad. Por otro, la

pérdida de protagonismo socioeconómico del Muelle y de su propia naturaleza física, que se evidencia en el relleno de la dársena de la Ribera y en su posterior conversión en jardín urbano. Esta transformación puede también considerarse como una primera operación de cesión y reconversión de espacios portuarios en urbanos, actuando el puerto como generador de espacios públicos.

Mayor entidad y repercusión más inmediata tendrá el *Plan de Ensanche de la ciudad hacia el Nordeste y Este* (1910-1925), que afectó al Sardinero en la etapa de apogeo del Santander balneario, surgido de la necesidad de ordenación y organización de las infraestructuras (fundamentalmente del viario). Así, el plan ordena el crecimiento del sector y su inserción en la ciudad, destacando, en este sentido, el trazado de la avenida de la Reina Victoria (fundamental paseo y “balcón” urbano asomado a la bahía) y el mantenimiento de una morfología tipo ciudad jardín. Este paisaje urbano lo podemos percibir a lo largo del recorrido por el mar desde San Martín al Sardinero, donde se evidencia la importancia de elementos como el Palacio de la Magdalena, los hoteles de lujo, las villas, los clubs deportivos, los restaurantes, los jardines, los paseos, las playas y el mar. Esta imagen ha logrado permanecer a pesar del fuerte proceso de renovación urbana experimentado a partir de las décadas de los sesenta y setenta, por lo que la realidad no se corresponde muchas veces con la imagen percibida, pues abundan las actuaciones de sustitución de la vivienda unifamiliar por los bloques aislados, la reducción de las zonas verdes y, en consecuencia, el incremento de la densidad, cambios todos ellos que no han conseguido cambiar la imagen del Sardinero como zona residencial de alto nivel y espacio de ocio con un atractivo que supera ampliamente la demanda local.

El puerto presenta, al inicio de los años veinte, una infraestructura deficiente, compuesta de muelles de madera, de baja resistencia mecánica y escaso calado. Para remontar esta situación se realizan, entre 1924 y 1927, diversos proyectos de modernización, relacionados con la construcción de nuevos muelles de Maliaño y con la sustitución de los de madera de Maura, Albareda, Calderón y dársena de Molnedo por hormigón armado. También se inician actuaciones para el desarrollo del puerto hacia el fondo de la bahía: en 1921 se realiza el primer estudio sobre el puerto de Raos, mientras que en 1923 la Junta de Obras del Puerto se hace cargo de la dársena de Maliaño (inacabada). En relación con esta última, de 1929 data el primer proyecto de puerto pesquero. En

cierta forma, la opción portuaria de una expansión hacia el interior de la bahía va a apoyar una dirección de crecimiento urbano al margen y contraria a la del puerto: el citado desarrollo hacia el Norte y Este.

#### *POSTGUERRA Y AUTARQUÍA (1939-1959)*

A pesar de una primera fase de atonía y dificultades en la producción, los años cuarenta y cincuenta constituyen un período de consolidación y afirmación de la industria regional. Y también de grandes transformaciones urbanas, aunque por otros motivos.

El Incendio de 1941 afectó al casco medieval y a parte del ensanche de Maliaño. Supuso, pues, la destrucción de la ciudad histórica, y también la de un espacio social y funcionalmente integrado, predominantemente popular. El inmediato *Proyecto de Reconstrucción de la Zona Siniestrada*, desarrollado el mismo año 1941, supuso la posibilidad de modernización y renovación acelerada de la ciudad. Entre sus principales resultados pueden destacarse: la especialización terciaria y residencial del centro; el cambio morfológico (reorganización de viario, densificación y homogeneización tipológicas de la edificación); y la renovación social o instalación de grupos sociales acomodados en el área renovada<sup>4</sup>. El actual espacio central de la ciudad presenta pues un paisaje moderno, racional, zonificado y fundamentalmente terciario, con tipologías características de la arquitectura más o menos suntuaria de la postguerra española en dichos centros, que desde el mar tan sólo se puede ver en el punto de observación número 2 “Puerto comercial y ensanche de Maliaño”.

Otra iniciativa fundamental de planeamiento la constituyó el *Plan Comarcal de Santander, 1955*. Vino a ratificar las propuestas urbanísticas del Plan de Reconstrucción, teniendo como objetivos básicos la acentuación y clarificación definitiva de la zonificación funcional y la segregación o diferenciación social en el espacio urbano. En la zonificación propuesta los usos residenciales se adjudican al casco urbano y a sus expansiones hacia el Oeste y Este. Por lo que se refiere a las áreas residenciales lindantes a los espacios portuarios, éstas se destinan a “edificación residencial acomodada”; concretamente a “residencial acomodada” en el eje de la

---

<sup>4</sup> Que tuvo su reverso en el crecimiento periférico y la urbanización marginal en relación con la población modesta reubicada fuera de aquélla.

avenida de Reina Victoria y a “urbana intensiva” en el centro y en el corredor de las calles Castilla y Marqués de la Hermida, lo que incidirá en la posterior construcción en él de manzanas cerradas de edificación alta con patios interiores y aprovechamiento comercial en los bajos ( Punto de observación 4. “Santander Sky Line: el resultado de un importante crecimiento urbano: los contrastes en la calidad del espacio y en los contenidos sociales”). Los usos industriales e infraestructuras de transporte se emplazan en el arco Oeste de la bahía, sobre rellenos. En el conjunto del Plan se adjudica a las comunicaciones e infraestructuras de transporte un papel fundamental en la estructuración del territorio.

Entre las muchas consecuencias territoriales y sociales del Plan Comarcal puede destacarse la efectiva concentración de la producción industrial y de las infraestructuras (aeropuerto, puerto de Raos) en el arco Oeste y Suroeste de la bahía, y la consiguiente configuración de un paisaje específico y rotundo: el de la industria y las infraestructuras de transporte, que en el punto de observación número 3 “Área industrial y de transportes: La ratificación de la zonificación” se aprecia con toda claridad a través de elementos como las grúas, los muelles, las dársenas, los depósitos, los silos, los aparcamientos de coches, la lonja, los barcos, las terminales e incluso los espacios industriales y de almacenaje existentes en sus proximidades o la importancia de las infraestructuras de transporte como la autovía y el aeropuerto. La percepción del paisaje portuario constituye una nueva experiencia cada vez que se visita al puerto, pues está muy ligada a las actividades realizadas en el momento (atraque, carga, descarga, almacenaje, desatraque), al tipo de barcos o a las mercancías (papel, carbón, cereales, coches, productos metalúrgicos, graneles líquidos, etc.).

Además desde mediados de los años cuarenta se llevan a cabo una serie de actuaciones tendentes a remontar la crisis de la postguerra (reparaciones), así como el proyecto y construcción del barrio e instalaciones del puerto pesquero (1943) existentes en la actualidad. En esta última acción se creó un nuevo escenario urbano, en la línea de los paisajes portuarios relacionados con la actividad pesquera, entre la modestia material y el pintoresquismo, que se puede ver en el itinerario en el punto de observación 2 “ Puerto comercial y ensanche de Maliaño”, pues está integrado en la dársena pesquera de Maliaño.



También se realizan dragados y rellenos de marismas para futuros usos: en 1948 se inicia el relleno de humedales para instalación del aeropuerto, mientras que, entre 1950 y 1952, se desarrollan proyectos para el cerramiento y desecación de áreas intermareales en el fondo de la bahía, de cara a la creación del espacio portuario de Raos.

#### *APOGEO Y CRISIS DEL MODELO INDUSTRIAL (1959-1985)*

Durante el período de liberalización económica y de transformaciones en la actividad productiva que se produjo en España a raíz del *Plan de Estabilización* de 1959 Cantabria va a alcanzar su madurez industrial. La trama industrial se densifica notablemente; crecen la demanda y la creación de empleo; y todo ello induce un sensible dinamismo económico y poblacional. El municipio de Santander gana, entre 1960 y 1970, 34.415 habitantes, cifra que supone el mayor crecimiento del siglo XX. El apogeo industrial se refleja en el desarrollo comercial del puerto, creciendo los tráficós de mercancías y afianzándose el carácter de puerto industrial.

A lo largo de los años sesenta y setenta tendrá lugar un ciclo de obras en el puerto, entre las que destacan la Estación Marítima y la terminal para transbordadores. En lo que se refiere a Raos, entre 1962 y 1985 se realizan estudios y planes sucesivos de aprovechamientos y usos, mientras continúan los rellenos en los espigones y se construyen los muelles, instalaciones y equipamientos del Espigón Norte. No obstante, el puerto se resintió de la crisis económica y energética de mediados de los setenta,

El período fue muy dinámico en lo poblacional y en la expansión del espacio urbano. Entre 1960 y 1991 se crea en Santander el 62,5% de la vivienda existente en 1991 (España, 55,7%), incremento relacionado con episodios de expansión demográfica de base económica. 1960-1974 constituye la etapa de mayor crecimiento, un 63%, que coincide, fundamentalmente, con la creación de alojamiento masivo modesto y medio. Alojamiento constituido por colonias y barrios residenciales que incorporan al lienzo urbano piezas de intensiva ocupación del suelo y de muy desigual composición y calidades. Los principales resultados de ese desarrollo inmobiliario son, en primer término, una gran expansión del espacio urbano, pero un espacio urbano y un parque residencial diferenciados y desequilibrados, hecho este último debido a que algunos sectores concentraron en mayor medida el crecimiento, soportando una gran presión

residencial: la ladera Norte de General Dávila, reverso de la fachada marítima, (18,2% del total de la vivienda construida) y el corredor de las calles Castilla-Marqués de la Hermida (13,7%, que representa casi 7.000 viviendas). Corredor inmediato, vecino al puerto, que se desarrolló desde una óptica meramente urbana sin consideración de tal vecindad ni de las necesidades de aquél, lo que dará origen a posteriores problemas y conflictos. El resultado es la creación de un paisaje residencial que, cuando se observa desde el centro de la bahía, llama la atención por su abigarramiento, desorden y disparidad, unos rasgos que son el resultado de la zonificación del Plan Comarcal (1955), que propone espacios residenciales de muy diferente calidad. Además la zona de bloques aislados se ha desarrollado sin planeamiento parcial y a partir de operaciones inmobiliarias individuales, lo que explica la imagen de tintes caóticos percibida.

En el caso del Sardinero en las décadas de los sesenta y setenta se produce una intensa renovación urbana, apreciable en su paisaje actual a través de la penetración del bloque aislado y la reducción de las zonas verdes. Desde el mar se observan con gran claridad las dos morfologías urbanas y la mayor o menor intensificación del proceso por zonas.

### 3. TERCIALIZACIÓN, SOCIEDAD DE LA INFORMACIÓN Y GLOBALIZACIÓN (1985-siglo XXI)

Con la última década del siglo XX se abre un nuevo período económico, social y de fuerte base tecnológica, que en la escala local y comarcal da lugar a procesos de desindustrialización urbana y a la consolidación de Santander como centro de servicios. También comienzan a producirse movimientos centrífugos desde la ciudad compacta: de población urbana hacia municipios limítrofes; de expansión urbana material y de actividades hacia la periferia, lo que redonda en una intensificación de la articulación metropolitana comarcal.

A pesar de lo dicho, en Santander se mantiene un fuerte ritmo de construcción de viviendas en suelos urbanos y urbanizables (Cueto-Valdenoja, Norte de la autovía Bezana Sardinero). Parte importante de este crecimiento inmobiliario lo explican los progresos en la comunicación regional (autovía de la Meseta), que suponen un indiscutible incremento de la demanda de segunda residencia desde las provincias

castellanas limítrofes. Al final del itinerario marítimo (punto de observación 7) aparecerán nuevas piezas residenciales apoyadas en el modelo de urbanización privada de bloques aislados con servicios y zonas verdes, que crea un nuevo paisaje urbano percibido por la población como moderno y de calidad, a lo que contribuye su vecindad al Sardinero, el acondicionamiento del parque de la Vaguada de las Llamas y el campus universitario.

En lo que toca al puerto de Santander, ha de señalarse una importante modernización de las estructuras portuarias desde la segunda mitad de los años ochenta, modernización basada en la incorporación de nuevas tecnologías y en el desarrollo de diversas obras, realizadas fundamentalmente en Raos; otras mejoras de la infraestructura portuaria tienen relación con la Remodelación de la Terminal de Ferries y su integración en la ciudad mediante la realización de un paseo marítimo, como se pudo observar al inicio del itinerario.

#### 4. LOS PROBLEMAS Y RETOS DEL FRENTE MARÍTIMO

El recorrido a lo largo del frente marítimo de Santander nos permite señalar algunos de los problemas y de los retos que en la actualidad presenta este espacio de contacto entre la ciudad y el puerto, cuyas relaciones en el tiempo permiten extraer algunas conclusiones relevantes. Así, durante la etapa de auge del comercio colonial (1750-1898) puerto y ciudad adquieren, interaccionados, unas dimensiones “históricas”, con repercusión regional. El puerto se convierte en el centro neurálgico (económico y social) de la ciudad, mientras que ésta se expande y se vuelca hacia el puerto, proyectándose un gran futuro conjunto en el Ensanche de Maliaño. Diversos factores adversos y falta de capacidad de reacción de las fuerzas económicas locales abortaron la etapa y el modelo.

A lo largo del Ciclo Industrial (1898-1985) serán las nuevas actividades industriales, de escala regional, las que determinarán la morfología y las funciones urbanas y portuarias. Se produce un fuerte crecimiento de la población y una gran expansión del espacio residencial (alojamiento masivo fundamentalmente), de manera que la urbe se maciza en espacios próximos al puerto. Posteriormente, en el tránsito al siglo XXI, el desarrollo de nuevas áreas de expansión de la ciudad en espacios periféricos se ha apoyado, a

menudo, en procesos de recualificación y dotación de nuevas funciones urbanas. De esta manera, la reconversión de espacios industriales hacia usos terciarios y residenciales en las proximidades del puerto ha venido a incrementar la presión urbanística en el entorno del mismo. Ha de señalarse también que el abandono de infraestructuras portuarias (almacenes, naves) en sectores de borde ciudad-puerto, como los de San Martín o Maliaño, han dado lugar a situaciones de deterioro urbano. Parece manifiesta, pues, la ausencia de cooperación e integración de las políticas portuaria y urbana, así como la generación de conflictos entre los dos ámbitos y la existencia de áreas sin intervención urbanística.

Por su parte, el puerto se adecuó, progresivamente, a las necesidades industriales, modernizándose y apostando por un desarrollo hacia el interior de la bahía. Al declinar ese ciclo, y a consecuencia de la crisis industrial, la economía se terciariza definitivamente, creciendo los servicios de nivel medio, mientras que el sector inmobiliario ha sido otro de sus pilares económicos. Ello supone en el puerto la evidencia de la necesidad de una reorientación comercial, así como de su ampliación física y también de su modernización tecnológica.

El reforzamiento de los procesos contemporáneos de terciarización, de globalización y el acceso a la sociedad de la información, característicos del siglo XXI, coinciden en la ciudad, en Santander, con fenómenos de desindustrialización y de terciarización urbanas, con fuertes movimientos centrífugos y con una evidente metropolización comarcal, como se ha indicado. Mientras, el puerto ya ha iniciado la modernización y mejora de las infraestructuras portuarias, en una estrategia para adecuarse a las condiciones contemporáneas del comercio y de los tráficos mundiales. Pero, al hilo de lo arriba expuesto, parece que entre ambos, entre puerto y ciudad, se ha producido una disociación de rumbos, de relaciones: falta de un patrón común articulador de sus dinámicas.

Y, sin embargo, de siglos de historia interdependiente, tejida en común, Santander y su puerto atesoran importantes herencias: esa misma historia indisoluble y, en relación con ella, una cultura urbana portuaria y marítima innegable. Legado son también algunos espacios urbano-portuarios emblemáticos: el Muelle de Calderón, los jardines de Pereda (antigua dársena de la Ribera), el frente de Castelar, la dársena de Puerto Chico o

Molnedo, el complejo pesquero, etc. De la misma manera hay que destacar como herencia algunos elementos patrimoniales muy significativos: el conjunto de Gamazo, el Faro de Cabo Mayor o el Palacete del Embarcadero. No puede obviarse pues, en absoluto, el papel del puerto en la generación de espacio y equipamientos públicos culturales y de esparcimiento. Pero hay también otros restos del pasado industrial y portuario, espacios obsoletos y áreas de borde ciudad-puerto por definir. Son los casos del área San Martín-Gamazo, de los antiguos terrenos de CAMPSA o del área Varadero.

A la vista de esta situación, parece obvio que la ciudad y el puerto de Santander tienen planteados importantes retos o estrategias que compartir. Por una parte recuperar, en la medida de lo posible, y adaptadas a las condiciones actuales, aquellas relaciones históricas de naturaleza simbiótica. Por otro lado interactuar ambos, puerto y ciudad, como motores de desarrollo económico y social. En tercer lugar establecer flujos y relaciones permeables entre los dos, lo que pasa por conocerse y comprenderse mutuamente. Y, en último término, todo ello apunta a consensuar líneas de crecimiento, de desarrollo y de planificación comunes.

Como mero ejemplo de proyectos a afrontar pueden apuntarse: la recuperación del frente marítimo, en forma de un itinerario o paseo con sus equipamientos; los proyectos para el área de Maliaño; la actuación en la zona de San Martín-dique de Gamazo; y la consolidación de la oferta de equipamientos culturales para la ciudad. Como ejemplo para observar esta problemática Puerto- ciudad se ha elegido el punto de observación 5. “Área de San Martín: la indefinición de un antiguo espacio industrial”, donde se localizaban los Astilleros del Atlántico, en la que se han instalado varios equipamientos (Palacio de Festivales, Escuela de Náutica, Museo Marítimo, Instituto Oceanográfico), pero en la que todavía quedan espacios sin definir, a la espera de la realización de un Plan Especial que introducirá usos y una propuesta de ordenación que modificarán sustancialmente la imagen del frente marítimo.

En conclusión, es evidente la necesidad de un diálogo institucional y social, que parece haberse puesto en marcha en abril de 2010 con la firma de un *Protocolo para la Reordenación del frente Marítimo Portuario de Santander* por las administraciones Central, Regional y Local. Así pues, se inicia una nueva etapa que, sin duda, provocará cambios en la visión marítima de Santander, convertirá los paseos en barco en una

experiencia diferente y ayudará a profundizar en los paisajes urbanos como imagen del dinamismo de la ciudad.

“Si yo fuera alcaldesa de Santander, cerrarí sus entradas y obligaría a entrar desde el mar. La isla de Mouro sería nuestra frontera. Los barcos llegarían llenos de gente y un edicto marcaría que navegaran de noche, cuando su belleza te impacta para siempre y te sobrecoge.

Mi despacho como alcaldesa de Santander lo instalaría en el Marítimo, rodeada de cartógrafos y navegantes que diseñarían nuevas rutas oceánicas entre Santander y los puertos más lejanos; rutas comerciales y exóticas al estilo veneciano que llenarían de visitantes la ciudad. Santander amante de la ópera, el ballet, la música y el arte en general sería el escenario perfecto para incrementar todavía más encuentros y actividades culturales durante todo el año.

Si yo fuera alcaldesa haría un gran centro oceanográfico en el Puntal, el santanderino, al otro lado de la bahía, creando un gran acuario lleno de peces exóticos, convirtiéndose en un lugar de referencia para estudiosos del mundo marino. Y en el palacio de la Magdalena, tan Tudor y británico, se constituiría el centro lingüístico castellano más importante del país.

Como alcaldesa me responsabilizaría de regalar un cuadro de Eduardo Sanz a cada santanderino que viviera fuera, para que tuviera un trozo de mar y no lo olvidara nunca. Siempre he pensado que Santander me recuerda a San Francisco: las calles que bajan y suben en cuesta con el fondo del mar encerrado en la bahía, como un blindaje de agua protector. Hermanaría la bahía de Santander con San Francisco, Haifa o Estambul marcaría su condición de edén de agua.

Y cuando mi mandato se hubiera acabado, e imaginando de antemano que mis extravagancias no iban a ser votadas otra vez, me convertiría en un pez plateado para instalarme en un paraíso miltoniano y acuático: La Bahía”.

Josefina Aldecoa. Publicado en el País. Agosto de 2008.



## BIBLIOGRAFÍA

COTO MILLÁN, P., J.L. GALLEGO GÓMEZ, J. VILLAVERDE CASTRO (2001): *Crecimiento portuario y desarrollo regional: una aplicación al puerto de Santander*. Santander: Autoridad Portuaria de Santander.

COTO MILLÁN, P., J. VILLAVERDE CASTRO, I. MATEO MANTECÓN (2008): *Impacto económico del puerto de Santander en la ciudad, en Cantabria y en otras regiones españolas*. Santander: Autoridad Portuaria de Santander.

GIL DE ARRIBA, C. (2002): *Ciudad e imagen: un estudio geográfico sobre las representaciones sociales del espacio urbano de Santander*. Santander: Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cantabria.

MARTÍN LATORRE, E. (1999): *El turismo en Santander: presencia y trascendencia (1960-1990)*. Santander: Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Cantabria.

MARTÍN LATORRE, E. y A. de MEER LECHA-MARZO, Eds. (2003): *Evolución urbanística de Santander (1941-1990)*. Santander: Ayuntamiento de Santander.

ORTEGA VALCÁRCCEL, J. (1986): *Cantabria 1886-1986. Formación y desarrollo de una economía moderna*. Santander: Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Santander.

ORTEGA VALCÁRCCEL, J. (1994): “El Ensanche de Maliaño y el desarrollo urbano de Santander”. *I Taller de Arquitectura, Santander 16-30 de julio 1993*. Colegio Oficial de Arquitectos de Cantabria-Fundación Marcelino Botín.

POZUETA ECHEVARRI, J. (1985): *Santander, el puerto y su historia. Bicentenario del Consulado del Mar*. Santander: Junta de Obras del Puerto.

VV.AA (E. MARTÍN LATORRE dir.) (1998): *La Memoria del Territorio. Atlas histórico de Santander y su Puerto*. Santander: Autoridad Portuaria de Santander – Universidad de Cantabria.

VV.AA. (2009): Bases metodológicas y criterios para el tratamiento del paisaje en la ordenación del territorio y el planeamiento urbanístico de Cantabria. Programa Patrimonio y Territorio. Fundación Marcelino Botín. Abril, 2009. Inédito. Grupos de investigación “Espacios y Territorio. Análisis y Ordenación” (UC), “Estudio y Gestión del Medio Natural” (UC) y “Grupo de investigación de Paisaje” (UAM).





**PUNTOS DE OBSERVACIÓN DEL ITINERARIO POR LA BAHÍA**





## **2. SANTANDER DESDE SU FACHADA MARÍTIMA**

Ángela de Meer Lecha-Marzo  
Elena Martín Latorre

**TÍTULO: LA PRODUCCIÓN Y EVOLUCIÓN DE LA CIUDAD DE SANTANDER**  
**SUBTÍTULO: INTERPRETACIÓN DESDE EL MAR DE UN PAISAJE URBANO-PORTUARIO**

**GUÍA PARA LAS EXCURSIONES DEL X COLOQUIO Y JORNADAS DE CAMPO DE GEOGRAFÍA URBANA**



## 1. Vestigios de la ciudad histórica, puerto colonial y nuevo barrio

- De la ciudad medieval y de la villa del siglo XVI quedan tan sólo algunos vestigios, debido a los rellenos y expansión del núcleo así como a su incendio en 1941: ruinas romanas en el recinto de la antigua Iglesia Colegial de los Cuerpos Santos (Catedral); restos de los muelles del sur y de la muralla y Puerta del Mar; ubicación aproximada del antiguo castillo de San Felipe; y antigua dársena de la Ribera ocupada actualmente por jardines y parking subterráneo.



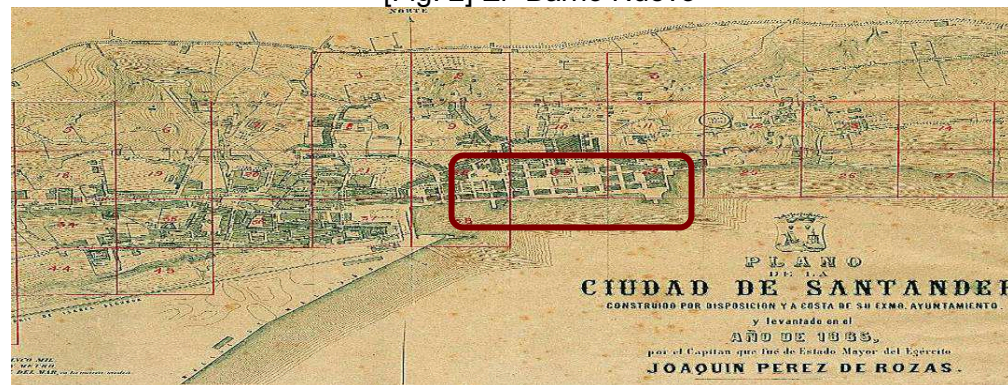
[Fig. 1] Representación de Santander en 1575 (*Civitas Orbis Terrarum*) y localización actual de restos y referencias.



- Desde la segunda mitad del siglo XVIII y a lo largo del XIX Santander se constituye en punto clave del eje colonial español.
  - Se ejecutan sucesivos planes o proyectos “generales” (1765-1878) orientados a la creación a una estructura lineal de muelles hacia el Este,
  - al tiempo que una ampliación planificada de la ciudad en esa misma dirección, que va a suponer el desarrollo de un área de crecimiento urbano, mercantil y residencial. Se trata de un “Barrio Nuevo” para la burguesía comercial, un nuevo centro urbano, de trama urbana ortogonal, para la residencia y la actividad económica y social.



[Fig. 2] El “Barrio Nuevo”



1865

[Fig. 3]

## 1. Puerto comercial y ensanche de Maliaño

- Proyecto de un nuevo puerto en Maliaño y propuesta de ensanche (Concesión de Wissocq, 1853):
  - “Saneamiento” y relleno de los terrenos entre el Muelle de las Naos y la Península de Maliaño.
  - Construcción de un muelle de cierre y una dársena interior.
  - Incorporación del trazado del ferrocarril sobre los rellenos.
  - Planificación de nuevos espacios para el crecimiento urbano (espacio residencial y equipamientos)



[Fig.4] Plano industrial y comercial de la Ciudad de Santander 1880 (Biblioteca Municipal de Santander)



[Fig. 5]



[Fig. 6]



## 1. Área industrial y de transportes: la ratificación de la zonificación

- Entre sus propuestas de zonificación, el *Plan Comarcal de Santander* (1955) adjudicó al arco Oeste y Suroeste de la bahía la concentración de los usos industriales y la función del transporte (vías terrestres, puerto, aeropuerto).
- A raíz de la liberalización económica y transformaciones en la actividad productiva que supuso el Plan de Estabilización de 1959 Cantabria alcanza su madurez industrial, densificándose notablemente la trama fabril en el entorno de la ciudad y a la bahía.
- A partir de este período se plantea e inicia la localización de la actividad portuaria hacia el interior de la bahía, realizándose estudios, planes y obras sucesivas sobre el puerto de Raos: rellenos para espigones, construcción de muelles en el Espigón Norte, así como instalaciones y equipamientos para servicio del nuevo puerto.



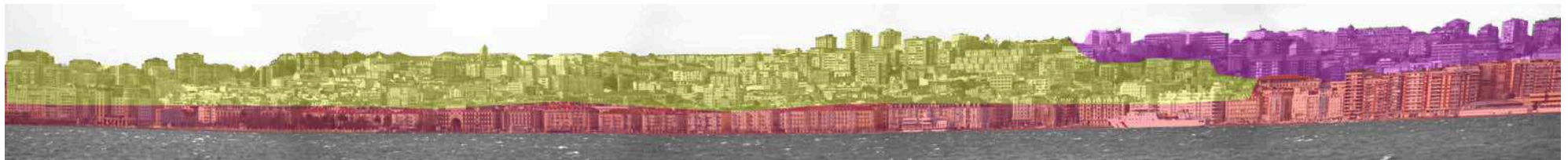
[Fig. 7]



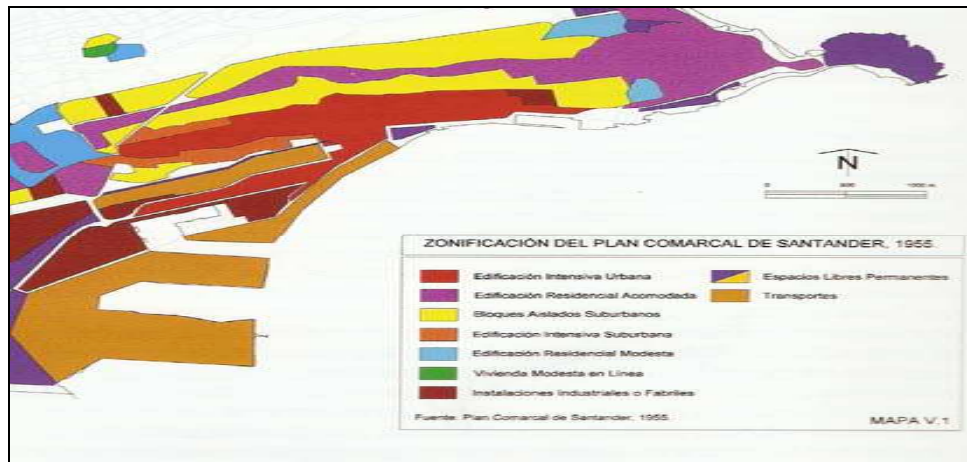
[Fig. 8]

# 1. Santander *sky line*: el resultado de un importante crecimiento urbano. Los contrastes en la calidad del espacio y en los contenidos sociales.

- Entre 1960 y 1991 se produce en Santander una gran expansión del espacio urbano, creándose el 62,5% de la vivienda existente en 1991 (España, 55,7%).
- Un espacio urbano y un parque residencial diferenciado y desequilibrado, de manera que algunos sectores concentraron el crecimiento, soportando una gran densidad urbanística y poblacional:
  - corredor calles Castilla-Marqués de la Hermida, 6.873 viviendas (13,7%)
  - ladera Sur: 3.869 viviendas (7,7%)



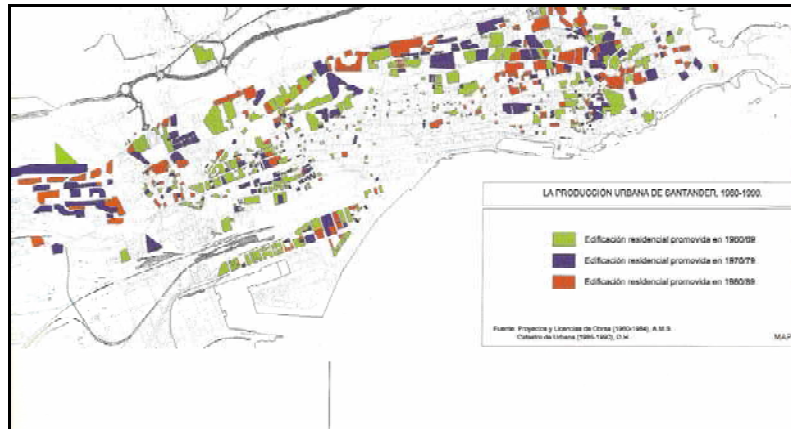
[Fig. 9]



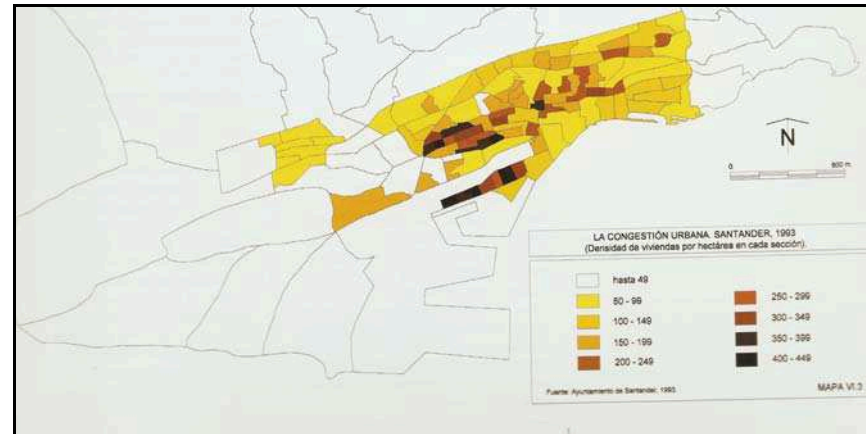
[Fig. 10]

- Edificación Intensiva Urbana
- Bloques Aislados Suburbanos
- Edificación Residencial Acomodada

## Cronología y densidades urbanas



[Fig. 11]



[Fig. 12]



[Fig. 13] Dársena pesquera y calle Marqués de la Hermida



[Fig. 14] Desaparecida lonja de la dársena pesquera



## 1. Área de San Martín: la indefinición de un antiguo espacio industrial

- A mediados de los años setenta, y a raíz de la crisis energética, se inicia el declive industrial de Santander y Cantabria, sector que no fue capaz de modernizar sus sistemas de producción, en los que la aplicación extensiva de la mano de obra era el modelo imperante y tampoco reaccionó orientando sus inversiones hacia otros sectores estratégicos.
- La crisis y el desmantelamiento industrial, el cierre de establecimientos y el desempleo se dejaron sentir en los espacios portuarios, en los que establecimientos de gran importancia, como los Astilleros del Atlántico, cerraron sus instalaciones dejando importantes paquetes de suelo obsoletos en la fachada marítima.
- El área de San Martín, sede de aquellos astilleros y situada hoy en el corazón de la ciudad, es uno de esos espacios sin definir a la espera de adjudicársele una nueva función urbana.



[Fig. 15]



## 1. La Magdalena y el Sardinero: el espacio emblemático de calidad turístico y residencial

- Entre 1913 y 1930 se desarrollan y consolidan las prácticas balnearias, el veraneo de la aristocracia y alta burguesía del interior, encabezado por la familia Real alojada en el palacio de la Magdalena.
- Se crea entonces la imagen de Santander como ciudad de ocio de calidad, ampliándose la urbe hacia el Noreste en el Sardinero (*Plan de Ensanche de la ciudad hacia el Nordeste y Este, 1910-1925*), con una morfología de ciudad jardín y la creación de los equipamientos y servicios lúdicos precisos.



[Fig. 16]



[Fig. 17]

- Hasta las décadas de los sesenta y setenta no se producirá la renovación de la estación balnearia, que será importante, adoptando la forma de bloques de vivienda colectiva sobre las antiguas fincas y parcelas de vivienda unifamiliar, tanto para primera como para segunda residencia. Su contenido social de elevado status y la pervivencia del carácter balneario y recreativo convierten a esta pieza en una de las más emblemáticas de la ciudad.



[Fig. 18]



[Fig. 19]

## 1. El reciente crecimiento septentrional y suroccidental. La ocupación de las pedanías rurales y la recualificación de terrenos industriales.

- En la transición de los siglos XX a XXI las nuevas áreas de expansión de la ciudad de Santander se ven obligadas a desarrollarse en sectores de la periferia urbana, dejando entre ellas y la ciudad compacta espacios dedicados a equipamientos e infraestructuras.
- Precisamente éstas han drenado el territorio hacia el Norte (S-20), propiciando un destacado crecimiento residencial en dirección a los acantilados cantábricos, destruyendo y presionando antiguos predios y barrios rurales.
- La prolongación de esa autovía urbana hacia Torrelavega y su conexión con la del Cantábrico también están dirigiendo crecimientos residenciales y terciarios sobre antiguos espacios de carácter rural y amplias extensiones antaño ocupadas por plantas fabriles.



[Fig. 20]

- CANTABRIA -

OLGA DE COS GUERRA

# **ORGANIZACIÓN DEL ÁREA METROPOLITANA DE SANTANDER**

*UNA REALIDAD FUNCIONAL DE LÍMITES DIFUSOS EN EL MARCO*

*DE LA BAHÍA DE SANTANDER*

1 DE JULIO DE 2010





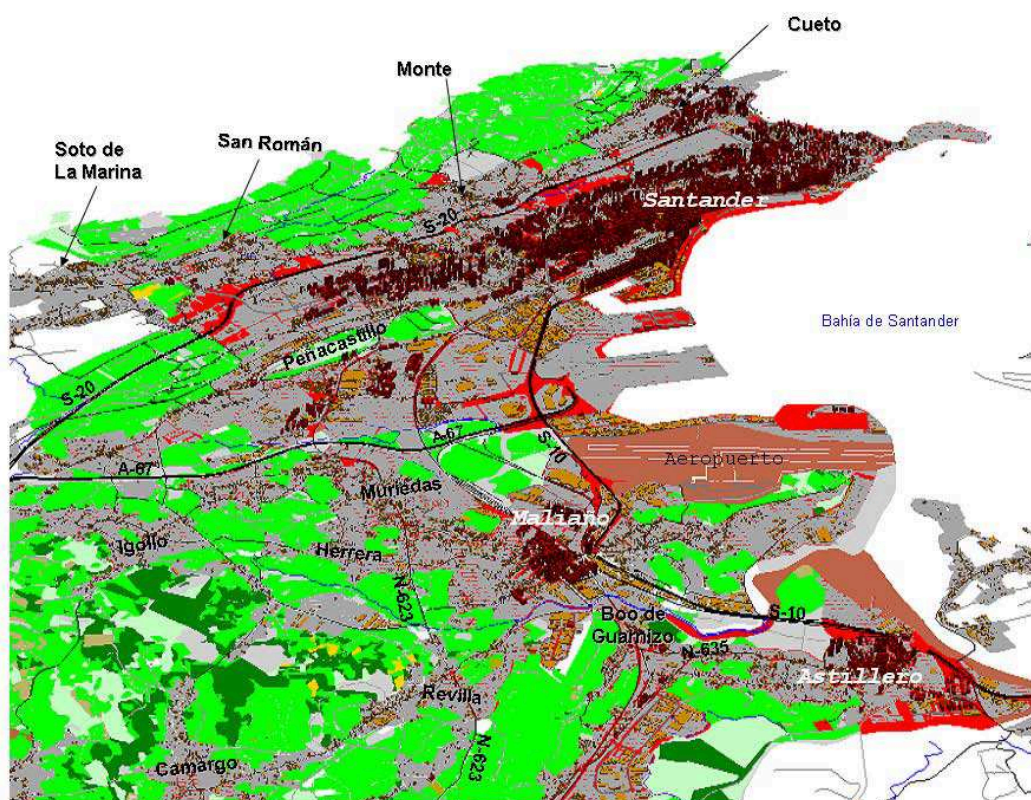
# ÁREA METROPOLITANA DE SANTANDER

Título:

**ORGANIZACIÓN DEL ÁREA METROPOLITANA DE SANTANDER**

Subtítulo:

***UNA REALIDAD FUNCIONAL DE LÍMITES DIFUSOS EN EL MARCO DE LA  
BAHÍA DE SANTANDER***



**Autora: Olga de Cos Guerra**

**GUÍA PARA LAS EXCURSIONES DEL X COLOQUIO Y JORNADAS DE  
CAMPO DE GEOGRAFÍA URBANA**



## **ÍNDICE:**

1. Introducción.
  2. Antecedentes. El tratamiento del área de la bahía desde el planeamiento urbanístico a escala comarcal.
  3. Configuración del área metropolitana de Santander. Delimitación y zonificación interna.
    - 3.1. Criterios que intervienen en la delimitación del área metropolitana de Santander.
    - 3.2. Modelo sintético del grado de metropolización en torno a Santander.
    - 3.3. Delimitación y zonificación interna del área metropolitana de Santander.
  4. Principales rasgos sociodemográficos y funcionales del área metropolitana.
  5. Principales unidades territoriales, ejes y elementos articuladores del área metropolitana de Santander.
    - 5.1. Espacios residenciales del periurbano
    - 5.2. Los núcleos rurales tradicionales
    - 5.3. Espacios periféricos de actividad económica
    - 5.4. Grandes parques y espacios verdes
    - 5.5. Centros de transporte y principales infraestructuras
  6. Prospectivas demográfico-territoriales
- Bibliografía

## 1. INTRODUCCIÓN

El área metropolitana de Santander, inexistente como entidad administrativa local en la actualidad, fue incorporada a finales de 2004 en el *Plan de Gobernanza* del Gobierno de Cantabria como objetivo a desarrollar, si bien aún no se ha constituido como tal. Ello no impide identificar una realidad funcional, en torno a la bahía de Santander que sirve de base para la delimitación del área metropolitana de Santander sobre la base de la sistematización de su organización funcional supra-municipal, atendiendo a diversos criterios, tales como la ocupación del espacio, la actividad económica y los intercambios e interacción entre los municipios que la componen.

Un recorrido por esta unidad -localizada en la Marina central de Cantabria y presidida por la ciudad y la bahía de Santander, que actúa como hito y le confiere un paisaje característico- es suficiente para observar que el entorno natural en el que se enmarca queda con frecuencia en un segundo plano, siendo dominante en el territorio percibido la existencia de una unidad funcional articulada por los principales ejes de transporte de la región y marcada por una elevada intensidad de ocupación, tanto en términos absolutos como, especialmente, relativos al alojar en poco más del 5% de la superficie de Cantabria prácticamente el 50% de la población de la región.

La unidad presenta un carácter híbrido urbano-rural, de límites difusos entre sus componentes internos y hacia el exterior. Destaca por la mezcla y la disposición anárquica, e incluso en apariencia incoherente, de las unidades que la componen, lo que con frecuencia genera el establecimiento de usos diferentes (residenciales, industriales, comerciales y de servicios, agrícola-ganaderos...), infraestructuras y espacios libres en una ubicación que no sigue patrones espaciales ordenados, lo que no es obstáculo para que, precisamente, el dinamismo y la diversidad de elementos que componen la unidad metropolitana sirvan de base para su identificación como un sector característico en la Comunidad Autónoma de Cantabria, con rasgos más intensos de ocupación del territorio en las proximidades de los núcleos urbanos principales que la generan, dinamizan y alimentan.

Con una visión de conjunto el área metropolitana de Santander puede plantearse como una unidad de integración de espacios altamente transformados y humanizados (de carácter urbano, periurbano e industrial) y otros –principalmente de costa– con mayor presencia de rasgos naturales.

**Foto 1**

**Vista del área metropolitana de Santander desde su límite sur (Sierra de Peña Cabarga)**



## **2. ANTECEDENTES. EL TRATAMIENTO DEL ÁREA DE LA BAHÍA DESDE EL PLANEAMIENTO URBANÍSTICO A ESCALA COMARCAL**

La comprensión de la configuración actual del área metropolitana de Santander solo es posible si se toma como referencia el Plan Comarcal de 1955, documento que abordaba de forma conjunta la ordenación urbanística del término municipal de Santander y parte de los de Camargo, Astillero, Marina de Cudeyo y Ribamontán al Mar. Su redacción supuso la apuesta por la escala comarcal, lo que contribuyó a definir un modelo metropolitano como estrategia de crecimiento en los cincuenta años de vigencia prevista del plan, de los que se agotaron más de la mitad.

Los objetivos del plan se centraron en la acentuación y clarificación definitiva de la zonificación funcional y de la segregación social en el espacio. Para ello los usos residenciales se localizaban en el tercio Norte del ámbito comarcal, en torno al núcleo de Santander y a su embrionaria expansión hacia el Este y el Oeste. Un polo secundario aparecía al Sur-Oeste, recogiendo los asentamientos de Muriedas, Maliaño y El Astillero. A las actividades comerciales y administrativas se les asignaba el espacio central de la ciudad, mientras que se proponía que la industria y las principales

infraestructuras de transporte se localizasen esencialmente en el arco Oeste de la Bahía, afectando a los municipios de Santander, Camargo y El Astillero, sobre terrenos en su mayoría ganados al mar y contiguos a la proyectada dársena de Raos y al aeropuerto, completándose y asegurándose así la integración de la actividad industrial con las infraestructuras de transporte.

Además de regular el reparto de usos, el plan se convirtió en un instrumento destacado para la segregación del espacio residencial. El sistema se centraba en la propuesta de una serie de categorías socio-residenciales (edificación urbana intensiva, bloques aislados, edificación residencial acomodada, edificación residencial modesta y zona rural), a través de las cuales se asignaba a cada sector una función residencial en el conjunto de la comarca. Esta propuesta definió para el área metropolitana un modelo de urbanización sustentado en la introducción de nuevas tipologías de edificación, tales como suburbana intensiva (en Somo, Maliaño o Astillero) y bloques aislados (en Somo, Maliaño, Elechas, Rubayo-Setién o Astillero).

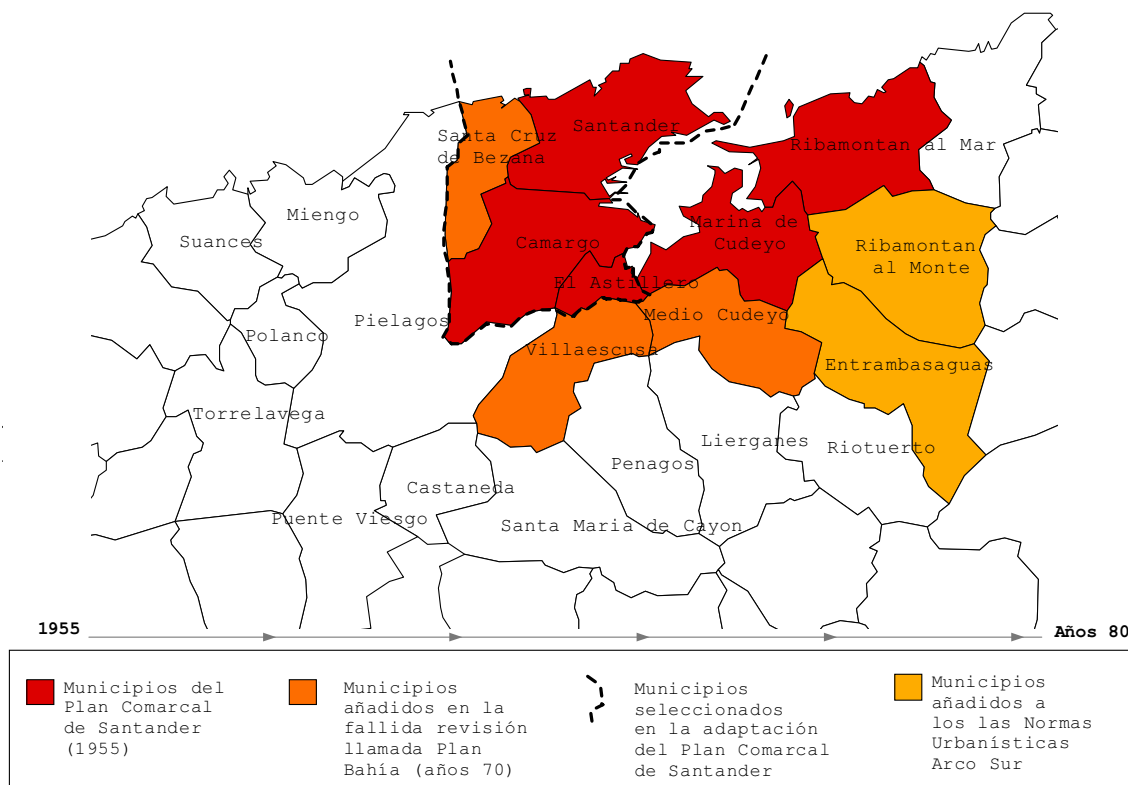
Se trata de una figura de planeamiento clave para el impulso de la urbanización de los municipios ubicados en torno a la bahía de Santander y configuró un modelo de área metropolitana, en el que a cada núcleo de población se le asignaba una función y un modelo de ocupación del suelo. Así pues, las determinaciones del Plan Comarcal de 1955 resultaron fundamentales para comprender el papel terciario y residencial de Santander, la localización en su término municipal de las viviendas de mayor calidad, la función industrial y residencial de baja calidad en Maliaño y Astillero, el potente proceso de urbanización de ocio en Somo o la consolidación como núcleos como Elechas, Pontejos y Gajano.

Esta propuesta de planificar y ordenar un espacio urbano de carácter metropolitano intentó ser secundada en los años setenta por el fallido Plan Bahía, en el que se incluía la totalidad de la superficie de los municipios afectados por el Plan Comarcal, a los que se añadían Santa Cruz de Bezana, Villaescusa y Medio Cudeyo. Tras el fracaso de este segundo plan de ordenación comarcal, la Comisión Central de Urbanismo planteó, a finales de los años setenta, dos ámbitos de planeamiento, ya que por un lado se redactan las Normas Subsidiarias del Arco Sur (para Entrambasaguas, Medio Cudeyo, Marina de Cudeyo, Ribamontán al Monte, Ribamontán al Mar y

Villaescusa) y, por otro, se revisa el Plan Comarcal, a través de los planes municipales de Santander, Camargo, Astillero y Santa Cruz de Bezana.

**Mapa 1**

**Municipios incluidos en el planeamiento comarcal de la Bahía desde mediados de los años 50**



Fuente: Elaboración propia a partir de Ortiz y Valdeolivas (1990) y *Memoria del Plan Comarcal de Santander* (1956). En: De Cos y De Meer, 2007.

### **3. CONFIGURACIÓN DEL ÁREA METROPOLITANA DE SANTANDER. DELIMITACIÓN Y ZONIFICACIÓN INTERNA.**

A pesar de la dificultad de precisión espacial y de la ausencia de consenso y de definición unívoca de lo metropolitano, se plantea a continuación una propuesta de delimitación del área metropolitana de Santander, asumiendo dificultades conceptuales y metodológicas a las que se unen otros problemas derivados de la escasez de fuentes sobre aspectos tan destacados como la movilidad o los ritmos de vida.

Para ello se desarrolla un modelo SIG basado en el método multicriterio sobre todos los municipios que han formado parte de las figuras de planeamiento comarcal descritas en el apartado anterior, así como otros términos municipales colindantes a

éstos. Con ello se llega a delimitar una comarca que en adelante constituirá el área metropolitana de Santander, definida por ser el territorio de influencia de la ciudad de Santander atendiendo a rasgos como la concentración demográfica, los procesos de descentralización, el predominio del perfil terciario y secundario, la aparición de nuevas centralidades terciarias en el periurbano, la vinculación mediante vías de comunicación que agilizan y favorecen los flujos diarios de desplazamientos pendulares con la ciudad central y entre núcleos del sistema, etc.

### **3.1. Criterios que intervienen en la delimitación del área metropolitana de Santander**

El modelo de criterios destacables para la definición de áreas metropolitanas, planteado por Martín y Allende (1986), adaptado al caso de Santander y completado con otros factores de interés, constituye la base para la delimitación del área metropolitana de Santander, entendiendo por tal un espacio de comportamiento variable que se ve afectado en su funcionamiento, dinámica y características por la influencia de la ciudad central.

Así, se presenta una propuesta de delimitación del área de influencia de la ciudad de Santander, sobre la base de una estandarización del comportamiento del ámbito de la bahía en tres aspectos básicos: la configuración y características del espacio residencial, el perfil económico de la población y, finalmente, la accesibilidad que actúa como factor explicativo del incremento de la movilidad en las proximidades del municipio que aloja la ciudad central.

En el estudio de la configuración del espacio residencial se consideran tres variables principales: la intensidad de ocupación a partir de las densidades focales, la intensidad edificatoria en función de la altura en plantas de las construcciones del catastro de urbana y la dinámica constructiva reciente estimada tanto a partir de la distribución de las nuevas construcciones como atendiendo a la proporción de edificios destinados principalmente a viviendas que aloja cada sección censal.

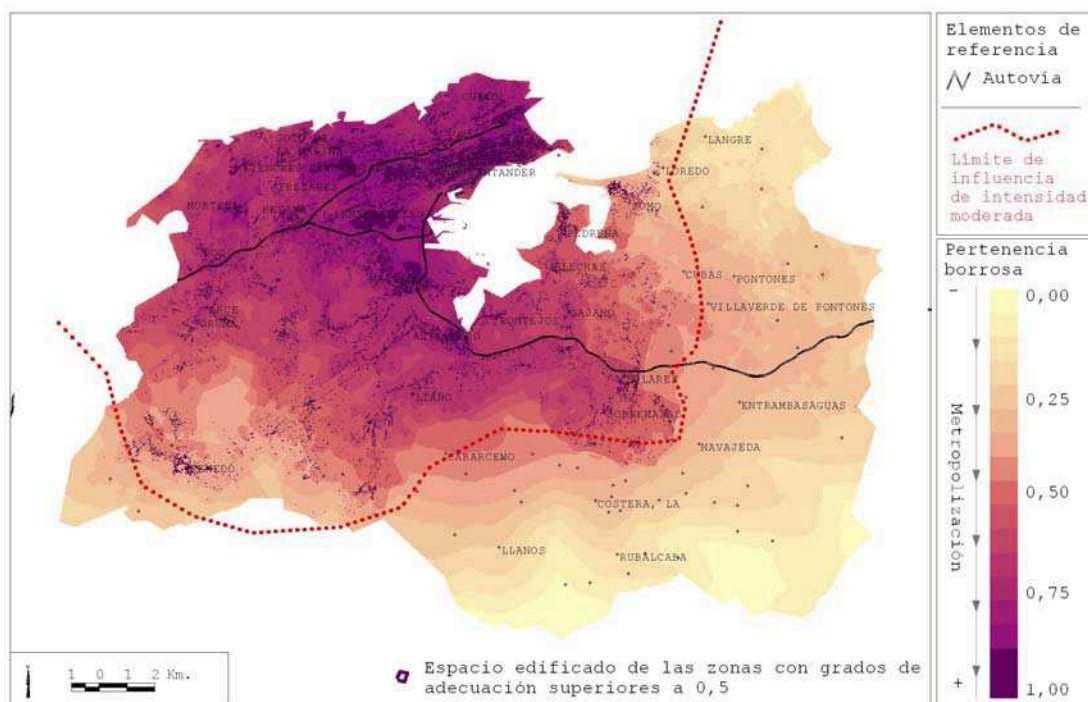
### 3.2. Modelo sintético del grado de metropolización en torno a Santander

Sobre la base de los criterios señalados anteriormente se plantea un modelo sintético que aúne los resultados parciales obtenidos en todos y cada uno de ellos. Para ello, se desarrolla una nueva evaluación multicriterio, mediante una combinación lineal ponderada.

El resultado es un mapa de gradación de intensidad metropolitana (Mapa 2) que permite delimitar el área de influencia de Santander y distinguir importantes diferencias entre el sector oriental de la bahía y el occidental, en el que se aloja la ciudad de Santander.

Mapa 2

Modelo de metropolización en torno a la ciudad de Santander, según criterios de accesibilidad, intensidad de ocupación y actividad económica



Elaboración propia. En: De Cos, 2005-a.

El modelo muestra diferentes grados de vinculación, entre los que destaca especialmente el sector occidental de la bahía en torno a Santander-Camargo-Astillero, así como el eje que organiza la A-67 en dirección a Torrelavega, a su paso por Santa Cruz de Bezana y Piélagos. Esta vinculación metropolitana con Santander, desciende progresiva e irregularmente en los sectores más alejados de Santander con valores ciertamente bajos (inferiores incluso a 0,10), lo que pone de relieve la relativa



desvinculación de ámbitos como: los núcleos meridionales de Piélagos (más vinculados a Torrelavega), sectores del otro lado de la bahía, como Ribamontán al Monte y Ribamontán al Mar y, finalmente, los municipios ubicados a partir del límite natural impuesto por Peña Cabarga (Ureña y Gómez, 1984) con lo que se confirma que esta barrera física puede constituir un límite claro de la comarca de la bahía en su lado sur.

### **3.3. Delimitación y zonificación interna del área metropolitana de Santander**

El modelo multicriterio presentado sirve de base para la interpretación y zonificación interna del área metropolitana de Santander. De este modo, a partir de ciertos umbrales y condiciones previas, se establece el límite externo de lo que en adelante será considerado el “área metropolitana de Santander”, a la vez que se identifican los diferentes sectores de este ámbito, según su grado de vinculación metropolitana con la ciudad central.

Resulta realmente compleja la interpretación municipal de las bandas graduadas generadas por la lógica difusa que subyace en toda evaluación multicriterio. Por ello, la decisión de incorporación o, en su caso, exclusión de cada uno de los catorce términos municipales de base, se apoya en cálculos estadísticos de síntesis.

Según principios concretos de selección, el área metropolitana de Santander tiene su límite máximo en la configuración definida por nueve términos municipales, de los catorce analizados, los cuales, según el orden obtenido por los valores medios de vinculación metropolitana son: Santander, Santa Cruz de Bezana, El Astillero, Camargo, Villaescusa, Piélagos, Ribamontán al Mar, Marina de Cudeyo y Medio Cudeyo.

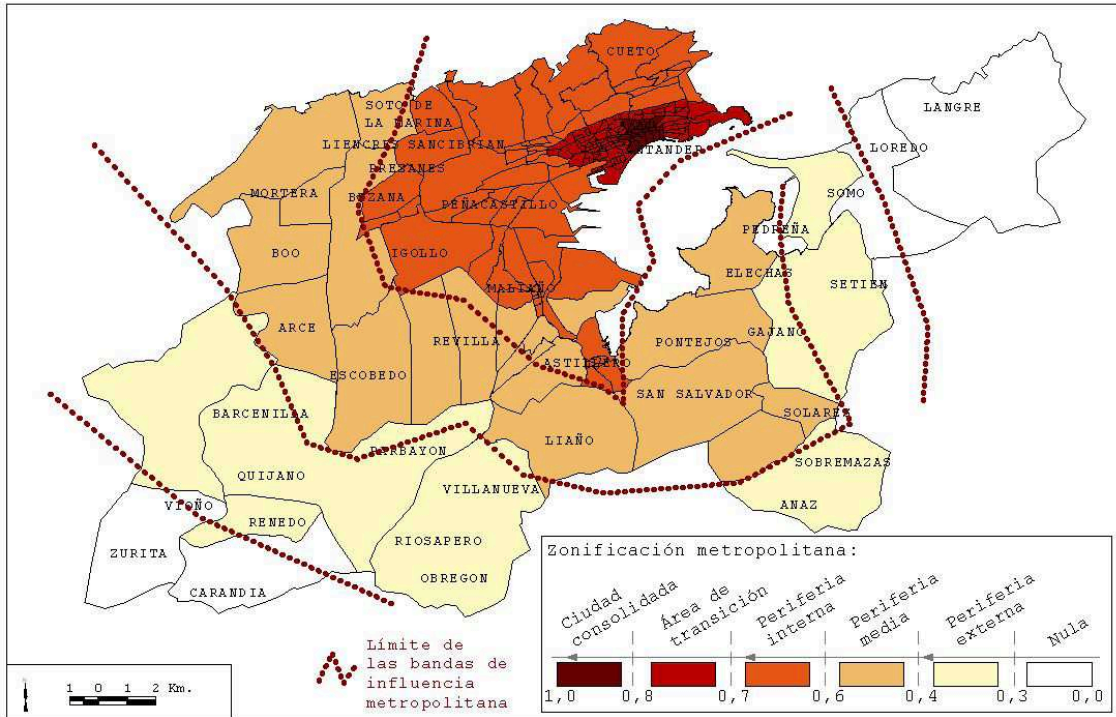
Además, se observan grados de consolidación muy contrastados, los cuales sirven de base para el establecimiento de una zonificación interna, que interpreta de forma cualitativa los valores obtenidos inicialmente (Mapa 3).

Para establecer la zonificación interna, se profundiza en la escala municipal a partir de las secciones censales. Mediante la extracción del valor medio de vinculación metropolitana de cada sección se identifican cinco zonas. Dos están asociadas fundamentalmente a la ciudad de Santander (el centro urbano y la periferia consolidada)

y por tanto no se analizarán en este recorrido, mientras que las tres restantes están directamente vinculadas a la dinámica metropolitana (la periferia externa, y los dos arcos periurbanos).

**Mapa 3**

**Zonificación del área metropolitana de Santander, según grados de consolidación y vinculación con la ciudad central**



Elaboración propia. En: De Cos y De Meer 2007.

Las cinco zonas identificadas, analizadas de forma concéntrica desde Santander, responden a los siguientes sectores:

- El *centro urbano* se configura a partir de ciertas secciones compactas en el centro de Santander, que coinciden a grandes rasgos con el sector del Paseo Pereda por el sur hasta General Dávila y desde la zona de Calvo Sotelo por el oeste hasta las proximidades de Lope de Vega.
- Rodeando el sector central, se configura un *área periférica consolidada* con la ciudad central, que sirve de transición hacia los sectores más externos. Abarca desde Cazoña y el Barrio Pesquero por el oeste hasta la zona de El Sardinero y la Península de la Magdalena por el este.

- La *periferia externa* se muestra como un amplio sector que abarca los núcleos periféricos del municipio de Santander, así como las secciones limítrofes de Santa Cruz de Bezana y los sectores más próximos a la autovía del eje Camargo - El Astillero.
- En torno a la periferia externa se organiza el *primer arco periurbano*, configurado por los núcleos septentrionales de Piélagos, enlazando con parte de Santa Cruz de Bezana, hasta el sector más interior de Camargo (Escobedo – Revilla), parte de Astillero (Guarnizo), Liaño en Villaescusa y las proximidades de Solares en Medio Cudeyo. Asimismo, llega al arco oriental de la bahía, al incluir parte de Marina de Cudeyo desde Pontejos a Pedreña.
- Finalmente, con una vinculación más débil se organiza el *segundo arco periurbano*, que recorre cinco municipios: parte de Piélagos, el sector más alejado de Villaescusa, Medio Cudeyo y Marina de Cudeyo, así como la sección de Somo en Ribamontán al Mar, la única del municipio que presenta cierto grado de vinculación en el área metropolitana de Santander.

#### **4. PRINCIPALES RASGOS SOCIO-DEMOGRÁFICOS Y FUNCIONALES DEL ÁREA METROPOLITANA**

El área metropolitana queda configurada, tal como se ha señalado anteriormente, por nueve municipios, de los 102 que organizan la región, en los que residen más de 283.000 habitantes, lo que hace que en poco más de 300 Km<sup>2</sup> -el 5,8% de la superficie de Cantabria- resida cerca del 50% de la población de la región (589.000 habitantes).

Además de por su magnitud en términos absolutos y relativos, el conjunto metropolitano destaca por ser el ámbito más dinámico de la región; un dinamismo que se manifiesta en la localización y expansión de nuevos focos de crecimiento residencial que protagonizan una ocupación difusa del territorio, como consecuencia de las fuerzas descentralizadoras del núcleo de Santander que revierten directamente en las tendencias progresivas de su área de influencia -Santa Cruz de Bezana, Camargo, Astillero, Piélagos y Villaescusa, entre otros-.

Así, las principales zonas de crecimiento residencial metropolitano originan espacios característicos diferenciados según la tipología edificatoria: mayoritariamente las construcciones aisladas y urbanizaciones de viviendas unifamiliares que se

distribuyen por toda la comarca, mientras que las agrupaciones de edificios aparecen asociadas al crecimiento y dinamismo de los núcleos de mayor tamaño. En ambos casos la proximidad a la autovía desempeña un importante papel articulador del crecimiento residencial metropolitano, tanto en torno a la A-67 hacia Torrelavega, como en la S-20 (Sardinero) y la S-10 en el arco occidental de la Bahía.

**Tabla 1**

**Evolución de la población de los municipios del área metropolitana de Santander (1999-2009)**

<b>Municipio</b>	<b>Población 1999</b>	<b>Población 2009</b>	<b>Tasa de Crecimiento (1999-2009)</b>
<b>Santander</b>	184.165	182.700	-0,80%
<b>Camargo</b>	22.535	31.404	39,36%
<b>Piélagos</b>	11.181	20.081	79,60%
<b>El Astillero</b>	13.263	17.360	30,89%
<b>Santa Cruz de Bezana</b>	7.617	11.279	48,08%
<b>Medio Cudeyo</b>	6.093	7.565	24,16%
<b>Marina de Cudeyo</b>	4.597	5.252	14,25%
<b>Ribamontán al Mar</b>	3.525	4.408	25,05%
<b>Villaescusa</b>	3.113	3.581	15,03%
<b>Total área metropolitana</b>	<b>256.089</b>	<b>283.630</b>	<b>10,75%</b>

Fuente: INE, *Padrón de Habitantes*. Años 1999 y 2009. Elaboración propia.

Por otro lado, la tendencia descentralizadora señalada, que revierte en el crecimiento periurbano, genera un marcado proceso redistribución, con el consecuente cambio de perfil demográfico, que se manifiesta en un proceso de envejecimiento del centro urbano y su periferia consolidada frente al rejuvenecimiento del periurbano.

Junto a ello, el área metropolitana presenta una importante segregación social, tanto a escala intraurbana como para el conjunto metropolitano. Las condiciones de emplazamiento, el estado de conservación de los edificios y la tipología edificatoria han destacado como condicionantes fundamentales del contenido social en área de la bahía de Santander.

Desde el punto de vista funcional la unidad presenta, asimismo, un marcado proceso de segregación espacial, destacando la concentración de actividades terciarias en el centro urbano y en el periurbano a partir de los centros comerciales, la especialización industrial del arco occidental de la Bahía y los reductos de actividades agrogranaderas en la parte más externa.

Estos procesos de segregación funcional se plasman también en la progresiva separación de lugares de residencia y de actividad, lo que genera una dinámica de movimientos pendulares diarios, que cobran especial protagonismo llegando incluso a generar sobrecargas en las vías de comunicación principales, como la S-10 y la A-67, que soportan la mayor parte de los desplazamientos del área.

## **5. PRINCIPALES UNIDADES TERRITORIALES, EJES Y ELEMENTOS ARTICULADORES DEL ÁREA METROPOLITANA DE SANTANDER**

Un recorrido por el área metropolitana de Santander pronto permite al observador identificar una realidad supra-municipal en la que se suceden diferentes espacios altamente transformados y humanizados que, en esencia, revelan un paisaje fundamentalmente urbano y periurbano salpicado de espacios netamente industriales, naturales y vacíos que se articulan a través grandes infraestructuras de transporte, que configuran espacios vividos de alto dinamismo.

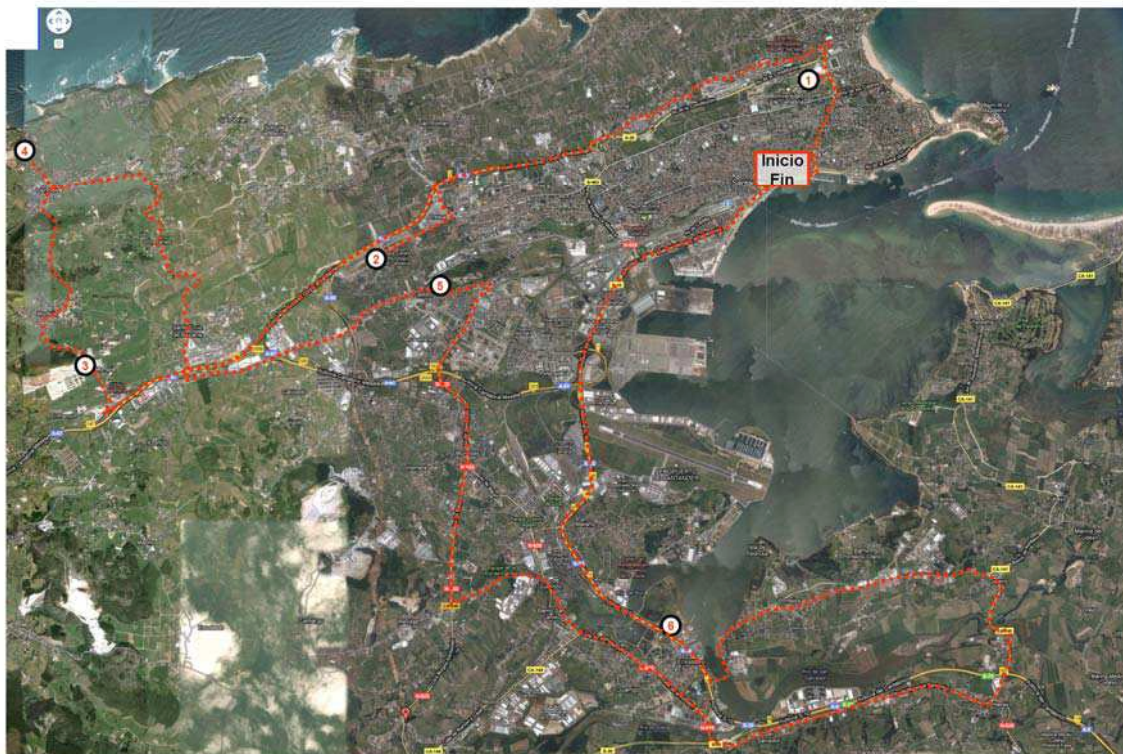
**Foto 2: Vista de tramo de autovía S-10 a la altura de Astillero con visualización al fondo de funciones industriales, comerciales y residenciales**





Por ello, la imagen metropolitana puede configurarse a través de un recorrido en el que se pueden identificar espacios-tipo de las distintas unidades de vinculación metropolitana (periferia externa y arcos periurbanos) y de las unidades de paisaje periurbano (residenciales, industriales, espacios verdes, etc.). Así, se configura como un mosaico de unidades territoriales sin un patrón ordenado, cuyos rasgos principales se presentan a continuación.

**Mapa 4**  
**Recorrido por el área metropolitana de Santander**



Fuente: Imagen de referencia de Google Maps. © 2010 Google – Imágenes © 2010 TerraMetrics, Datos de mapa © 2010 Tele Atlas. En: <http://maps.google.es/>

### **5.1. Espacios residenciales del periurbano**

Los sectores residenciales son los que más espacio ocupan en el conjunto metropolitano de la bahía de Santander, de forma discontinua, con distintas tipologías y modalidades que hacen de la denominación genérica de espacio residencial una realidad que responde a pautas y modelos diversos que se traducen en la mezcla de nuevas construcciones junto a las preexistentes y en la ocupación de importantes superficies en los sectores mejor comunicados.



Atendiendo a la tipología, se establecen dos modalidades principales de espacios residenciales: por un lado, los espacios de ***baja densidad*** organizados a partir de la construcción de nuevas ***urbanizaciones de viviendas unifamiliares*** altamente consumidoras de suelo en los arcos periurbanos (Trayecto entre paradas 3 y 4) en los municipios de Santa Cruz de Bezana, Piélagos o Camargo y, por otro lado, los espacios ***periurbanos residenciales de alta densidad con vivienda en bloque***, localizados en las proximidades de los principales núcleos urbanos del sistema (La Cerrada junto Maliaño, La Cantábrica y Los Puertos junto a Astillero...) y en el área de influencia inmediata de las grandes superficies comerciales (Parque de Cros, junto a Valle Real, y la zona residencial en torno al Centro Comercial Bahía de Santander), que se observa en la parada 5 y en el Trayecto en la S-10 desde la parada 6 al final del recorrido.

## **5.2. Los núcleos rurales tradicionales**

Los núcleos rurales de los municipios incluidos en el área metropolitana de Santander configuran unas unidades muy especiales en el conjunto, que responden a modelos distintos: los núcleos transformados, que han visto su modelo alterado por la propia dinámica metropolitana y, por otro lado, núcleos rodeados por la dinámica metropolitana pero con mayor nivel de conservación que los anteriores.

Entre lo primeros, los ***núcleos rurales transformados***, destacan en el municipio de Santander Cueto, Monte, La Albericia, San Román y Peñacastillo que tienen su origen en la Edad Media, cuando constituían barrios dedicados a las actividades agrícolas dependientes de la villa. A partir de este momento experimentan un escaso crecimiento, hasta que, como consecuencia del proceso de reconstrucción tras el incendio, una parte de las actividades y la población expulsada se localizan en este tipo de núcleos (Martín y de Meer, 2003).

Posteriormente, el *Plan Comarcal* de 1955 los zonifica como Edificación Residencial Modesta y Vivienda Modesta en Línea, decisión con la que los núcleos rurales se integran en la ciudad como áreas de crecimiento periférico de contenido social bajo, es decir con una clara propuesta segregadora.

Por la progresiva colmatación del espacio urbano el *Plan General* de 1987 clasificó estas áreas como suelo Urbanizable Residencial, lo que hace que parte del crecimiento actual de la ciudad se esté produciendo a partir de los planes parciales desarrollados en los núcleos rurales, como ocurre en el tramo inicial del trayecto entre

las paradas 1 y 2, concretamente en el sector Cueto-Valdenoja, así como en El Alisal y Peñacastillo (Parada 5).

Los núcleos rurales transformados están experimentando un proceso de recualificación urbana, tras la sustitución de la vivienda rural modesta por bloques de viviendas, que adquieren precios elevados por su proximidad a la ciudad central y a las playas en el caso de sectores como Valdenoja, donde el estatus social es elevado. Se trata de urbanizaciones que concentran en muchos casos población procedente de la ciudad central, con cierto poder adquisitivo y una estructura demográfica fundamentalmente adulta y adulto-joven.

**Foto 3**

**Sustitución de vivienda tradicional por nueva vivienda en bloque en el sector Cueto-Monte**



Existen además ejemplos de núcleos rurales altamente transformados fuera del municipio de Santander, principalmente en la periferia externa y en el primer arco periurbano tanto en el municipio de Camargo (como Herrera o Revilla), en el de Astillero (caso de Guarnizo, atravesado en el tramo recorrido tras la Parada 5) o Mortera en el municipio de Piélagos (tramo entre paradas 3 y 4).

Por otro lado, los *núcleos rurales con incipiente proceso de transformación* se localizan principalmente en el segundo arco periurbano, y presentan cierta alteración de su imagen y usos tradicionales por la ubicación de nuevas urbanizaciones unifamiliares que conviven con edificaciones preexistentes. Este modelo se da en algunos núcleos de los términos municipales de Medio Cudeyo, Villaescusa o Marina de Cudeyo.

### 5.3. Espacios periurbanos de actividad económica

Dos son los tipos de espacios de actividad que predominan en el área metropolitana de Santander: los industriales y los comerciales y de ocio.

Los espacios industriales destacan por su concentración en el arco occidental de la bahía, herencia del Plan Comarcal de 1955. Se organizan tanto a partir de emplazamientos independientes –Ferroatlántica y Global Steel Wire, en las proximidades de Santander- como en parques empresariales y polígonos industriales (Morero en Guarnizo, Raos y La Cerrada en Maliaño, Trascueto en Revilla, etc.). Especial significado adquiere el Parque Científico y Tecnológico de Cantabria (PCTCAN – Parada 2) en las proximidades de la S-20, aún en desarrollo.

Los espacios periurbanos comerciales se materializan en la presencia de **grandes superficies comerciales**, que se han instalado en las proximidades de Santander y están funcionando como un importante foco de atracción residencial -como ocurre en el área metropolitana de Santander con el centro comercial de Valle Real, próximo a los polígonos industriales de Camargo, Mies de San Juan y La Cerrada, y el centro comercial Bahía de Santander, en las proximidades de la fábrica *Global Steel*-, por lo que sus implicaciones van más allá del esparcimiento o del mero abastecimiento de la población.

En el área metropolitana de Santander se localizan cuatro centros comerciales, de los que el más reciente, inaugurado en el 2004, es el *Centro Comercial de El Alisal* (próximo a Parada 2) –en el municipio de Santander-. Los otros tres son el *Centro Comercial Peñacastillo* y el *Centro Bahía de Santander*, ambos situados en el municipio de Santander y, finalmente, el Centro Valle Real, en el municipio de Camargo.

La ubicación de estos equipamientos comerciales en el ámbito de la bahía, destaca por la proximidad entre ellos, que se debe fundamentalmente a dos criterios: por un lado, la cercanía a Santander, especialmente en el caso del centro comercial de Peñacastillo y el de Carrefour del Alisal, lo que les asegura la demanda que genera la ciudad central y, por otro lado, la cercanía a la autovía, fundamentalmente de los centros Bahía de Santander y Valle Real, ambos ubicados en las proximidades de los tamos de

la autovía S-10 y la A-67, con una posición estratégica para absorber parte de la demanda que se desplaza diariamente a la ciudad central.

#### **5.4. Grandes parques y espacios verdes**

Los espacios residenciales y económicos del periurbano se ven compensados en parte del conjunto metropolitano por la presencia de grandes parques y espacios verdes que configuran una incipiente red de espacios de uso público con un paisaje especialmente valioso en zonas de costa: Marisma Negra, Marisma Blanca (Parada 6), Ruta de Parayas, Ría de Solía... Su proximidad a la bahía les confiere en algunos casos valores adicionales como importantes humedales. Estos espacios se están poniendo en valor para que así se conviertan en lugares de esparcimiento para la población residente, que encuentra en ellos carriles bici, sendas peatonales, paneles informativos de flora y fauna, parques infantiles, etc.

#### **5.5. Centros de transporte y principales infraestructuras**

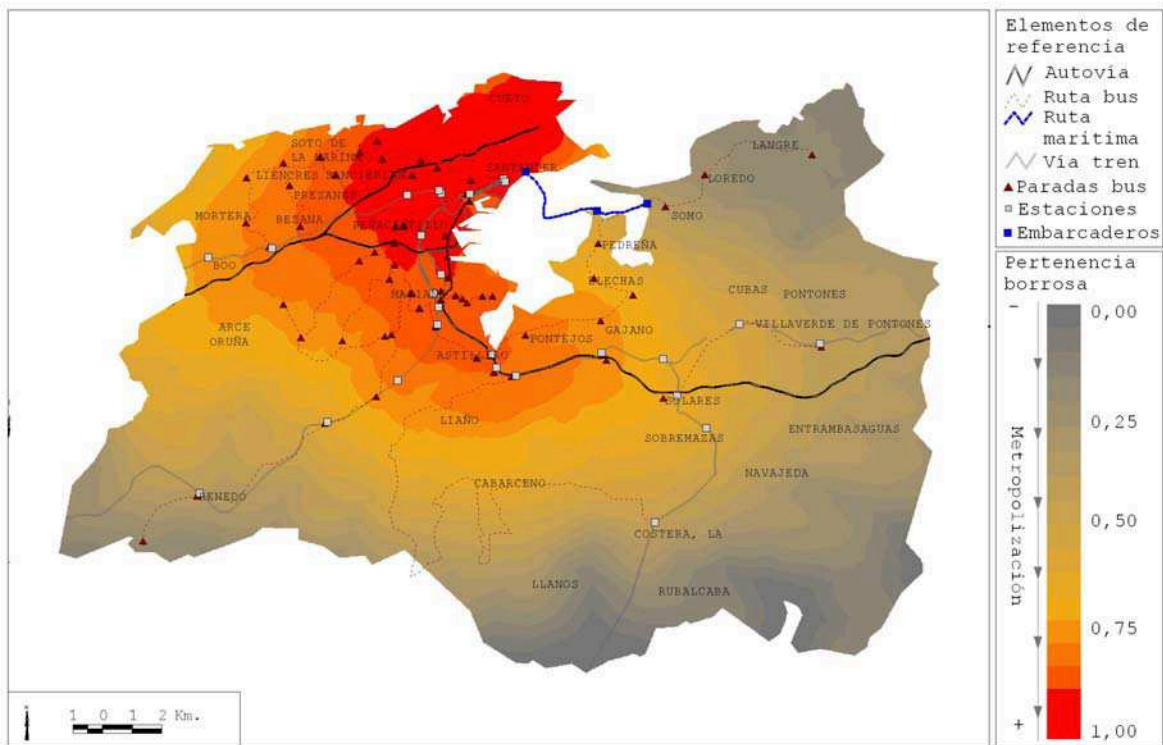
El papel de las principales vías de comunicación y de los centros de transporte es destacado en el conjunto metropolitano de Santander. Así, en la actualidad son tres los principales ejes que vertebran e interrelacionan sus espacios: la S-10 en el arco occidental, la A-67 de Torrelavega y la S-20 del Sardinero.

El efecto de estos ejes de autovía se deja sentir en los modelos de accesibilidad metropolitanos que benefician la interrelación en el arco occidental de la bahía en los municipios de Santander, Camargo, El Astillero, Santa Cruz de Bezana y norte de Piélagos, quedando el resto de términos municipales con unos niveles de accesibilidad medios o, incluso, bajos al otro lado de la bahía.

Además, el área metropolitana aloja los principales centros de transporte (Aeropuerto de Santander en Camargo, Puerto de Santander y estaciones de ferrocarril y autobuses en la ciudad de Santander).

### Mapa 5

#### Modelo de vinculación metropolitana según la capacidad de interrelación y la accesibilidad con la ciudad central



Elaboración propia. En: De Cos, 2005-a.

En suma, recorrer el área metropolitana de Santander es dirigir una mirada a un paisaje periurbano, integrado por las unidades y elementos territoriales señalados, todos ellos de entidad variable y con una disposición que en ocasiones genera conflictos de uso y a los que hay que unir los “vacíos”, esos espacios que aún no habían sido mencionados, que se encuentran pendientes de recuperación y puesta en valor.

## **6. PROSPECTIVAS DEMOGRÁFICO-TERRITORIALES DEL ÁREA METROPOLITANA DE SANTANDER**

La configuración actual del área metropolitana de Santander puede cambiar si se modifica cualquiera de los elementos que son fundamentales para su funcionamiento y consolidación. En este sentido, la incorporación de nuevos tramos de autovía puede considerarse uno de los factores que mayor influencia tiene para el incremento de la accesibilidad y capacidad de interrelación en el contexto metropolitano. Además, sus efectos pueden dejarse sentir en otros aspectos, como son la localización de nuevos sectores de crecimiento residencial, la revalorización del suelo, la instalación de nuevas actividades económicas, etc.

En el área metropolitana de Santander, se está construyendo un nuevo tramo de autovía, que va a tener implicaciones importantes en su configuración. Esta nueva vía de comunicación, denominada S-30 *Ronda de la Bahía de Santander*, de unos 12 kilómetros de longitud, conectará tres tramos de autovía actuales (S-10 de acceso a Santander, A-67 Palencia-Santander y S-20 de acceso Oeste a Santander).

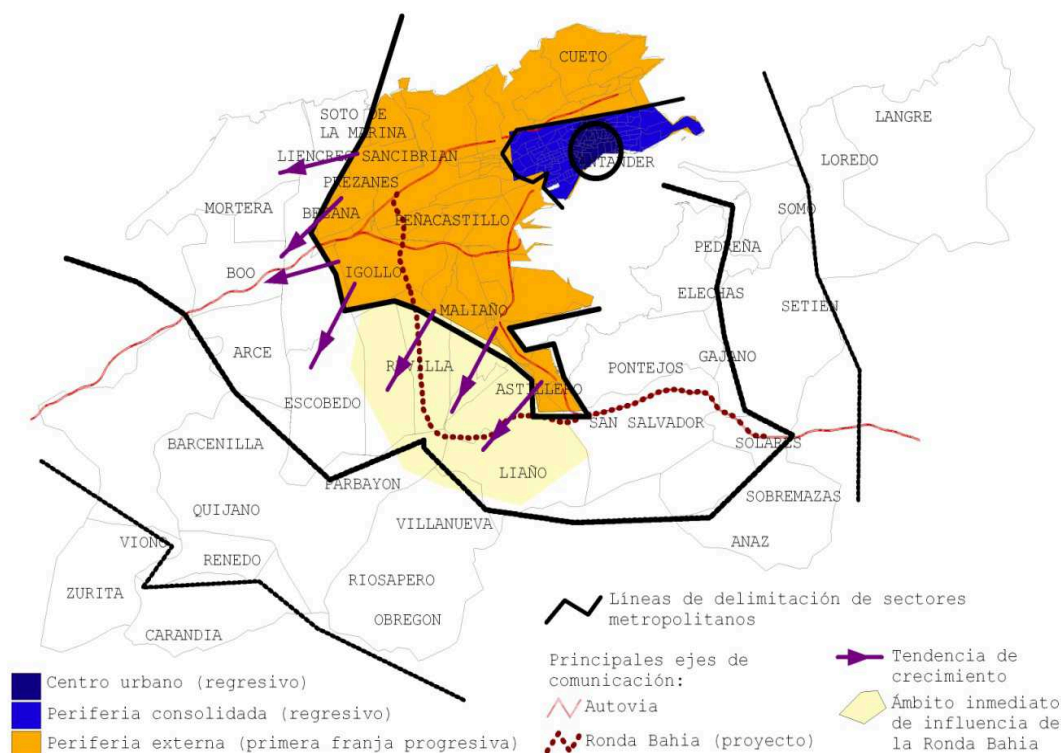
La construcción de este nuevo tramo de autovía, resulta estratégica para la configuración de las comunicaciones en el área metropolitana, muy congestionadas en la actualidad. Además de permitir rentabilizar una infraestructura ya existente, la S-20, la Ronda Bahía, genera importantes trayectos alternativos, que descongestionarán el tráfico que actualmente soporta la S-10, especialmente en el tramo más próximo a Santander y a los centros comerciales. Igualmente, la S-10 presentará una circulación más desahogada con la ampliación de la misma a tres carriles desde Solares hasta el enlace con la Ronda en San Salvador.

Además de los efectos directos sobre el tráfico y la accesibilidad, la nueva autovía (S-30) puede cambiar la situación actual de consolidación metropolitana de los sectores más inmediatos, como Parbayón, y mejorar la capacidad de interrelación de núcleos como Igollo, Camargo, Revilla... que ahora presentan grados de accesibilidad medios y posteriormente los tendrán altos.



## Mapa 6

### Esquema de síntesis del análisis prospectivo del área metropolitana de Santander



Elaboración propia. En: De Cos y De Meer 2007.

## BIBLIOGRAFÍA

DE COS GUERRA, O. (2005a): *La organización del espacio social del área metropolitana de Santander*. Tesis Doctoral (inérita). Director: P. Reques Velasco. Departamento de Geografía, Urbanismo y Ordenación del Territorio. Universidad de Cantabria.

DE COS GUERRA, O. (2005b): *Propuesta de delimitación del área metropolitana de Santander. Realidad funcional, organización administrativa y Gobernanza*. Santander: CEARC, Gobierno de Cantabria.

DE COS, O. y DE MEER, A. (2007): "Crecimiento residencial y organización territorial en el área metropolitana de Santander: la organización de su Hinterland en el marco de la bahía". *Historia de Cantabria*. Editorial Cantabria. Págs. 121-128.

DE COS, O., DE MEER, A. y MARTÍN, E. (2007): “Planeamiento urbanístico y crecimiento urbano: importancia de la escala metropolitana en la definición del modelo territorial”. *Biblio 3W - Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*. Vol. XII - Nº 754. 24 págs.

DE COS, O., DE MEER, A. y MARTÍN, E. (2008): “La red de espacios de uso público en el entorno periurbano de Santander (Cantabria – España). Factores de su configuración”. *Les périphéries urbaines entre normes et innovations: les villes du sud de l’Europe*. Burdeos, 11-14 Junio de 2008.

MARTÍN MATEO, R. y ALLENDE LANDA, J. (1986): *El área metropolitana de Alicante: Un reto de futuro*. Alicante, Universidad de Alicante y Ayuntamiento de Alicante.

MARTIN LATORRE, E., Ed. (1998): *La memoria del territorio. Atlas histórico de Santander y su puerto*. Santander. Autoridad Portuaria de Santander.

MARTÍN LATORRE, E. (1999): *El Turismo en Santander: presencia y trascendencia (1960-1990)*. Santander: Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Cantabria.

MARTÍN LATORRE, E. y DE MEER LECHA-MARZO, A., eds. (2003): *Evolución urbanística de Santander, 1941-1990*. Santander, Ayuntamiento de Santander.

ORTIZ URIARTE, I. y VALDEOLIVAS ABAD, M. (1990): “El planeamiento en la Bahía de Santander: evolución, vigencia y directrices futuras”. En: *La Bahía de Santander: Actas de las Jornadas de Estudios Territoriales de Cantabria*. Santander: Asociación Cántabra de Ciencia Regional. Págs. 82-102.

REQUES VELASCO, P. (1997): *Población y territorio en Cantabria*. Santander: Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cantabria.

UREÑA FRANCÉS, J.M. y GÓMEZ PORTILLA, P. (1984): “Procesos de estructuración territorial en torno a la Bahía de Santander”. *Ciudad y Territorio*. Octubre-diciembre. Nº62, págs. 9-22.

VV.AA. (2003): “Análisis sociourbanístico de Cantabria”. Convenio de investigación Universidad de Cantabria – Gobierno de Cantabria. Inédito. Grupo de investigación “Espacios y Territorio. Análisis y Ordenación” (UC).

VV.AA. (2009): Bases metodológicas y criterios para el tratamiento del paisaje en la ordenación del territorio y el planeamiento urbanístico de Cantabria. Programa Patrimonio y Territorio. Fundación Marcelino Botín. Abril, 2009. Inédito. Grupos de investigación “Espacios y Territorio. Análisis y Ordenación” (UC), “Estudio y Gestión del Medio Natura” (UC) y “Grupo de investigación de Paisaje” (UAM).

**- PAÍS VASCO -**

**JOSEBA JUARISTI**

**LA REVITALIZACIÓN DEL ÁREA  
METROPOLITANA DE BILBAO  
1990-2010**

**2 DE JULIO DE 2010**



# La revitalización del área metropolitana de Bilbao 1990-2010

Joseba Juaristi

Universidad del País Vasco/Euskal Herriko Unibertsitatea

## Introducción

Entre las aglomeraciones urbanas del norte de España, el área metropolitana de Bilbao ha mostrado desde hace mucho tiempo un dinamismo territorial que fue destacado por los primeros estudiosos de los sistemas urbanos regionales.

Bilbao llegó al estatus urbano con su fundación en el año 1300 por el Señor de Vizcaya, don Diego López de Haro. Del contenido de la Carta Puebla otorgada por él se deduce que el motivo de esta fundación fue el carácter portuario que tenía este enclave, lugar o varadero hasta dónde alcanzan las mareas de la Ría, a unos catorce kilómetros de la barra en la desembocadura en el estuario o bahía del Abra. El “locus” originario o fundacional está representado en el escudo de la villa: un puente sobre el río que marca la encrucijada del camino de Castilla con la vía fluvial que se abre al mar.

En el año 1511 se crea el Consulado, institución que defenderá los intereses de los mercaderes y marinos, y que actuaba como tribunal de comercio.

Así, Bilbao fue, al menos desde el siglo XVI, una “ciudad europea” por su comercio activo con Inglaterra y el mar del Norte, puerto de salida de las lanas y el grano de Castilla, exportadora de productos elaborados con el hierro vizcaíno. Más adelante, con la industrialización de finales del siglo XIX y comienzos del XX, el área de la Ría de Bilbao recibió una abundante inmigración proveniente del norte de Castilla, de Galicia y de otras regiones, y los recursos del capital vizcaíno se invirtieron en infraestructuras ferroviarias para traer carbón desde la cuenca minera leonesa, y más adelante, en hidroelectricidad en la cuenca del Duero. La industrialización fue también el motor de la formación de empresas financieras de alcance nacional durante aquella época, y que tras distintos procesos de fusiones han dado lugar a un grupo financiero de alcance internacional, aunque en el mismo la participación del capital de origen local ha disminuido en los años recientes.

Las relaciones que configuran el espacio metropolitano en la Ría de Bilbao se establecen en esta etapa industrial: el Bilbao mercantil, que tiene sus escritorios y oficinas en las proximidades del Casco Viejo de la villa, va a ir viendo incrementar los espacios portuarios a lo largo del eje fluvial, hasta la desembocadura en la bahía del Abra en la que se creará en la primera década del siglo XX, un puerto exterior. A lo largo de ese espacio se establecerán las plantas siderúrgicas y los astilleros, y también diversos cargaderos de mineral de hierro que es llevado desde la zona de Somorrostro a través de ferrocarriles y tranvías aéreos. Pero también las nuevas clases burguesas localizan su residencias dentro del amplio espacio metropolitano: así, en Getxo se creará, desde la segunda mitad del siglo XIX el barrio de Las Arenas, sobre extensos arenales próximos a la desembocadura de la Ría, en la Margen Derecha, y más adelante, a comienzos del siglo XX, el barrio de Neguri, en el mismo municipio. En la Margen Derecha, la villa de Portugalete mantendrá ese mismo carácter residencial burgués. Las Arenas, Neguri y Portugalete unen su carácter residencial al de enclaves balnearios, durante la época de la moda de los baños de mar.

La Ría es el eje de la metrópoli y la razón de ser de la configuración de este espacio como una urbanización continuada, si bien con contrastes fuertes entre espacios industriales, residenciales y de transporte. También la Ría fue una barrera para la segregación residencial y funcional durante la etapa industrial que llega prácticamente hasta comienzos de los años 1990, si bien las diferencias entre las dos riberas se van



atenuando en nuestros días. Este estereotipo dual de una Margen Izquierda industrial y proletaria y una Margen Derecha residencial y burguesa se va difuminando, aunque quedan abundantes huellas de esa división del pasado reflejadas en la variada morfología urbana.

## **1. El Área Metropolitana**

A pesar de la disposición longitudinal del tejido urbano, condicionado por el eje fluvial, el área metropolitana de Bilbao tiene un carácter compacto, formada por más de una treintena de municipios. Un factor aglutinador de este tejido urbano es la red de transporte público que se basa fundamentalmente en infraestructuras ferroviarias: la red del Metro, la red de RENFE-Cercanías, Eusko-Trenbideak, y FEVE. El transporte por autobús, con la red provincial, Bizkaibus, o el local, Bilbobus completan la oferta. La compacidad funcional del área se muestra a través del uso del transporte público. En el reparto modal transporte público/transporte privado, Bilbao alcanza una cifra del 44,2% de uso del transporte público en los movimientos diarios, cifra que, si bien no es comparable a la del AM de Madrid (54%), se encuentra ligeramente por encima de la de Barcelona (43,1%), y muy por encima de las de Sevilla (26%), o Valencia (24,4%) (García Palomares y Gutiérrez Puebla, 2007).

La delimitación espacial o territorial del área metropolitana es diferente si atendemos a distintos criterios. Ya que no existe ningún organismo administrativo específico para la gestión de esta área, podemos describir las dos delimitaciones más usuales: la estadística y la de planificación.

La delimitación estadística corresponde al territorio de la comarca del Gran Bilbao, utilizada en las agregaciones de datos por la estadística oficial de la Comunidad Autónoma (Eustat). La denominación “Gran Bilbao” deriva de la Corporación Administrativa del Gran Bilbao, ente creado el año 1945 para la gestión del Plan General de Ordenación Comarcal del año 1943, en el contexto de los planes urbanísticos de posguerra creados para las mayores áreas metropolitanas, en las que la novedad de la planificación a esta escala estaba inspirada en los modelos británicos: Gran Londres, Gran Manchester, etc. Aunque hoy en día esta denominación está algo en desuso (por redundante para la mayoría de los bilbaínos), la estadística oficial ha fosilizado este nombre (no sabemos hasta cuando), nombre que llega a tener cierto aire nostálgico: uno de los nuevos hoteles de la villa lo ha adoptado.

La comarca del Gran Bilbao está formada por 26 municipios sobre una superficie de 355 kms<sup>2</sup>, que en el año 2009 contaba con una población de 869.842 habitantes. El municipio de Bilbao tenía ese año una población de 354.860 habitantes. La figura nº 1 recoge la extensión de este ámbito territorial.



Figura nº 1: La Comarca del Gran Bilbao formada por 26 municipios. Fuente: Eustat.

La delimitación de la planificación urbanística actual la constituye la llamada “Área funcional del Bilbao Metropolitano”, que incluye, además de la comarca del Gran Bilbao, seis municipios más a lo largo de la costa, prolongando la Margen Derecha de la Ría, y tres municipios más vinculados al valle del Nervión aguas arriba de Bilbao, sumando así un total de 35 municipios, y 910.298 habitantes sobre una superficie de 499 kms<sup>2</sup> (figura nº 2).

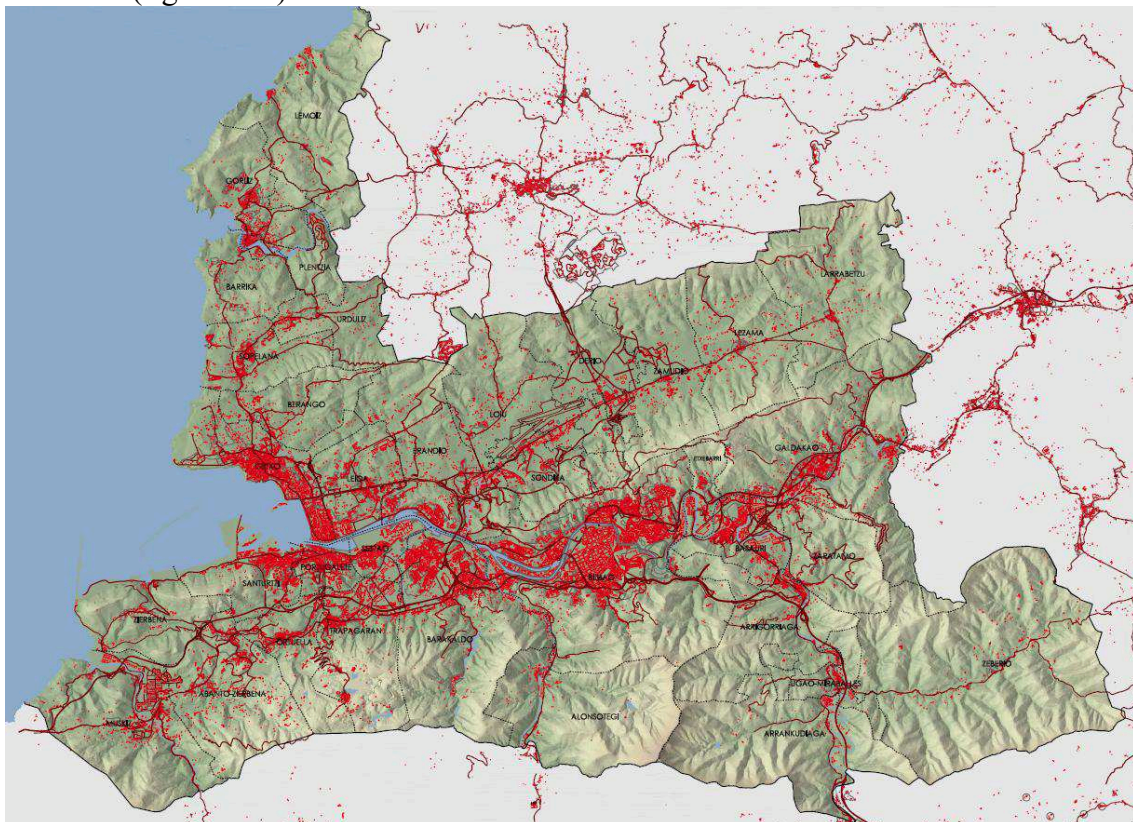


Figura nº 2. Área Funcional del Bilbao Metropolitano. Fuente: Diputación Foral de Bizkaia

El Bilbao Metropolitano como área funcional deriva de la subdivisión del territorio de la Comunidad Autónoma establecido en las Directrices de Ordenación Territorial del País Vasco, aprobadas definitivamente el año 1997. Dichas Directrices se desarrollan en Planes Territoriales Parciales para cada una de las áreas funcionales. Una de las pegas de esta delimitación, que fue realizada en los años 1980, es que la funcionalidad de estas áreas ha cambiado considerablemente desde entonces, en especial por el aumento de la movilidad y los cambios en los esquemas residenciales, produciéndose un contraste entre el aumento de la “mancha urbana” y una movilidad de carácter más “satelital”, ya que han surgido vínculos con enclaves urbanos separados del área metropolitana, tal como vemos en el ejemplo de Castro Urdiales, vínculos que comprenden también los movimientos entre capitales de provincia, y movimientos a núcleos próximos como Mungia, contiguo, aunque no incluido en el área funcional.

La dinámica demográfica del área metropolitana puede resumirse de la siguiente manera. A comienzos del siglo XX cuando en el valle de la Ría de Bilbao ya se han iniciado los procesos de creación de grandes empresas siderúrgicas y de construcción naval, y está en un momento de auge la minería del hierro, la ciudad de Bilbao contaba con 83.306 habitantes y el territorio del área metropolitana con 178.630. Esas cifras sobrepasan la duplicación hacia 1950 cuando Bilbao alcanza los 236.565 y el área los 405.248. En los siguiente veinte años, entre 1950 y 1970 la población se vuelve a duplicar, alcanzándose las cifras máximas el año 1981: Bilbao llegó a tener 433.030 habitantes (incluyendo los municipios del valle de Asua o Txorierri, además de Erandio, entonces anexionados a Bilbao), y el conjunto del área 936.608 habitantes. Hay, así, a lo largo del siglo XX dos momentos de auge industrial, con llegada masiva de inmigrantes: los años 1920, y las décadas de los años 1960 y 1970. Con posterioridad, y debido a la crisis de la industria y las reconversiones de empresas se producirá un descenso de la población de unos 60.000 habitantes en el conjunto metropolitano, hasta llegar a las cifras actuales citadas arriba. Este decrecimiento ha sido desigual, afectando especialmente a la capital y a los municipios industriales, y produciéndose ganancias de población en los municipios que tenían anteriormente un carácter residencial.

## 2. La subdivisión del área metropolitana

La diferente especialización funcional del área ha dado lugar a una subdivisión del espacio metropolitano que no tiene que ver con modelos como los de la Escuela de Chicago u otros esquemas funcionales basados en aureolas o coronas, de acuerdo con la accesibilidad al centro. Esta subdivisión ha llegado a ser popular, y suele estar recogida en los documentos de planificación.

Hay que subrayar aquí el carácter de especialización funcional que imprime la industria en el espacio metropolitano. Las superficies planas formadas por sedimentos fluviomarinos de la colmatación flandriense a lo largo de la Ría fueron el asentamiento de la industria, que ya se localizaba con anterioridad aguas arriba de los ríos en la época de la siderurgia de pequeña escala, las ferrerías, que dependían de la energía hidráulica. Este tipo de instalaciones se extendía por los ríos Cadagua, y Galindo en la Margen Izquierda. Aguas arriba de Bilbao, en Bolueta tuvo su asentamiento la primera siderurgia de carácter “moderno” la factoría Santa Ana, en la primera mitad del siglo XIX.

La superficie próxima a la Ría facilita el transporte fluvial de materias primas pesadas, como el mineral de hierro y el carbón, y la instalación de fábricas de gran escala. Junto

a estas vegas y arenas crecen las poblaciones obreras alrededor de núcleos rurales, como en los casos de las anteiglesias<sup>1</sup> de Barakaldo, o Erandio. Desde el eje fluvial de la Ría la industria penetrará por valles más pequeños, como el de Asúa, o seguirá las superficies planas de colmatación, como la vega del río Galindo, que instala su curso bajo en un antiguo meandro abandonado que circunda el núcleo urbano de Barakaldo.

La Ría divide, aguas abajo de Bilbao, dos de las áreas que adquieren diferente personalidad en la etapa industrial, la Margen Izquierda y la Margen Derecha.

En tercer lugar tenemos que considerar el Txorierri, o valle de Asúa, contiguo a Bilbao, y separado del mismo por las alineaciones de Artxanda y Santo Domingo. Está formado por municipios que conservaban un carácter marcadamente rural en las primeras etapas de crecimiento metropolitano, pero que fueron cobrando un carácter más dependiente de Bilbao a partir de los años 1940, con la localización del cementerio de Bilbao, en Derio, y el aeródromo (más adelante aeropuerto) de Sondika, y hoy en día aeropuerto de Loiu. De hecho, como hemos señalado anteriormente, estos municipios estuvieron anexionados a Bilbao<sup>2</sup>.

En cuarto lugar tenemos el área urbana aguas arriba de Bilbao, que durante algún tiempo se llamó “Nerviión-Ibaizabal”, por la confluencia aquí de estos dos ríos: el Nerviión, proveniente de Orduña, da nombre al valle que marca el camino de Castilla. El Ibaizabal, proveniente del Duranguesado marca el camino hacia Guipúzcoa y hacia Francia. Ambos ríos confluyen en el lugar de Ariz, en Basauri, principal municipio residencial e industrial de esta área. La documentación del PTP del Bilbao Metropolitano denomina a esta área “Bajo Nerviión”.

La figura nº 3 nos muestra estas subdivisiones del espacio metropolitano.



Figura nº 3. Subdivisión del Área Metropolitana de Bilbao. Fuente: PTP .Diputación Foral de Bizkaia

<sup>1</sup> Son dos, fundamentalmente, las categorías administrativas de los municipios de Vizcaya: por un lado las anteiglesias (municipios de carácter rural) y villas (de carácter urbano, fundadas en la Edad Media). En Vizcaya hay veinte municipios que ostentan el rango de villa, y uno el rango de ciudad (Orduña, enclave externo al territorio provincial en el límite entre Alava y Burgos, de carácter aduanero, por estar localizada en el camino de Castilla). Dentro del Área Metropolitana de Bilbao, tan solo Bilbao y Portugalete son villas. Junto con la villas y anteiglesias hay que considerar la figura de los concejos, que se dan en el territorio de las Encartaciones, y que en esta área están representados por los concejos del Valle de Somorrostro, que forman parte de la Margen Izquierda.

<sup>2</sup>Los municipios de Derio, Loiu, Sondika y Zamudio, se anexionaron a Bilbao en la década de 1960. Erandio, aunque no pertenece a esta área estuvo anexionado desde la década de 1930. En los años 1980 todos ellos se desanexionaron.

### 3. Desindustrialización y renovación urbana

Los cambios estructurales en la economía del área metropolitana de Bilbao desde 1980 hasta la actualidad no han sido muy diferentes a los de otras áreas similares, industriales y portuarias. La transición, llamada por algunos “postfordista”, ha sido relativamente rápida, pero las consecuencias sobre el tejido urbano y la imagen de la ciudad están a la vista, en un proceso que se prolongará algunas décadas más.

Las características de la transformación económica son conocidas: reducción del empleo en las grandes empresas industriales, externalización de la mano de obra y subcontratación de funciones en el mercado de los servicios especializados, cierre de plantas y reestructuración de sectores industriales, etc. La internacionalización de la propiedad del capital industrial y financiero también se ha hecho notar en esta zona en la que algunas empresas de origen regional han pasado a grupos mundiales (en el caso del sector metalúrgico), o en el caso del sector financiero, la menor participación en el capital local en el grupo BBVA ha supuesto un menor control sobre la dirección, aunque se conserven los nombres de las empresas que recuerdan su origen, o las sedes simbólicas.

Los cambios en la población y el empleo en este período nos dan una muestra de esta transición. Así, la pérdida de algo más de 60.000 habitantes, debida a la desindustrialización, y también al descenso de la natalidad en este período, es compensada por una mayor “adultez” de la población, que incide en mayores tasas de actividad, y en un mayor empleo, incrementado, sobre todo con la incorporación de la mujer. En el Gran Bilbao, el empleo en el año 1981 era de 266.239 personas, de las cuales se dedicaban al sector manufacturero 113.669 (el 43% de la cifra anterior). En el año 2001 el empleo era de 355.214 personas, de las cuales 64.283 se dedicaban a la manufactura (un 19%). Estas cifras esconden, como sabemos, una diferente productividad entre esas dos fechas, debida a cambios tecnológicos, en especial en algunos sectores clave, como el siderúrgico, en el que la producción de acero por trabajador ha pasado de algo más de 100 TM en los años 1970 a más de 700 TM en el año 2000.

Pero la desindustrialización no ha supuesto un cambio sectorial relativo, ya que el Área Metropolitana de Bilbao o la economía del País Vasco en su conjunto persiste en las mismas especializaciones industriales que ya tenían hace más de veinte años. Pero, a pesar de que la economía de servicios se la hecho más visible – como ocurre en muchas partes – y a pesar del esfuerzo tecnológico hecho en algunos sectores industriales clave (aeronáutica, electrónica, etc.), los cocientes de localización señalan como la especialización propia de esta zona los sectores que se cultivaban a comienzos de los años 1980: metalurgia, química, construcción naval, energía eléctrica, etc.

La reducción de empleo en empresas industriales ha supuesto un descenso en las poblaciones de algunos municipios del Área Metropolitana. El siguiente cuadro muestra los cambios en las poblaciones de las subáreas del Gran Bilbao.



Población	Año 1981	Año 2006	Cambio Neto
Bilbao	405.545	354.145	-51.400
Margen Izquierda	301.300	263.755	-37.545
Margen Derecha	119.409	141.092	21.683
Txoriherri	12.639	17.240	4.601
Ibaizabal-Nervi3n	97.955	96.446	-1.509
Total 1rea Metropolitana (Gran Bilbao)	936.848	872.678	-64.170

Cuadro 1. Cambios en las poblaciones del Gran Bilbao 1981-2006

La d3cada de los a1os 1980 vio el cierre de empresas industriales emblem1ticas y los programas de reconversi3n de sectores establecidos por sucesivos decretos-ley desde comienzos de los a1os 1980. En esos momentos primaban las ideas de reindustrializaci3n. La reconversi3n se consideraba un reajuste a las circunstancias competitivas internacionales. En la dimensi3n territorial las medidas se concretaban en la excepcionalidad del 1rea de la R3a de Bilbao, al ser un lugar de localizaci3n de algunos de los sectores clave en crisis: siderurgia integral, aceros especiales, construcci3n naval, acero com3n, forja pesada, etc. (Torres Enjuto, 1995)

Desde las instancias estatales, las pol3ticas de reindustrializaci3n se centraron en las ayudas a la inversi3n, primero bajo la figura de ZUR (Zonas de Urgente Reindustrializaci3n), a partir de 1985, afectando a 15 municipios de esta zona, y m1s adelante, en 1988, con la figura de las ZID (Zonas Industriales en Declive), en la que se ampl3a el n3mero de municipios afectados.

Por otra parte, el Gobierno Vasco hab3a creado, el a1o 1981 la Sociedad de Promoci3n y Reconversi3n Industrial, que centraba su inter3s en la renovaci3n tecnol3gica, y en las nuevas localizaciones industriales basadas en peque1os pol3gonos (Industrialdeak).

Pero, una vez iniciados los primeros a1os de la d3cada de 1990, la idea de reindustrializaci3n se va relegando, en parte por el crecimiento econ3mico positivo, en especial en la segunda mitad de esos a1os, y en parte porque las oportunidades de uso de grandes superficies de suelo industrial vacante para nuevas actividades hace olvidar viejos compromisos. El concepto de "suelo industrial", presente en los documentos de planificaci3n, al menos desde el Plan Comarcal de 1943, e inherente a las caracter3sticas del espacio del Bajo Nervi3n, ha sido sustituido por el m1s comprensivo de "suelo para actividades econ3micas".

La redacci3n del PTP del Bilbao Metropolitano, cuya fase de avance se inicia en 1992, introduce el concepto de "1reas de Oportunidad", aplicado a grandes superficies dejadas vacantes por los usos industriales, en las cuales se pueden localizar nuevas infraestructuras de transporte, equipamientos metropolitanos, pero tambi3n abundante suelo residencial que entra en el mercado bajo las figuras de Viviendas de Protecci3n Oficial, y Viviendas Libres.

No es necesario insistir en que el mapa de las "1reas de oportunidad" coincide con el mapa de las superficies aluviales del Bajo Nervi3n, como podemos ver en el mapa siguiente (figura n3 5)



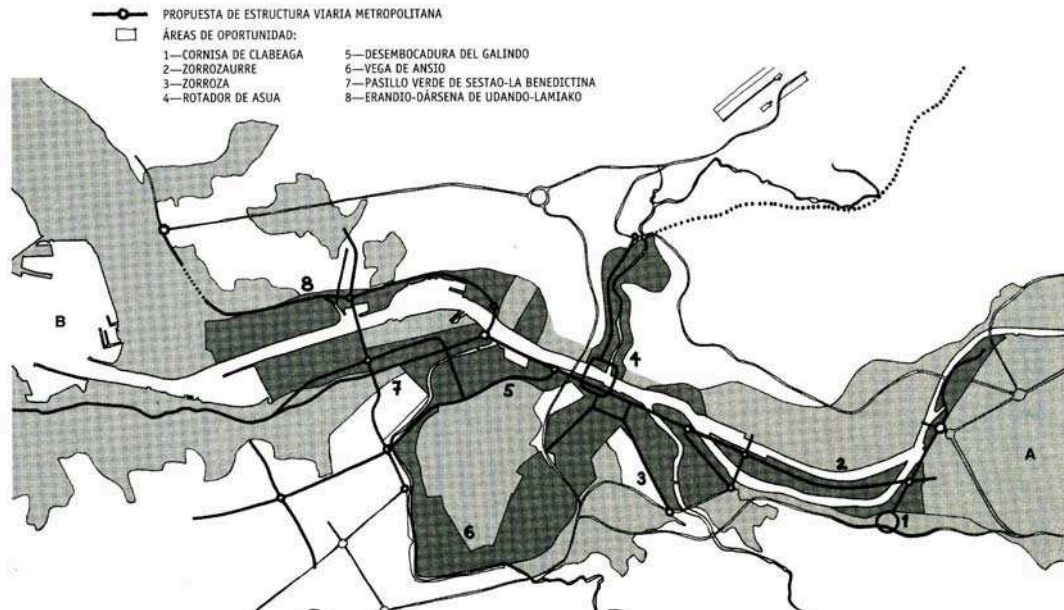


Figura 4. Avance el Plan Territorial, 1993-94. Estructura viaria y áreas de oportunidad. A. Ensanche. B. Puerto.

Fuente: Sánchez de Madariaga, 1999, 121

Básicamente, las áreas de oportunidad comprenden terrenos en las dos orillas del Bajo Valle del río Nervión, e incluyen el antiguo meandro del río que rodea el casco urbano de Barakaldo por donde desemboca el río Galindo en el Nervión, junto al casco urbano de Sestao, y la llamada Vega de Ansio. Aguas arriba la superficie comprende la punta de Zorroza (dibujada por la confluencia de los ríos Cadagua y Nervión), y la península de Zorrozaurre (creada artificialmente por la construcción del Canal de Deusto), y llegando a las vegas de Abando (Abandoibarra). Aguas abajo, en la Margen Derecha, comprenden el bajo valle del río Asua, los terrenos junto a las dársenas de Udondo y de Lamiako.

El escenario de la revitalización industrial, a escala metropolitana, se sitúa en estas áreas de oportunidad, y en ellas podremos ver algunos de los cambios a lo largo de esta excursión.

A escala del municipio de Bilbao, también veremos cómo las áreas industriales y de transporte rodeaban, hasta hace pocos años el Ensanche de la ciudad, y cómo se han transformado a nuevos usos del suelo. Pero también han tenido consecuencias sobre la ciudad central ciertos efectos en cadena provocados por las nuevas localizaciones a escala mayor, creando nuevas oportunidades.

Antes de entrar en los detalles de los recorridos, conviene señalar que las políticas de revitalización y regeneración urbana de la zona comienzan en los años 1990, y que son el resultado de diferentes circunstancias económicas, políticas e institucionales.

La revitalización del Bilbao Metropolitano ha estado liderada por instituciones locales: ayuntamientos, gobierno provincial, gobierno autonómico, y también por el gobierno estatal, a través de las inversiones en la zona, o la obtención de fondos europeos para infraestructuras concretas (Metro de Bilbao, inaugurado el año 1995). No obstante dentro de estos esfuerzos hay que destacar la creación, a comienzos de los años 1990, de dos asociaciones que han tratado de impulsar, desde perspectivas diferentes y complementarias esta revitalización.

Por un lado, la asociación “Bilbao Metròpoli 30”, fundada el año 1991 ha tratado de implicar a las empresas y a los agentes locales en el relanzamiento de Bilbao. Es la responsable de la definición y redacción de un Plan Estratégico para el Bilbao

Metropolitano, aunque como asociación no tiene capacidad ejecutiva. Sus funciones consisten en analizar el estado del progreso de esta área urbana a través de indicadores, y de dar cuenta de ello con un informe anual de progreso. Asimismo, sus ideas impulsan el marketing urbano, funcionando como *think tank*, mediante la circulación de expertos de ciudades y metrópolis de todo el mundo.

Por otro lado, la sociedad “Bilbao Ría 2000”, creada en 1992 como sociedad anónima de capital público, en la que intervienen a partes iguales la administración pública del estado, y las administraciones por debajo del nivel autonómico (Gobierno Vasco, Diputación Foral de Bizkaia, y los ayuntamientos de los municipios mayores del área metropolitana: Bilbao y Barakaldo). Su misión inicial, como se afirma en su página web, fue recuperar zonas degradadas o áreas en declive, para crear suelo urbanizable. Es importante la participación de entidades estatales: SEPES, Autoridad Portuaria de Bilbao, Adif y Feve, propietarios de muchos terrenos en reconversión, pues se han facilitado mucho las primeras actuaciones, especialmente la de Abandoibarra.

La sociedad Bilbao Ría 2000 obtiene terrenos y propone acciones concretas a los ayuntamientos, quienes recalifican el suelo, de tal forma que se agilizan las reformas urbanísticas, intersecando las normas urbanísticas locales o metropolitanas. La misma sociedad se propone como un organismo coordinador de urbanismo, transporte y medio ambiente. Esta forma de proceder ha sido elogiada por sus primeros logros: flexibilidad y rapidez de decisión, aprovechamiento de oportunidades estratégicas, obtención de fondos europeos, etc. si bien a largo plazo la creciente escasez de suelo, o las disensiones en las decisiones estratégicas pueden limitar su efectividad.

#### **4. El recorrido por el área metropolitana**

Desde el punto de vista de la lógica del viaje nos vemos obligados a dividir la excursión de Bilbao en tres fases. Recorreremos la mayor parte del área metropolitana tras la visita a Castro Urdiales (Margen Izquierda, Margen Derecha y Txoriherri), dejando la zona restante (Bajo Nervión o Ibaizabal-Nervión) para el día de la salida desde Bilbao a San Sebastián. El día intermedio visitaremos Bilbao (Casco Viejo y Ensanche). Aunque conviene ser flexible en este tipo de trabajos de campo, debido a los imprevistos y a los horarios, nuestro propósito es el siguiente:

- 1 de Julio: Visita a Castro Urdiales y recorrido por el área metropolitana de Bilbao (Margen Izquierda, Margen Derecha y Txoriherri)
- 2 de Julio: Mañana: sesiones científicas en Bilbao y visita al Casco Viejo y Ensanche (tarde)
- 3 de Julio: salida hacia San Sebastián (Ibaizabal-Nervión).

##### **4.1. La Margen Izquierda**

Pocos segundos después de que el cartel de la Comunidad de Cantabria nos desee buen viaje, ya habremos entrado en la Margen Izquierda, y también en Bizkaia, territorio foral. Este detalle es débilmente perceptible, a no ser que nos fijemos que, junto a la gasolinera del Haya existe un edificio con un simulacro de almenas que corresponde a un edificio de control de arbitrios (construido en 1928) y hoy en día convertido en hotel.

Pronto aparecerá, a mano derecha la refinería de Petronor, construida a comienzos de los años 1970, con la participación de capital local (bancos y cajas de ahorro) y otras empresas petroquímicas. El impulso a este sector fue promovido para tratar de diversificar la economía vizcaína, muy dependiente del sector siderometalúrgico. Hoy en día la refinería está controlada por el grupo Repsol, que participa con cerca del 86 % del capital, y la BBK (14%). La planta procesa aproximadamente 11 millones de TM de crudo (producción más alta de España). La empresa quiere ampliar sus instalaciones para construir una planta de coque de petróleo, que completaría su línea de productos, aunque esta ampliación está dando lugar a debates ambientales.

A mano derecha se encuentra, al otro lado del puente, las marismas y la playa de La Arena, de Muskiz. Podremos observar que se están desmontando tanques e instalaciones de la refinería en este sector, así como algunos edificios de servicio de la playa con el fin de mejorar la calidad ambiental de la zona. Hay que señalar que esta playa es la única con la que cuenta la Margen Izquierda, si exceptuamos un pequeño arenal artificial en Zierbena, dentro del puerto, y una de las más concurridas de Bizkaia.

Hay aquí habitualmente, fuera del puerto exterior, algunos buques-tanque, esperando para cargar o descargar en el oleoducto de Punta-Lucero. Debemos recordar que una buena parte del volumen de mercancías del Puerto de Bilbao son productos petrolíferos.

Siguiendo la Autovía del Cantábrico en dirección a Bilbao dejamos, a mano izquierda, el monte Serantes, uno de los hitos del área metropolitana, ya que es inconfundible su perfil piramidal visto desde Bilbao. No obstante, desde este tramo el monte tiene un perfil alargado, ocultando la vista del Puerto. A mano derecha quedan los Montes de Triano, que fueron el corazón de la zona minera de Somorrostro, dónde se explotaba el hierro desde la antigüedad (Plinio el Viejo, *Naturalis Historia XXXIV, XVII*), aunque el periodo de auge de la minería en esta zona está marcado por las fechas 1876 y 1936, entre la Abolición Foral y la Guerra Civil

Toda esta zona es algo así como la trastienda de los municipios de la Margen Izquierda que miran a la Ría: Santurtzi, Portugalete, Sestao y Barakaldo, que forman un perfil urbano continuado, mejor apreciado desde la carretera de la Margen Derecha de la Ría. Para aquellos que deseen conocer mejor el corazón de la vieja zona industrial de la Margen Izquierda sería recomendable un viaje en el tren de la línea de cercanías de RENFE, entre Bilbao y Santurtzi.

La misma Autovía del Cantábrico, muy congestionada en las horas punta, cruza a la altura de Ortuella con una obra pública en marcha, la llamada Supersur o variante Sur metropolitana, vía de peaje que se espera abrir en el año 2015, como vía de descongestión, desviando el tráfico de y hacia Cantabria fuera del Área Metropolitana. Hasta llegar a Barakaldo quizá la única factoría de “viejo estilo”, es decir humeante, grande, sucia y no camuflada dentro de pulcros hangares gigantescos, sea la planta de Nervacero, en el límite entre Trapaga y Portugalete, marcado por el curso del arroyo Vallonti.

Enfrente de Barakaldo aparecen ante nosotros las superficies fabriles convertidas a usos terciarios. En la Vega de Galindo, antes ocupada por la factoría Babcock Wilcox encontramos nuevas ordenaciones de actividades económicas en forma de polígonos, y también superficies de transporte (Aparcavisa), así como centros comerciales, destacando Carrefour Sestao, y toda la nueva ordenación del sur de Barakaldo, con torres residenciales que parecen emerger de un parque comercial (Megapark, del grupo Arcona), a mano derecha queda otro centro comercial estilo Mall, algo más antiguo: Max Center.

En la Vega de Ansio, continuación del viejo meandro del bajo Nervión, y en el lugar que ocupaban las factorías de laminación de la empresa Altos Hornos de Vizcaya se ha instalado la nueva feria de muestras, bajo la marca BEC! (Bilbao Exhibition Center). La liquidación de la anterior Feria de Muestras de Bilbao, junto al estadio de San Mamés ha dado lugar a suelo vacante destinado a nuevos proyectos en el Ensanche de Bilbao. Barakaldo es el principal municipio de la Margen Izquierda en cuanto a población, y es también un centro de servicios metropolitano (Hospital de Cruces), BEC!, y es el segundo centro del Área Metropolitana después de Bilbao.

#### 4.2. La Margen Derecha

Nuestro recorrido por la Margen Derecha comenzará allí donde nos permita el tráfico acceder a la misma. Nuestra intención es seguir el recorrido de la Ría aguas debajo de Bilbao a partir de Lutzana (Erandio). Después de haber entrado en Bilbao por la calle Sabino Arana y de cruzar la Ría por el Puente de Euskalduna, accederemos a este punto tras cruzar los barrios de Deusto y San Ignacio.

Desde Lutzana la carretera corre paralela a la Ría hasta la desembocadura en el Abra, y como hemos señalado, es uno de los mejores lugares para entender qué son las “áreas de oportunidad” en el contexto de la renovación urbana. Desde la carretera, a mano izquierda podemos ver una discontinuidad de factorías abandonadas, otras en funcionamiento, y también numerosos terrenos baldíos. Hay actividad portuaria en los muelles de Zorroza, para empresas que procesan chatarra, y también quedan aun zonas de almacenaje. La Margen Derecha es también industrial en los municipios de Erandio y Leioa, si bien se trata de pequeños astilleros, fábricas de material eléctrico reconvertidas e instalaciones que han adoptado las nuevas formas de “Industrialdeak”.

Antes de pasar bajo el Puente de Rontegi, en la orilla izquierda, y a resguardo del montículo que le da este nombre, se encuentra la factoría de la empresa Fertiberia (anteriormente Sefanitro), en la actualidad en proceso de desmantelamiento y que se convertirá en breve en suelo residencial.

Desde debajo del puente de Rontegi se puede seguir con la vista la superficie plana de la antigua empresa Altos Hornos de Vizcaya (los *planning makers* llaman a estas superficies “pastillas”). El desmantelamiento de la factoría de Barakaldo ha dejado espacio para usos residenciales, de ocio y empresariales. La desembocadura del río Galindo, hoy en día marcada por un puente diseñado por Javier Manterola, separa Barakaldo y Sestao. La pastilla de Sestao conserva dos de las especialidades industriales que han dado fama a la industria vizcaína: la construcción naval, con la sede de la factoría de Astilleros Españoles, del Grupo Izar, que en los últimos años ha construido grandes barcos para el transporte de gas. La segunda especialidad es la siderurgia, con la mini-acería de la empresa ACB (Acería Compacta de Bizkaia), hoy en día en manos del grupo Arcelor-Mittal. Esta planta puede considerarse heredera de la actividad siderúrgica de los altos hornos, aunque los procesos y los productos siderúrgicos son distintos.

En la misma pastilla de Sestao han quedado también superficies vacantes que se destinarán a usos residenciales. También se conservará, como infraestructura cultural, un alto horno que estuvo en funcionamiento hasta 1995.

Antes de llegar a Getxo habremos dejado, a mano derecha, la zona de la dársena de Lamiako, gran terreno baldío que se conservó en ese estado ante la previsión de su conversión a superficie portuaria: rodeado por las industrias químicas del río Udondo, por el río Gobelas y por las fábricas de Lamiako, este terreno se utilizó en el pasado como aeródromo, y fue escenario de la importación del *sport* británico a España, en

particular la especialidad llamada *foot-ball*. Hoy en día hay aquí un campo de fútbol, utilizado por grupos de inmigrantes latinoamericanos y africanos. Como podemos ver en los mapas anteriores el terreno está incluido en las “Áreas de Oportunidad”. Entre los usos futuros está previsto instalar aquí una depuradora de aguas.

La entrada en el municipio de Getxo está marcada por el cambio abrupto de las fábricas, aún en territorio de Leioa, a los bloques residenciales al borde de la Ría. La figura del Puente Colgante, estructura de hierro centenaria, e incluida en la lista patrimonial de la UNESCO, une con el traspasador para peatones y automóviles a Portugalete con el barrio de Las Arenas, en Getxo.

Las Arenas fue un barrio planificado en la segunda mitad del siglo XIX, ocupando playas extensas, anteriormente propiedades comunales, y urbanizado por capitalistas bilbaínos. El plano muestra una trama ortogonal, centrada en la ermita de Santa Ana, si bien el eje de la actividad es la calle Mayor, que se dirige desde el Puente Colgante hasta la estación del ferrocarril Bilbao-Las Arenas, hoy en día incorporada a la línea del Metro.

Desde Las Arenas avanzamos hacia Neguri siguiendo la Avenida Zugazarte. Neguri es el barrio emblemático de la burguesía bilbaína, si bien la trama urbana de grandes chalets con jardines privados se ha transformado considerablemente desde los años 1970, sustituyéndose por construcciones residenciales de pequeños bloques de tres o cuatro alturas. Algunos chalets se han transformado a usos hosteleros o como oficinas y sedes de empresas. El tramo entre la Avenida Zugazarte y la paralela de Negubide, fue planificada a comienzos del siglo XX, también sobre arenales, creándose el topónimo Neguri (poblado de invierno), en relación con los baños de mar, las fiestas náuticas, etc. El barrio de Neguri comprende también todo el caserío entre la avenida de los Chopos y la Playa de Ereaga, siendo especialmente significativo el conjunto de palacetes que se asoma al puerto a lo largo del paseo del Marqués de Arriluze hasta Punta Begoña. Aquí, junto al Puerto Deportivo haremos una pequeña parada para ver el puerto exterior, y el frente de Neguri, la Playa de Ereaga y el barrio del Puerto Viejo de Algorta.

### **4.3. El Txoriherri**

La vuelta hacia Bilbao la haremos siguiendo la carretera de la Avanzada, principal eje de tráfico, que conecta hoy en día la Margen Derecha con Bilbao, para asomarnos al Txoriherri. Tras pasar bajo las vías del Metro (Puente llamado del Peligro), llegamos a la rotonda de Artaza, en el límite entre los municipios de Getxo y Leioa. Junto a esta rotonda vemos el Palacio Artaza, antigua propiedad del Marqués de Chavarri, y hoy en día de propiedad pública (Gobierno Vasco), y sus jardines se han convertido en parque.

La carretera atraviesa el principal núcleo urbano del municipio de Leioa, y lo divide en dos partes. Por ello esta vía rápida se ha soterrado y se ha cubierto en algunos tramos. Leioa es un municipio residencial, que tuvo industrias importantes en la vega de Udondo. Hoy en día es la sede del campus de la Universidad del País Vasco, campus que nació como Universidad Autónoma de Bilbao en el año 1972, con las características urbanísticas ya conocidas y que serán familiares a quienes conozcan también la UAM y la UAB. El campus de la UPV de Leioa es hoy en día tan solo una parte de las instalaciones de la UPV/EHU, y se encuentra en remodelación. Actualmente muy mal comunicado por medio del transporte público con el resto del área metropolitana como con otros lugares de procedencia diaria de alumnado y trabajadores. La UPV cuenta con tres campus, que se denominan como las provincias: Alava, Gipuzkoa y Bizkaia, pero aquí “campus” tiene un sentido administrativo, y no necesariamente espacial, ya que hay tres vicerrectorados provinciales, pero la ubicación de los centros no obedece en

todos los casos a localizaciones. Así, puede hablarse de un campus de Alava porque en Vitoria casi todos los centros están relativamente próximos, en un área de la ciudad, pero no en el caso de Bilbao, donde hay Facultades y Escuelas repartidas en diferentes localizaciones, así como en San Sebastián.

En Asua (municipio de Erandio) enlazamos con la N-637 (Corredor del Txoriherri). Asua es un pequeño valle donde se instalaron industrias químicas, especialmente contaminantes, muchas de cuyas plantas se encuentran ahora en demolición. Propiamente, aquí comienza el Txoriherri, el valle de los pájaros, que fue hasta hace poco tiempo un espacio de carácter rural.

El Aeropuerto de Bilbao está instalado en terrenos de varios de estos municipios: Sondika, Loiu, Derio y Zamudio. El cambio de denominación de “Aeropuerto de Sondika” a “Aeropuerto de Loiu” se debe al cambio de emplazamiento de la terminal.

Desde el corredor del Txoriherri seguimos viendo una continua instalación de polígonos industriales, pabellones de almacenaje, salpicados por zonas residenciales de baja densidad. Derio es, por otra parte, la sede del cementerio metropolitano, establecido en los años 1930.

Nuestro recorrido en autobús llega hasta la rotonda de Zamudio, frente al Parque Tecnológico. El Txoriherri se ha convertido hoy en día en uno de los principales destinos de los movimientos domicilio-trabajo que parten desde Bilbao. Todavía en los años 1960 se pensaba que esta zona era el área natural de expansión residencial de Bilbao, que ya contaba con zonas industriales consolidadas, e incluso se convocó un concurso internacional de urbanización del Valle de Asua, concurso que se premió aunque no se llegó a ejecutar.

El Parque Tecnológico de Bizkaia, ubicado en Zamudio – y expandido a municipios próximos – se constituyó el año 1985, siguiendo las políticas existentes de esos momentos, con la intención de diversificar la estructura industrial y atraer sectores innovadores. Los factores de localización de los tecnopolos son bien conocidos: entorno ambiental agradable, proximidad a la universidad y al aeropuerto, entre otros. Algunas de las empresas implantadas entonces, en especial del sector electrónico, fracasaron, si bien ha habido una cierta continuidad de otras: aeronáutica, turbopropulsores. Pero, junto a los sectores industriales, se está dando más cabida a actividades de ingeniería y consultoría en general, o incluso secciones de trabajo rutinario de entidades financieras o empresariales.

Desde Zamudio volvemos hacia Bilbao por el corredor del Txoriherri, entrando en la ciudad por los túneles de Artxanda. Esta vía de peaje es una obra reciente (abierto al tráfico) el año 2002, aunque el proyecto data de la II República. Este acceso permite acceder desde el valle de Asua al centro de Bilbao en un tiempo medio de unos quince minutos (desde el aeropuerto, Mungia, etc.).

#### **4.4. La confluencia Ibaizabal-Nervión**

El extremo SE del Área Metropolitana está constituido por la zona conocida como Ibaizabal-Nervión. No obstante, recientemente los documentos del PTP del Bilbao Metropolitano, la llaman “Bajo Nervión”, aunque esta denominación es confusa, ya que por “Bajo Nervión” podría entenderse el bajo valle de la Ría de Bilbao, es decir, aguas abajo de Bilbao.

Como sub-comarca metropolitana está formada por los municipios de Basauri, Etxebarri, Galdakao, Arrigorriaga y Zaratamo. El PTP incluye además de los municipios citados, los de Miravalles, Arrankudiaga y Zeberio.



El núcleo urbano principal es Basauri, que destaca tanto en el sector industrial como en los servicios, seguido por Galdakao, sede ahora de un Hospital Comarcal de la red pública de sanidad. En la llanura aluvial del Ibaizabal se localizan algunas empresas industriales del caucho (Bridgestone), mientras que en las del Nervión se asientan las de laminados del grupo Arcelor. Tanto si se llega a Bilbao desde Vitoria por la autopista Vasco-Aragonesa, como desde San Sebastián, se atraviesa esta zona, en la cual Basauri es la encrucijada.

Nuestra salida de Bilbao por la Autopista del Cantábrico apenas nos deja ver una pequeña parte de esta zona. Antes de entrar en los túneles de Malmasin encontramos a mano izquierda el parque de Montefuerte, antigua zona minera perteneciente al municipio de Arrigorriaga. Una vez atravesado el túnel nos encontramos con el centro de distribución de abastos Mercabilbao, polideportivos locales, la prisión provincial, y cruzando el río Ibaizabal, distintos polígonos o *industrialdeak*.

La autopista atraviesa el barrio de La Cruz, y deja a mano derecha a Galdakao, llegando hasta el polígono de Erletxe. Una vez allí ya habremos salido del Área Metropolitana en dirección a San Sebastián.

## **5. Bilbao**

El plano de Bilbao muestra claramente las etapas de crecimiento urbano de la villa. Son fácilmente identificables las dos áreas con trama urbana formalizada correspondientes a la villa de origen medieval (el Casco Viejo), y a la ciudad de la época industrial (el Ensanche, cuyo proyecto fue aprobado en 1876). Rodeando al Casco Viejo están los barrios correspondientes a los arrabales extramuros, como Atxuri, Bilbao la Vieja y San Nicolás, junto con los barrios de Begoña (anteiglesia a partir de la cual se funda la villa), y Santutxu.

El Ensanche se encuentra rodeado de barrios que crecen a partir de la anexión de municipios contiguos como Deusto y Begoña, con una muy variada tipología de barrios, desde urbanizaciones en topografías difíciles (Ciudad Jardín, Uribarri, calzadas de Mallona, etc.) hasta barrios planificados de acuerdo con ideas racionalistas como San Ignacio, o incluso, prolongaciones del Ensanche extendidas por un crecimiento radial (barrio de Rekalde).

La figura nº 5 muestra el Plano del Ensanche extendido sobre fincas de la burguesía existentes con anterioridad al año 1876.

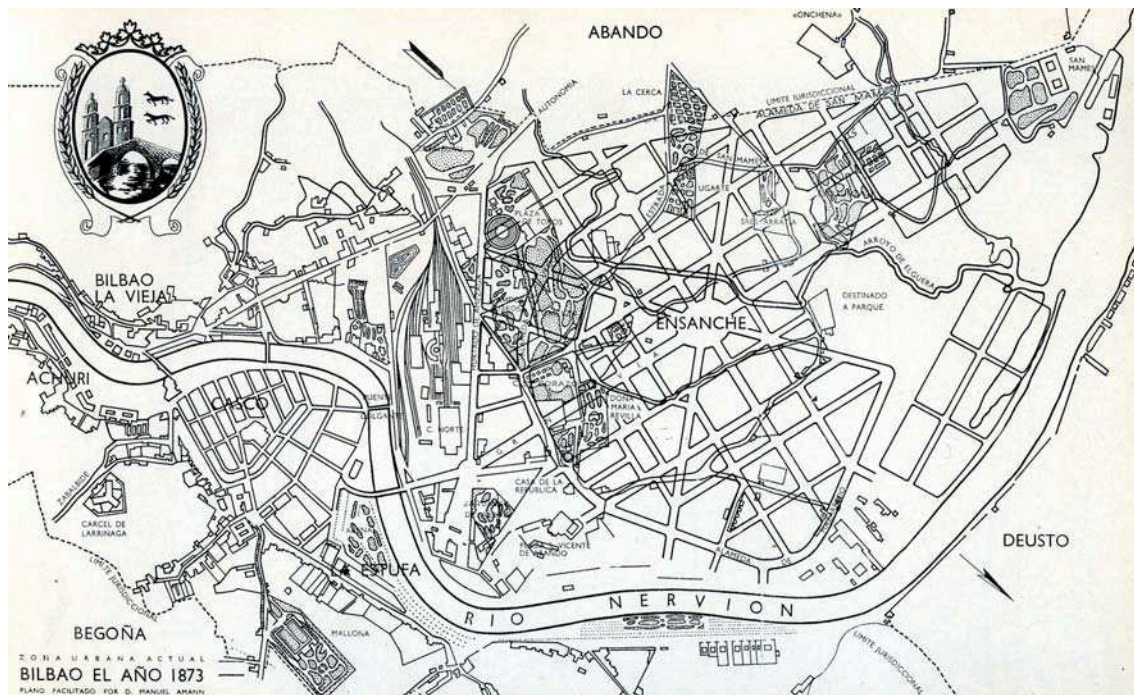


Figura nº 5. Plano del Ensanche conteniendo las tramas constructivas anteriores, original de Manuel Amann.

Debido a que el tema de la excursión es la renovación y la revitalización urbana conviene que veamos un plano de Bilbao en el que se localizan las zonas que han experimentado grandes cambios a partir de los años 1980. La Figura 6 representa estas zonas.

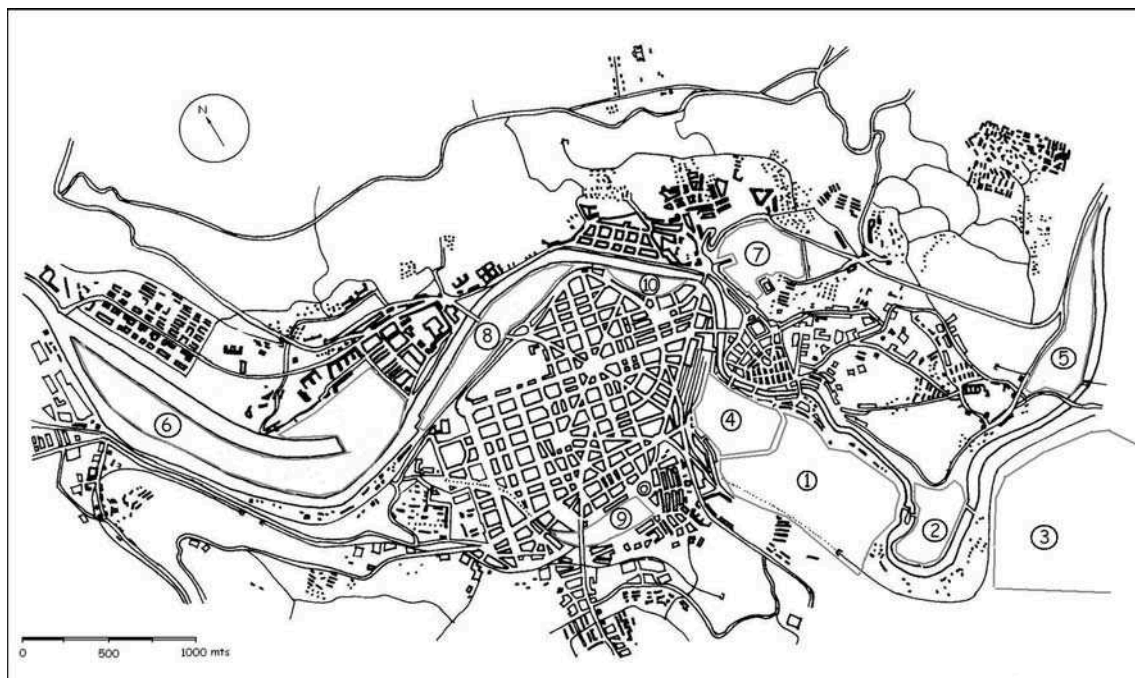


Figura nº 6: Áreas industriales, mineras, portuarias y ferroviarias en renovación. Fuente: Juaristi, J. (2006)

Los números del mapa identifican las siguientes zonas:

1. Mirivilla. Antigua zona minera y hoy en día barrio residencial en construcción, en la que se están instalando servicios y equipamientos metropolitanos: estadio de Baloncesto, Parque de Bomberos, Comisaría de la Policía Municipal.
2. Minas del Morro. Antigua zona minera en la que se espera construir un parque y equipamiento deportivo o lúdico (rockodromo).
3. Parque de Montefuerte. Zona minera convertida en el parque.
4. Barrio de Bilbao la Vieja: antiguo barrio obrero, marginado por las infraestructuras de transporte, y hoy en día en proceso de renovación social y funcional.
5. Bolueta. Una de las primeras zonas industriales de Bilbao, y quizá la última en perder esta función. El desmonte de una planta siderúrgica va a dejar espacio para la construcción de viviendas.
6. Zorrozaurre: península creada por la construcción del Canal de Deusto en los años 1960, conocida hasta entonces como la ribera de Deusto. Inicialmente fue un barrio de fincas burguesas, y posteriormente, obrero y portuario, pues ahí se localizan aun unas cuantas industrias. En la actualidad la función residencial es muy reducida (no llega a los 500 residentes). Sobre esta zona existen proyectos ambiciosos de urbanización, encargados a la arquitecta Zaha Hadid, y se espera presentar como ejemplo de revitalización, con la localización aquí de empresas punteras. De acuerdo con los anteproyectos, la Península se transformará en una isla unida con varios puentes a las riberas. Frente a esta Península, en la orilla izquierda está el barrio de Olabeaga, de características similares (barrio portuario), en una posición clave para el desarrollo de infraestructuras viarias, en conexión con la zona de la antigua Feria de Muestras.
7. Parque de Echevarría. Hasta comienzos de los años 1980 se localizó ahí la planta de aceros especiales que llevaba ese nombre. Su espacio se transformó directamente en parque. En la actualidad se está excavando en esta zona los túneles de la línea de metro con dirección a Uribarri y Matiko.
8. Abandoibarra. Es la zona emblemática de la transformación de Bilbao, donde se establecen los iconos arquitectónicos de la nueva ciudad. Hasta los años 1980 estuvo ocupada esta zona por los Astilleros Euskalduna (en el tramo entre la Plaza del Sagrado Corazón y el Puente de Deusto), por una terminal de contenedores de RENFE, por varios hangares portuarios, y por una fábrica de maderas (en el tramo entre el Puente de Deusto y el puente de Euskalduna).
9. Amézola. Antigua estación de mercancías convertida en parque y zona residencial, continuada por la Avenida del Ferrocarril.
10. Uribitarte. Antigua zona portuaria. Tras el fracaso de un proyecto inmobiliario que pretendía la rehabilitación del Depósito Franco del Puerto, el suelo fue recalificado para el proyecto Isozaki Atea (Puerta de Isozaki): dos torres residenciales rodeadas de pequeños bloques de viviendas y servicios.

Ya que la visita no nos permite recorrer todas esas zonas, nos centraremos en comentar los cambios principales en las dos zonas más características del urbanismo histórico de Bilbao: el Casco Viejo y el Ensanche, acercándonos desde ahí a las zonas más próximas en transformación.

### **5.1. El Casco Viejo**

El Casco Viejo comprende el espacio urbano de Bilbao hasta mediados del siglo XIX, e incluye propiamente, la trama medieval: las Siete Calles que dan a la Ría, comprendidas entre la Calle Ronda y la Calle Barrencalle Barrena, limitadas por la calles transversales de Cinturería y Torre, e incluyendo la Catedral.

Las Siete Calles desembocaban en un amplio espacio portuario llamado la Plaza Vieja, dónde hasta finales del siglo XIX estuvo la casa consistorial, en el lugar que hoy ocupa el Mercado de la Ribera, obra de los años 1920.

Salvo el plano urbano o la toponimia es muy difícil encontrar algo medieval en las Siete Calles (arquitectura o arqueología) salvo quizá, con la imaginación, algunos sillares de las casas de la calle Ronda que pudieron pertenecer a la vieja muralla.

El edificio mismo de la catedral, de estilo gótico, fue muy reconstruido e intervenido en el siglo XIX. Sus rosetones góticos fueron diseñados por Severino de Achúcarro, uno de los técnicos que diseñó el plan del Ensanche. La advocación a Santiago indica que Bilbao fue una villa de etapa en el camino compostelano. El rango de Catedral lo alcanza esta iglesia el año 1949 cuando se erige la Diócesis de Bilbao. El edificio catedralicio, relativamente pequeño y modesto, comparte categoría con lo que para muchos bilbaínos es propiamente la “catedral”, el estadio de fútbol de San Mames.

La ampliación urbana del casco medieval de las Siete Calles comienza cerca de la sede bilbaína de este X Coloquio, la calle Banco de España. Allí, la confluencia de la calle de en medio o Artekale con la calle de la Cruz sigue denominándose “Portal de Zamudio”. Allí estaba la puerta de la muralla por la que salía el camino que se dirigía al Txoriherri.

Partiendo del plano medieval un conjunto de calles se dirigen de forma radial hacia la Ría y marcan esta ampliación posmedieval, sobre todo dieciochesca: las calles Santa María, Nueva, Bidebarrieta, Correo y Askao. Entre estas dos últimas calles nombradas se construyó, hacia 1830 la Plaza Nueva, obra cuya conclusión corrió a cargo del arquitecto Silvestre Pérez. Desde Askao el Casco Viejo se prolonga aguas abajo de la Ría en dos calles paralelas: la calle de la Esperanza, y la calle Viuda de Epalza (antes conocida como la Estufa), hacia los muelles de la Sendija.

El Paseo del Arenal es prácticamente el centro de la vida pública de Bilbao en los días de fiesta. Fue el espacio portuario por antonomasia, ya que antes de canalizarse la Ría se encontraba aquí el varadero donde quedaban los barcos en marea baja. Junto al Arenal creció el arrabal marinerio de San Nicolás, en torno a la ermita de esa advocación, que más adelante se convirtió en parroquia. En el siglo XVIII el Arenal era ya un paseo-salón barroco, como muestra alguna pintura de la época, aunque lindante con los muelles de carga y descarga que han llegado a estar activos hasta los años 1960. También fue un paseo-bulevar en el XIX, concentrando la actividad de los cambistas, corredores de comercio, prestamistas, negociantes y banqueros, aunque esta actividad no dio lugar aquí a edificios especiales, si exceptuamos el edificio-bombonera del BBVA, situado junto a San Nicolás, primera sede “suntuaria” del Banco de Bilbao, nacido el año 1857.

Si comparamos el Casco Viejo de Bilbao con los cascos históricos de otras ciudades españolas podemos afirmar que es un modelo de conservación de tramas urbanas bien definidas, como la trama medieval tan repetida en villas vascas, de calles paralelas y cantones transversales, de calles con palacetes burgueses y viviendas de vecinos de diversas procedencias sociales.

Otro aspecto de comparación es la monumentalidad, ya que el Casco Viejo bilbaíno no ha destacado nunca por inmuebles patrimoniales de valor, y por eso no ha sido hasta fecha muy reciente un espacio turístico, sino más bien comercial: pequeñas tiendas, especialmente negocios familiares con tradición, en ropa, calzado, textiles, etc. y sobre todo bares y tabernas, como espacio de esparcimiento de la ciudad. Hoy en día empiezan a aparecer grupos de turistas solitarios, desviados del museo Guggenheim por literatura de las “guías-gourmet” hacia descubrimientos

gastronómicos únicos, o los grupos de viajeros desembarcados de los cruceros que recorren apresuradamente la ciudad detrás de una guía, y que parecen competir en velocidad con otros grupos semejantes.

Las características socio-demográficas de los residentes del Casco Viejo han estado marcadas por los procesos comunes que ya son bien conocidos, en especial por el envejecimiento de la población, y por factores urbanísticos como la peatonalización, y las condiciones de un medio muy comercial y festivo. Las familias jóvenes raramente se establecen en el Casco Viejo, o si lo hacen es temporalmente. Cierta “gentry” artística o bohemia ha podido ser atraída en algún momento, aunque el Ayuntamiento de Bilbao ha utilizado y utiliza cierta “gentrificación inducida” dirigida a esos grupos profesionales de artistas de vanguardia para regenerar el barrio de Bilbao La Vieja, mucho más deteriorado socialmente, creando residencias de estudiantes, espacios de arte, o salas de conciertos de rock (Bilborock, en la iglesia de la Merced) para cambiar la imagen del barrio.

La renovación comercial del barrio también fue un fenómeno relativamente rápido, ya que las inundaciones del verano de 1983 aceleraron el proceso de cierre de comercios obsoletos. Estas inundaciones, cuya cota máxima de la lámina de agua está grabada en varias paredes del Casco Viejo, supusieron un punto y aparte para las actuaciones urbanísticas. Las inundaciones aceleraron la peatonalización de las calles, y se establecieron normas estéticas para las fachadas de los comercios. También se intentó, a partir de entonces crear un mayor atractivo del comercio al por menor para la zona. Esta renovación comercial ha llevado, como en otros muchos lugares, a una mayor presencia de cadenas de franquicia en ropa y calzado, aunque todavía subsisten empresas locales de prestigio, en especial en las calles Correo y Bidebarrieta.

No obstante el comercio tradicional se va deteriorando en algunas calles por la presencia de establecimientos de carácter más marginal, como tiendas de piercing y tatuajes, baratijas exóticas, locutorios, comida rápida, etc.

Desde el Casco Viejo nos asomaremos hasta el Puente de San Antón para ver la abertura de la trama urbana del barrio de Bilbao la Vieja hacia el nuevo barrio de Mirivilla, a través de la nueva calle de Claudio Gallastegui, tratando de romper el aislamiento físico de este barrio.

## **5.2. El Ensanche**

El Plan del Ensanche de Bilbao fue aprobado el año 1876, y fue llevado a cabo gracias a las circunstancias políticas – abolición de los Fueros en esa misma fecha – lo cual permitió la anexión de los municipios vecinos, en especial, la anteiglesia de Abando. Hubo anexiones posteriores como la de las anteiglesias de Deusto y Begoña, hacia el año 1925.

Desde el punto de vista urbanístico el plan del Ensanche preveía el crecimiento urbano de la villa sobre una amplia terraza fluvial en la Margen Izquierda de la Ría sobre la que ya existen, en ese momento, la estación de ferrocarril (la línea Bilbao-Tudela se abrió el año 1857), así como tinglados portuarios, astilleros de ribera, y también residencias de la burguesía. El plano, diseñado por los ingenieros Pablo Alzola y Ernesto Hoffmeyer y el arquitecto Severino Achúcarro contempla una trama ortogonal cuyo eje principal Este-Oeste, la Gran Vía, se prolonga entre la Plaza Circular (llamada Plaza de España en la Segunda República) hasta la Plaza del Sagrado Corazón. Hay dos ejes diagonales (las calles Elcano y Ercilla) que se cortan en la Plaza Elíptica (Plaza de Federico Moyua). El plano también incluye los

terrenos de la Margen Derecha de la Ría junto al Campo del Volantín (calles Huertas de la Villa y Castaños). Fuera del plano ortogonal queda el barrio de Recalde, situado al sur de la calle Autonomía, conectado con el Ensanche por la calle Gordóniz, también una vía diagonal secundaria.

El plan del Ensanche incluye un parque urbano (Parque de Doña Casilda), y pequeñas plazas ajardinadas en los cruces de las principales calles.

Hacia 1915 se planifica la “Avenida de 50 metros de ancha” (actual Avenida Sabino Arana), que segrega del Ensanche el barrio de Basurto, en el que se construirá a comienzos del siglo XX el Hospital Civil.

Durante la etapa industrial, la zona de mayor actividad mercantil se concentra en el primer tramo de la Gran Vía, entre el Puente del Arenal y la Plaza Elíptica, donde se establecen las sedes de los bancos y compañías aseguradoras, las oficinas centrales de empresas navieras, las aduanas, los juzgados, la Bolsa de Comercio, adquiriendo esta zona el carácter de un pequeño CBD de aire londinense, con calles especializadas en sedes de periódicos, despachos de abogados, etc. Era, naturalmente, un CBD sin rascacielos, como ahora vuelven a estar de moda, ya que el único edificio en altura, la sede del Banco de Vizcaya, en la Plaza Circular, se construye en 1972. Este inmueble se encuentra ahora a la venta. Esta etapa mercantil ha dejado como rastro las distintas estatuas de Hermes-Mercurio repartidas por la ciudad, además del abundante uso, como motivo decorativo, del famoso caduceo, no sólo en edificios de entidades financieras, sino también en los dinteles de portales de casas particulares, jardines públicos, etc.

La urbanización de la parte de la Gran Vía entre la Plaza Elíptica y la Plaza del Sagrado Corazón se realiza después de la Guerra Civil. Hasta entonces la calle era conocida como la Avenida de los Auxiliares, en recuerdo a las tropas liberales que defendieron Bilbao en la Segunda Guerra Carlista.

En general, se puede decir que el Ensanche se ha ido completando sin abusar de los volúmenes construidos, o sin estridencias especiales, como la torre del Banco de Vizcaya, ya mencionada. Tan sólo aparecen puntualmente algunos edificios de oficinas (Edificio Albia, junto a Uribitarte), o residenciales (torres de Zabalburu, torres de la Avenida Sabino Arana) o el hito aún en construcción de la Torre Iberdrola. Todo ello parece suficiente para calmar la *skyscrapermania* local.

Entre los cambios recientes más destacables en el Ensanche se podría nombrar el aumento de la peatonalización de las calles y la disminución del tráfico del automóvil privado por la ciudad, en especial desde la puesta en marcha del Metro, el año 1995. La peatonalización ha sido impulsada también por políticas de disuasión del aparcamiento (zonas OTA con plazas muy restringidas), con la creación de aparcamientos subterráneos para residentes bajo plazas y zonas urbanas comunes, etc. La reorganización del transporte urbano ha seguido un avance relativo a la disponibilidad de espacios. Así, la línea de RENFE Cercanías, que circunvalaba el Ensanche con un trayecto junto a la Ría ha sido suprimida en ese trayecto, aunque los trenes llegan a la Estación de Abando desde el sur (variante sur ferroviaria), con paradas en San Mames, Amezola y Autonomía. Por otra parte, el tranvía local de la compañía Euskotran sigue en gran parte el trazado que seguía la vía de RENFE.

Han aparecido así nuevos puntos de intermodalidad del transporte como la Estación de Autobuses de San Mames, que conecta 4 modalidades (RENFE Cercanías, Metro, autobús y tranvía).

Nuestra visita peatonal por el Ensanche seguirá la parte inferior de la Gran Vía, para alcanzar los Jardines de Albia (centro de la anteiglesia de San Vicente de Abando), para salir a los muelles de Uribitarte (Isozaki Atea), y atravesar Abandoibarra hasta



el puente de Euskalduna, desde donde veremos la península de Zorrozaurre y el barrio de Olabeaga.

### **Bibliografía General sobre Bilbao y obras citadas.**

Allende Landa, J. (2002): *Ordenación del Territorio y Políticas sectoriales*. Bilbao. Universidad del País Vasco.

Beascoechea Gangoiti, J.M. (2007): *Propiedad, Burguesía y Territorio: la conformación urbana de Getxo en la Ría de Bilbao*. Bilbao. Universidad del País Vasco.

Bilbao Metrópoli-30: <http://www.bm30.es/>

Bilbao Ría 2000: <http://www.bilbaoria2000.org/ria2000/index.htm/>

Clemente Cubillas, E. (1981): El crecimiento urbano de la Margen Izquierda del Nervión. En *Lurralde*, nº 4, 167-196.

Diputación Foral de Bizkaia (2006): Plan Territorial Parcial del Bilbao Metropolitano.

Esteban Galarza, M. (1999): *Bilbao, luces y sombras del titanio: el proceso de regeneración del Bilbao Metropolitano*. Leioa. Universidad del País Vasco.

Fernández de Pinedo, E. (1974): *Crecimiento Económico y transformaciones sociales en el País Vasco (1100-1850)*. Madrid. Siglo XXI.

Ferrer Regales, M. (1968): *La Industria de la España Cantábrica*. Bilbao. Moretón.

Ferrer Regales, M. y Precedo Ledo, A. (1977): *Las Ciudades de Guipúzcoa y Vizcaya*. Durango. Leopoldo Zugaza.

García Merino, L.V. (1981): Ría, puerto exterior, superpuerto: tres etapas en la proyección de Bilbao hacia el mar. En *Lurralde*, n 4. 129-165.

García Merino, L.V. (1987): *La formación de una ciudad industrial: el despegue urbano de Bilbao*. Oñati. Instituto Vasco de Administración Pública.

García Palomares, J.C. y Gutiérrez Puebla, J. (2007): Pautas de movilidad en el Área Metropolitana de Madrid. *Cuadernos de Geografía*, 81-82, 7-30.

Gobierno Vasco (1997): *Directrices de Ordenación Territorial de la Comunidad Autónoma del País Vasco*. Vitoria-Gasteiz. Servicio Central de Publicaciones.

Juaristi, J. (1985): *La Estructura Urbana de Vizcaya*. Bilbao. Universidad del País Vasco.

Juaristi Linacero, J. (1997): Paisajes y Proyectos en el Bilbao del siglo XX. *Cuadernos de Alzate*, nº 17, 37-56.

Juaristi Linacero, J. (1999): La postmodernización como estrategia de revitalización urbana: aprendiendo de Bilbao. En *El Territorio y su Imagen*. Málaga. Asociación de Geógrafos Españoles y Departamento de Geografía de la Universidad de Málaga. 1085-1097.

Juaristi, J. (2006): Urban renewal and the industrial past of Bilbao. En Lois González, R.C. (ed): *Urban Changes un different scales: systems and structures*. Santiago de Compostela. Universidade de Santiago de Compostela. 677-692

Juaristi Linacero, J. (2009). La red urbana vasca y el área metropolitana de Bilbao en la transición postfordista (1981-2006). En Rodríguez Gutiérrez, F. (ed): *Áreas Metropolitanas en España. La nueva forma de la ciudad*. Oviedo. Universidad de Oviedo. 73-101

Mas Serra, E. (2009): Actitudes respecto de la ordenación del territorio en Bilbao, Bizkaia y el País Vasco. *Boletín de la AGE*, nº 50, 455-460.

Precedo, A. (1977): *Bilbao y el Bajo Nervión. Un espacio Metropolitano*. Bilbao. Junta de Cultura de Bizkaia.

Ruiz Urrestarazu, E. y Galdos Urrutia, R. (2008): *Geografía del País Vasco*. San Sebastián. Nerea.

Salazar, J. (1979): El Planeamiento Urbanístico y la Estructura Urbana de Bilbao. En *Común*, nº 2, 78-92.

Sánchez de Madariaga, I. (1999): *Introducción al Urbanismo. Conceptos y Métodos de la Planificación Urbana*. Madrid. Alianza.

Torres Enjuto, M.C. (1995): *Industria y Territorio en Vizcaya*. Vitoria-Gasteiz. Instituto Vasco de Administración Pública.

**- PAÍS VASCO -**

**JUAN CRUZ ALBERDI COLLANTES**

# **DONOSTIA-BAIONA**

**3 DE JULIO DE 2010**



DONOSTIA-BAIONA

Juan Cruz Alberdi Collantes

Universidad del País Vasco/Euskal Herriko Unibertsitatea

El corredor metropolitano Donostia-Baiona está conformado por una continuo urbano que se extiende desde los municipios que conforman el área submetropolitana de la capital Guipuzcoana (Usurbil, Andoain, Hernani,...) hasta la franja costera que marca el fin de los Pirineos y el inicio de la región de las Landas y que tiene en Biarritz y Baiona sus principales localidad.

La visita se centra en la descripción de gran parte de este corredor, especialmente del área que se extiende desde San Juan de Luz hasta Donostia. En la memoria que desarrollamos a continuación profundizamos en algunos de los temas que durante el itinerario describiremos y que hemos elegido por su representatividad en la conformación del tejido urbano y el modelo de ordenación de la comarca.

### **1- Aproximación a los proyectos de colaboración transfronterizos: la Eurociudad Donostia-Baiona y el Consorcio internacional**

Durante el año 1992 se dan los primeros pasos para dar lugar a lo que posteriormente se denominó “Eurociudad Donostia-Baiona”. Este es un proyecto transfronterizo que pretende revitalizar un espacio compartido por dos estados y una frontera que en la actualidad no existe. Se ubica concretamente entre las dos ciudades mencionadas que suponen, a su vez, los dos extremos del territorio donde se ubican otros núcleos vascos y aquitanos a ambos lados de la antigua línea fronteriza; Pasaia, Rentería, Irún, Hondarribia, Hendaia, Biarritz, Anglet, etc.

En esos momentos el área que discurre desde Donostia hasta la frontera con Francia, por una parte, incluyendo la mayor parte de los municipios englobados bajo la denominación de área funcional Donostialdea-Bajo Bidasoa y, por otra, un territorio capitaneado por las ciudades antes mencionadas BAB, pero que incluye otros pequeños

núcleos como Hendaia, Zibure, Donibane Loitzune, etc., engloba una superficie de 58.934 km<sup>2</sup> (Sansinenea, 2001). Además, entre las dos ciudades más importantes y a la vez los dos núcleos más distantes que enmarcan dicho territorio (Baiona y Donostia), existen 50 kilómetros en línea recta. Junto a estos datos conviene señalar que, en ese mismo momento, estamos hablando de una población de 504.263 habitantes. La Eurociudad puede contar con una magnífica oportunidad de desarrollar una potencialidad como es una posición más o menos central de este arco y con evidentes posibilidades de conexión del mismo con un eje prioritario y bien constituido y conectado como es el Eje Mediterráneo. Para ello resulta estratégica la conexión con ciudades como Pamplona, Logroño y, sobre todo, Zaragoza.

Es en 1993 cuando las administraciones implicadas en este proyecto firman el acuerdo. En él toman parte: a escala local distintos municipios y comunas, en el ámbito foral y departamental la Diputación Foral de Gipuzkoa y el Conseil General des Pyrénées Atlantiques, a nivel regional el Gobierno Vasco y el Conseil Regional d'Aquitaine y estatal con la participación de los dos gobiernos centrales; el español y el francés. Aparte, la participación o interés del estado Francés se manifestó, en su momento, a través de la inclusión del proyecto de la Eurociudad dentro de la iniciativa DATAR, organismo interministerial encargado de la coordinación en aras a la correcta ordenación del territorio.

### Ortofoto Turística de la Eurociudad Donostia-Baiona



Existen diferentes niveles de objetivos a cumplir, desde el principal ya reseñado y que pasa por integrar ambos lados de la frontera y reforzarse de manera que este espacio cuente con un peso importante dentro de la Unión. Este gran fin o filosofía del



proyecto, a su vez, aparece dividido en tres grandes objetivos generales que son los siguientes:

- El desarrollo de una Plataforma intermodal logística. Este se configura como un hecho fundamental que trata de organizar y gestionar correctamente una gran cantidad de flujos y mercancías que por vía marítima, terrestre o aérea pasan por este territorio de una forma no excesivamente ordenada y que ha dado lugar a importantes problemas de inexistencia de las necesarias plataformas, la congestión de ciertas infraestructuras y la pérdida general de competitividad con respecto a otros territorios.
- La necesidad de configurar una metrópoli policéntrica en red. Dentro de lo marcado por los diferentes documentos de planificación pero fundamentalmente por la ETE (Estrategia Territorial Europea), se aboga por regiones no excesivamente pobladas y por la potenciación de aquellas áreas y ciudades de tamaño medio que de lugar a una red bien conectada de ciudades que pueda cumplir con dos subobjetivos importantes como es la descongestión de las áreas muy pobladas y la conexión de aquellas con un carácter más marginal, rural o no desarrollado que pueda de esta manera conectarse e integrarse con garantías dentro del espacio europeo. Dentro de la Eurociudad este objetivo se basa en la necesidad de potenciación de infraestructuras, servicios y equipamientos que doten a la misma del grado de competitividad necesario.
- La idea de metrópoli verde. Otro de los grandes objetivos de la ETE y del tan manido concepto de Desarrollo Sostenible. Al respecto, la Eurociudad cuenta con unos evidentes valores ambientales y territoriales que requerirían del necesario respeto y de la necesidad de ordenarlo y gestionarlo de forma responsable de manera que dichos valores supongan a su vez una mejor calidad de vida para la población residente y un vector de atracción para aquella población que acuda al territorio con ánimo de emplear su tiempo libre o invertir en diferentes sectores.

A su vez, estos objetivos aparecen desgranados en las denominadas diez líneas básicas de actuación que pueden considerarse como objetivos específicos y aplicados: Eurocorredor intermodal, Cabezas logísticas, Gran equipamiento de excelencia, Simbología propia conjunta, Estructurar la metrópoli, Servicios públicos competitivos, Potenciar el transporte público y control del privado, Valorizar y equilibrar el tejido urbano, Excelencia medioambiental, Potenciar los valores y potencialidades existentes.

Por último y con un mayor grado de aplicabilidad se proponen 25 acciones más una suplementaria pero importante: Trazado de Alta velocidad, Nuevo sistema logístico, Parque industrial logístico, Integración logística de los puertos en red, Cabotaje internacional, Ciudad aeroportuaria Autopista de la información, Recinto ferial de la eurociudad, Apropiación metropolitana de los hitos singulares, Servicio transfronterizo de saneamiento de las aguas de Txingudi, Consorcio de los núcleos de la Bahía de Txingudi, Articulación de una oferta turística y cultural conjunta, Simbología común, Sensibilización ciudadana y creación de medios de comunicación, Nueva red viaria de la Eurociudad, La columna verde: el metro ligero, Red integral para el tratamiento de los residuos sólidos urbanos, Nueva ordenación de los servicios públicos locales, Oferta universitaria integrada, Red de transporte público urbano y generación de parkings disuasorios, Oferta sanitaria integrada, Carta o label de ecología metropolitana, El parque de la Eurociudad, El parque portuario del Aturri, Pasajes e Irún.

La última de las acciones, la recogida bajo el epígrafe 25+1 trata de conferir una marca de clase a este territorio a través de una denominación que, en un futuro más o menos próximo, pueda agrupar bajo un único nombre todos estos municipios. Al respecto, el punto de partida aboga por la generación de un único gran municipio o distrito que, por otra parte, se configuraría como el indicador indiscutible de que las fronteras físicas y mentales han sido realmente superadas.

Además de todo esto es conveniente tener en cuenta como se organizan los órganos de gestión y decisión en torno a la idea y el proyecto de la Eurociudad. Precisamente, a comienzos del 97, observando que la idea iba calando a ambos lados de la frontera y a diferentes niveles administrativos, se genera la denominada: “Agencia Transfronteriza para el Desarrollo de la Eurociudad”. Se trata de una figura privada que se contempla como una Agrupación Europea de Interés Económico (AEIE) (Sansinenea, 2001). Con ello se evitan los problemas derivados de la diferente legislación existente en los dos lados de la frontera, de manera que el órgano es perfectamente competente e independiente para tomar las decisiones que considere oportunas. No obstante, los participantes o componentes de la agencia son cargos públicos de diferentes administraciones a ambos lados de la frontera. Además la financiación depende en gran medida de dichos niveles a través de los fondos de los distintos proyectos INTERREG otorgados por la Unión Europea.

Por otra parte, además de estos órganos de gestión, se crean otros consultivos o técnicos donde se pretenden aglutinar aquellas iniciativas y estudios de carácter científico-técnico que puedan servir para impulsar, consolidar y llevar a la praxis el proyecto de la Eurociudad. Muy ligado a esto aparece la idea de desarrollar una planificación a modo de documento estratégico de ordenación y se adopta la idea de generación de un libro blanco que cumpla con este cometido. El Libro Blanco aparece como embrión de lo que en un futuro puede ser un plan director o schéma directeur, figuras ya existentes a ambos lados de la frontera que precisamente supere los impedimentos jurídico-administrativos propios de la existencia de dos estados, para constituirse como la única figura de planificación con competencias o práctica sobre el área.

No obstante, el Libro Blanco ha generado una serie de líneas de posible aplicación o acciones que deben contemplarse como meras propuestas. De esta forma, se puede hablar de grandes ideas, conceptos que todavía no podrían estimarse como proyectos pero que apuntan a serlo en el futuro. De hecho podrían ser la base de los futuros proyectos, siempre teniendo en cuenta la necesidad de figuras planificadoras y gestoras con mayor especificidad y, sobre todo, con el consenso político y social a ambos lados.

Fuera de estas cuestiones, si se quiere más puntuales, la realidad a día de hoy y ya cumplidos los primeros 15 años, demuestra que esos grandes objetivos y el espíritu constructivo con el que se inició la idea se han ido viendo diluidos por la imposibilidad de superar barreras de partida que terminan por ser más poderosas de lo pensado. Al respecto, mientras uno de los objetivos era precisamente la idea de una cooperación transfronteriza, ésta no ha sido conseguida, no sólo a este nivel, sino a nivel municipal. Ni en el lado francés ni en el vasco han existido iniciativas que puedan aunar diferentes ayuntamientos o comunas y pasen por encima del nivel local en beneficio de la ordenación territorial.

La realidad del Consorcio Transfronterizo Bidasoa-Txingudi parte del convencimiento de que las relaciones mutuas entre Irun y Hondarribia en el País Vasco Peninsular y a Hendaia en el Continental contribuirá a la revalorización y al desarrollo de las zonas fronterizas. Con estas premisas, los ayuntamientos de la comarca, a fin de impulsar y potenciar la cooperación y la actuación común, crean esta figura, mediante la

firma del convenio interadministrativo de cooperación transfronteriza entre los municipios de Irun, Hondarribia y Hendaia el 23 de Diciembre de 1998.

El tratado de Baiona (1995) constituye el paso realizado por los Estados Español y Francés para facilitar la aplicación del convenio Marco Europeo. Se pretende dotar a las entidades territoriales de un marco jurídico adecuado para llevar a cabo la aplicación de la cooperación transfronteriza. El tratado de Baiona, con su límite de aplicabilidad territorial, establece el contexto legal concreto en el que se basa la experiencia del Consorcio Bidasoa-Txingudi, exigiendo el tratado la conclusión de un convenio entre las entidades territoriales que pretendan crear y gestionar equipamientos o servicios públicos y coordinar sus decisiones en los ámbitos de interés común, que se firma finalmente el 23 de Diciembre de 1998. El convenio, en principio, se firma con el objeto de cumplir los fines que de manera resumida a continuación describimos:

- Turismo. Entre otros aspectos se pretende realizar una oferta común de los tres municipios, seguir una política similar, promocionarse de manera conjunta y crear un centro de iniciativas

- Cultura: promover el aprendizaje de las diferentes lenguas, realizar cursos de formación cualificante, realización de manifestaciones culturales... .

- Social: establecimiento de un servicio común de acogida de colectivos emigrantes con dificultades, puesta en marcha de una oficina de información social, asesoramiento a profesionales y ciudadanos sobre legislación social y sanitaria... .

- Desarrollo económico: creación de una célula de información, asesoramiento y de formación para los impulsores de proyectos, organización de transportes regulares fronterizos, favorecer el establecimiento de una plataforma intermodal y participar en su gestión... .

Los ayuntamientos de Hendaya, Hondarribia e Irun, por tanto, a fin de impulsar y potenciar la cooperación y la actuación común, crean el Consorcio Transfronterizo Bidasoa-Txingudi como entidad asociativa de entidades locales con personalidad jurídica de carácter público. Una vez firmado el tratado, la entidad comienza a poner en marcha diferentes iniciativas encaminadas a desarrollar los objetivos propuestos destacando los avances realizados en el área del turismo con la elaboración de información turística y su promoción conjunta en ferias, junto al impulso del deporte, sobre todo en organización de eventos y grupos de trabajo por modalidades.

Al mismo tiempo que se inician acciones en los campos señalados el Consorcio va redactando el Plan Estratégico del Bidasoa, a partir del año 2000. Como resultado del mismo se señalan tres ejes estratégicos o áreas de intervención, que son las siguientes:

Eje 1. Comunicaciones, urbanismo e infraestructuras.

Eje 2. Turismo - oferta, gestión, promoción- e itinerario.

Eje 3. Deporte, cultura e información ciudadana.

Con relación a la labor que ha de ejercer, a los campos de trabajo que se han desarrollado hasta el momento y a los que en el futuro se deberían de abordar, cabe apuntar que ha sido el área de ocio y deporte la más trabajada mientras las acciones en materia de turismo han sido reducidas y recientes. El resto de áreas consideradas estratégicas, como la de desarrollo económico o Bienestar Social, apenas han sido abordadas. De hecho, su labor principal ha estado orientada a actividades dirigidas al mundo escolar, preferentemente a la coordinación de eventos deportivos entre las tres ciudades que lo componen.

Las dificultades de coordinación interadministrativa son las responsables del escaso avance que en muchas de las áreas definidas se está produciendo. La dificultad principal parece establecerse en el retraso producido en la administración francesa, con un sistema muy centralizado y rígido, de difícil adecuación a demandas de colaboración entre diferentes administraciones. Cualquier acción en materia de educación, promoción económica, movilidad,... ha de contar con el aval nacional y esta labor no está contemplada en la legislación vigente, quedando a menudo apartadas. El desarrollo del Consorcio en las actuales condiciones legislativas es muy difícil y su futuro dependerá del papel que la región pueda tomar en la administración francesa, un cambio anunciado aún sin materializarse. Lo que parece evidente, según su personal técnico, es que los próximos años se definirá su futuro. De sus resultados dependerá que la administración municipal siga apoyándolo.

## **2.- La Bahía de Pasaia: espacio urbano a regenerar**

La bahía de Pasaia se encuentra, comprendida dentro del Área Metropolitana de Donostia, conjunto urbano continuo que constituye uno de los tres polos del Sistema Polinuclear Vasco de Capitales. Se trata de un territorio denso constituido por un

continuo urbanizado que se extiende por los términos municipales de Donostia, Pasaia, Rentería, Lezo y Oiartzun comprendiendo un total de 246.873 habitantes. El entorno de la Bahía de Pasaia se inserta en el corredor urbano y económico configurado en torno a las infraestructuras de carreteras de la N-1, A-8 y la línea ferroviaria entre Donostia-Irún y Hendaia.

Los municipios que rodean la bahía de Pasajes conforman una de las zonas más problemáticas desde el punto de vista demográfico, infraestructural, estructural y social de toda Euskadi. Pero al mismo tiempo, presentan toda una amplia gama de oportunidades de transformación, que de materializarse adecuadamente, producirían un impacto muy positivo sobre la calidad de vida y sobre las posibilidades de desarrollo económico de los municipios que componen este territorio, así como sobre el conjunto de los asentamientos de Gipuzkoa.

Pero es el puerto de Pasaia, sin duda, uno de los elementos más característicos y a la vez más controvertidos de la comarca de Oarsoaldea. La importancia económica del puerto sólo es comparable a su relevancia urbanística. Ocupa un lugar central en la estructuración urbana de los municipios de la comarca, puesto que se encuentra literalmente incrustado en el tejido urbano. No es posible plantearse transformaciones infraestructurales o urbanísticas de importancia sin contar con el puerto. Desde este punto de vista, es a la vez una limitación y una gran oportunidad para esta comarca.

El futuro del puerto debe ser contemplado en estrecha conexión con el de su entorno y la estrecha interrelación con la zona circundante, formada por la comarca de Oarsoaldea y la capital gipuzkoana, exige una coordinación absoluta de las estrategias de desarrollo que se planteen. Esta interrelación no es simplemente territorial, sino que es sobre todo funcional.

La gran complejidad institucional existente es una dificultad añadida para lograr una visión de futuro compartida y consensuada. En un territorio de apenas 10 Km de largo concurren todos los niveles institucionales, empezando por el nivel municipal y siguiendo por la Diputación Foral de Gipuzkoa, el Gobierno Vasco, la Administración del Estado a través de distintos organismos (Autoridad Portuaria, RENFE, Dirección General de Costas,...). Esta realidad requiere, sin duda, un enorme esfuerzo de concertación, pero a la vez representa una gran oportunidad, ya que la ingente



aportación de recursos necesaria para lograr el relanzamiento económico de esta comarca hará imprescindible la colaboración de todos.

En definitiva, el entorno de la Bahía de Pasaia es un espacio complejo, con problemas económicos, con altas densidades, deterioro ambiental, yuxtaposición de infraestructuras portuarias y ferroviarias con tejidos residenciales, con divisiones municipales y repartos competenciales que dificultan la aplicación de soluciones integrales.

Todo esto conlleva un importante esfuerzo de consenso para acometer con coherencia la regeneración integral de este territorio. Consenso al que en los últimos 15 años no se ha llegado, pero al que parece ser se está llegando en los últimos meses. Pero para que todos los esfuerzos que se están haciendo últimamente sean eficaces, todas las instituciones deben de ponerse de acuerdo sobre el modelo de desarrollo futuro, de forma que todos los esfuerzos se realicen en la misma dirección.

### **2.1.- Descripción de los diferentes proyectos, estudios, planes y comisiones de ordenación sobre la Regeneración de Pasaia y análisis de la Hemeroteca**

A lo largo de los últimos 20 años se ha venido planteando la necesidad de redefinir y actualizar las instalaciones portuarias del ámbito de la dársena de La Herrera y del entorno de la Bahía de Pasaia, que el desmoronamiento de la industria pesquera y sus derivados no ha hecho más que acentuar con el paso del tiempo. La existencia de este espacio (La Herrera) ha alimentado la imaginación de arquitectos y urbanistas, siendo alguno de los diseños proyectados delirantes.

## Bahía de Pasaia. Área de la Herrera



En 1994 los Ayuntamientos de Oarsoaldea, a través de la Sociedad de Desarrollo Comarcal Oarsoaldea S.A, y el Ayuntamiento de Donostia realizan el primer esfuerzo conjunto de definición de un Programa de Renovación Urbana para la Bahía de Pasaia, con vistas a la Candidatura de la Iniciativa Comunitaria Urban (ayudas de la Unión Europea del Fondo Europeo de Desarrollo Regional), que se plasma en un documento cuyo título es Programa Estratégico de Renovación Urbana Bahía de Pasaia. En la elaboración de esta Candidatura participaron los diferentes Ayuntamientos integrados en esta área urbana, el Gobierno Vasco, la Diputación Foral de Gipuzkoa, la Autoridad Portuaria, los diferentes partidos políticos, los sindicatos , distintos grupos ecologistas y colectivos sociales, asociaciones de vecinos, expertos y técnicos locales, la Comunidad Portuaria de Pasajes, la SPRI (Sociedad de Promoción y Reconversión Industrial), etc. La candidatura fue rechazada

En 1997 San Sebastián acogió durante el mes de abril el encuentro Sinergia Universitaria Internacional, sobre el ámbito territorial de los Municipios comprendidos en el entorno de la Bahía de Pasaia, proyecto enmarcado en el contexto del Programa Erasmus. El desarrollo de este taller Erasmus dedicado a estudiar los problemas y oportunidades de la Bahía de Pasaia y a proponer diversas opciones de futuro fue impulsado por el Gobierno Vasco y contó con una amplia participación académica,

profesional, institucional y de importantes colectivos de la sociedad civil. Representó una oportunidad para la reflexión conjunta de instituciones, grupos de la sociedad civil, ciudadanos y expertos de Euskadi junto con profesores y alumnos de seis prestigiosas Universidades europeas, una nueva forma de aproximación al problema de la renovación urbana de la Bahía de Pasaia.

En el año 2000 se realiza la Propuesta Urban para el Área de Nueva Centralidad de La Herrera. Es una propuesta esquemática de usos que constituye la propuesta estrella de la Candidatura Urban 2000-2006 de la Bahía al Programa Urban de la Unión Europea. Apunta ya la idea de la transformación de usos en la zona colindante con el frente urbano de Trintxerpe. Tras dos intentos fallidos en 1994 y en 1996, en el año 2001 y como resultado de un amplio consenso político se admite la candidatura por parte de la Dirección General de Fondos Comunitarios del Ministerio de Hacienda, y es aprobada la Iniciativa Comunitaria Urban II el 22 de noviembre de 2001.

La aprobación por parte de Europa del programa presentado supuso un respaldo financiero importante con un 50 % de subvención a fondo perdido por parte del FEDER de la inversión subvencionable neta presentada a la candidatura y que ascendió a 21.317.438 €. Pero la aprobación no sólo suponía un respaldo financiero sino también un respaldo a la filosofía de intervención a la propuesta de desarrollo estratégico que el Plan recogía. Las características de la Iniciativa Comunitaria limitaba el alcance geográfico/poblacional del Plan así como el modelo de intervención en los diferentes espacios públicos, además de contar con una limitación temporal para su realización en el período 2001-2006, ampliable al 2008.

Para la coordinación de este trabajo a desarrollar por parte de los municipios y otros agentes se creó la Agencia para la Renovación Urbana de la Bahía de Pasaia, Badia Berri S.A. a la cual se incorporó también el Gobierno Vasco a través del Departamento de Vivienda y Asuntos Sociales aportando 2.775.500 € para la consecución del Plan. La filosofía existente detrás del planteamiento ha sido ambiciosa. Por un lado trabajar para cambiar aquello que puede y debe cambiarse y por otro innovar y buscar nuevas oportunidades de desarrollo lógico. Para ello se ha trabajado en cuatro áreas específicamente:

1.- Regeneración urbana: Seis millones iban destinados para la rehabilitación de la zona de La Herrera, que fue denominada por primera vez como un "área de nueva centralidad".

2.- Generación de empleo y riqueza a través del desarrollo de nuevas actividades económicas y del apoyo a los emprendedores.

3.- Reinserción socio-laboral.

4.- Desarrollo del potencial y el acceso a las NTICs.

Recién finalizado el plazo de ejecución del Plan Urban, Junio 2009, cabe reseñar que se ha ejecutado en términos financieros el 100 % del programa en diferentes proyectos. Pero de las cuatro áreas a trabajar el área de la Regeneración Urbana, que era la línea estratégica fundamental, ha sido el área donde menos se ha ejecutado, sobre todo en la zona más degradada y necesitada como es la zona de La Herrera y Trintxerpe, ya que en el transcurso del Plan Urban hubo que adaptarse a los problemas y necesidades concretas que se planteaban en cada momento (titularidad de los terrenos portuarios y desacuerdo institucional), lo que obligó a destinar estos recursos a otros proyectos menos ambiciosos de Pasaia, para evitar que se perdieran las ayudas de la UE.

El 27 de Octubre de 2003 la visita a Pasai-Trintxerpe de Paco Rabanne, el "metalúrgico", natural de la localidad, una de las grandes figuras de la moda mundial, ponía en circulación un proyecto para formar parte del proceso de renovación urbana de Pasaia. El diseñador Paco Rabanne visitó su localidad natal y se propuso la construcción de "un espacio interactivo de cultura-arte-economía" basado en el ecodiseño, las nuevas tecnologías y el aprendizaje aplicado a la moda. No se concretaron los contenidos ni la financiación del proyecto. Pero posteriormente en el Libro Blanco Bahía Pasaia 21 sí que aparece como uno de los proyectos estrella.

El 22 de Julio de 2005, el arquitecto cubano Julián Argilagos, encargado en esas fechas del proyecto del Museo Balenciaga, presentó un proyecto futurista para La Herrera que bautizó como "Fashion Art City". Tenía como icono el Museo Paco Rabanne, con forma de asteroide, y edificios de lujo y el proyecto pretendía convertir la dársena de La Herrera en una ciudad de diseño, construida en plano vertical a base de materiales "ecológicos y reciclables". El "Fashion art city" se iba a construir sobre un solar de 40.000 m2 resultante de derribar los pabellones, pero no se concretaron ni los

contenidos ni la financiación del proyecto. Además, la propuesta de Argilagos fue rechazada de plano a los pocos días por el Ayuntamiento.

Tras una serie de intentonas fallidas, el 1 de diciembre de 2006 se constituye oficialmente la Sociedad Jaizkibia, de capital público, encargada de gestionar la regeneración de la bahía y en la que participan el Gobierno Central, Gobierno Vasco, Diputación y Ayuntamientos de Oarsoaldea, con la firma de todos los organismos implicados. Las instituciones pusieron en marcha la sociedad Jaizkibia, de capital público y las autoridades saludaron su creación como "el pistoletazo de salida" de la reforma de La Herrera. El acuerdo alcanzado por todas las instituciones concernidas en la regeneración de la bahía pasaitarra en la última reunión de la Comisión Interinstitucional y plasmado en un decálogo, es el legado que hereda la sociedad pública Jaizkibia, que nace con vocación de convertirse en el auténtico motor del gran cambio y transformación urbanística que se prevé acometer en esta zona de Gipuzkoa.

El primer objetivo de Jaizkibia es iniciar los trámites para construir el puerto exterior, por lo que ha dado inicio al “complicado” procedimiento para obtener el estudio de impacto ambiental para la construcción del puerto exterior; algo que según los firmantes se podrá conseguir en un plazo de 8 o 10 años durante el cual se regenerará la Bahía de Pasaia por completo. Para ello, el Diputado para la Ordenación y Promoción del Territorio, Koldo Azkoitia, presentó la foto-finish orientativa o el documento prospectivo para la regeneración de la Bahía de Pasaia, y en el se muestran acciones como: conectividad ( nueva red viaria y peatonal en toda la bahía); La Herrera (equipamiento cultural, equipamiento interurbano, sector terciario y vivienda, siendo el ámbito de mayor urgencia y el que se abordará primero, según las previsiones de la Diputación.); restauración de la bocana; construcción de un nuevo puerto deportivo, etc.

A mediados de Julio de 2007 la Agencia de Desarrollo Comarcal Oarsoaldea hizo públicos los datos del grado de ejecución de las ayudas europeas del Plan Urban. Así, los municipios que conforman la bahía de Pasaia (Donostia, Errenteria, Lezo y Pasaia) habían alcanzado hasta esta fecha un grado de ejecución cercano al 70 %, no obstante, estos datos se refieren al cómputo general de las cuatro localidades. Errenteria y Donostia ya habían invertido el 75 % de la ayuda, Lezo el 30%, mientras que Pasaia sólo había materializado el 10%. El motivo de la escandalosa poca ejecución de Pasaia radicaba en el retraso de la puesta en marcha del espacio industrial de Navalaldea,

donde se trasladarán las empresas navales que hoy día se encuentran en La Herrera. La mayoría de las inversiones previstas en ese municipio iban destinadas a esos dos espacios, por lo que el Ayuntamiento se vio forzado a invertir las ayudas europeas en otros proyectos menores.

A 12 de febrero de 2008 el acuerdo institucional sobre el futuro de Pasajes todavía se resiste, ya que la falta de consenso se hizo de nuevo patente en la última reunión mantenida entre la Diputación y los Ayuntamientos de la Bahía (Pasaia, Lezo, Errenteria y San Sebastián). El motivo del encuentro fue, la aprobación del plan especial para el puerto, que recoge la reordenación de La Herrera, que quedó sobre la mesa y que sigue esperando el empujón administrativo para convertir la promesa de la regeneración en una realidad. La sociedad pública Jaizkibia, iba a retomar el asunto para intentar desatascar el tira y afloja institucional.

Este tira y afloja institucional tiene un notable perjudicado: el proyecto para la transformación de La Herrera, que ha estado salpicado de obstáculos desde los inicios de su tramitación. Primero fueron los propietarios de los pabellones quienes pusieron trabas para trasladarse a las nuevas instalaciones de Navalaldea. Resuelta la liberación del solar, quedaba pendiente el escollo más problemático, el urbanístico donde la Diputación y los Ayuntamientos mantienen diferencias irreconciliables.

El núcleo de la polémica sobre la reurbanización de La Herrera reside en la densidad de viviendas a construir en la zona. La Herrera Norte se extiende sobre 4.7 hectáreas y para que el Estado transfiera la titularidad a los ayuntamientos de Donostia y Pasaia, éstos deben acordar unos aprovechamientos urbanísticos a beneficio de la Autoridad Portuaria. La ordenación presentada por Jaizkibia incorpora dos trabajos previos, realizados por la Diputación Foral de Gipuzkoa y la Autoridad Portuaria respectivamente. Por una parte, tiene en cuenta las modificaciones viarias previstas por la Diputación para acceder al puerto, que separa los tráficos portuarios de los urbanos, a través de dos ramales que se ejecutarán como falsos túneles. En segundo lugar, tiene en cuenta la ordenación aprobada por la Autoridad Portuaria para la Herrera Sur, donde tiene previsto construir distintos pabellones para usos portuarios, de forma transitoria, hasta que pueda disponer de otros espacios. Esta ordenación incorpora una lámina de agua de 15 metros de anchura y 320 de longitud, que separa la zona norte, que queda ya



a disposición de la ciudad, de la zona sur. Esto determina que la intervención en La Herrera debe llevarse a cabo en dos fases.

Jaizkibia describe la citada propuesta de ordenación urbanística señalando que “recupera para los peatones un espacio hasta hoy copado por la actividad industrial y portuaria, dotando al entorno de una importante zona verde y una red de espacios peatonales, que ocupan más del 65% de la superficie ordenada, y el 78% incluyendo viario y aceras. La propuesta persigue favorecer la cohesión entre los barrios del entorno, mejorar la accesibilidad peatonal y dotar a este espacio de edificaciones de alta calidad y equipamientos actualmente inexistentes, así como recuperar para los ciudadanos el frente de mar”.

Por último citar que a primeros de Julio de 2009, surge la enésima Comisión de trabajo en defensa del futuro de La Herrera, que surge del proceso de participación ciudadana puesto en marcha a lo largo del mes de Junio por el Ayuntamiento de Pasaia. Con el fin de tratar la reordenación urbanística de La Herrera esta Comisión de trabajo, formada por varios vecinos de los cuatro distritos, pretende defender el futuro de este espacio, definido como “motor” de la regeneración del municipio y crean un documento de propuestas y reflexiones.

## **2.2- Ejemplos de regeneración urbana y pautas para la regeneración**

Los problemas de deterioro urbano, entre los que se encuentra la renovación de áreas portuarias, han sido estudiados durante más de dos décadas. Obviamente, el contexto es diferente, también las estructuras legales, los mercados de la propiedad inmobiliaria y el mercado laboral, son completamente diferentes. Todo esto significa que no podemos transferir las ideas directamente de una zona a la otra, en cualquier caso, es posible como mínimo aprender de la experiencia de los diferentes países, para evitar caer en los mismos errores.

La Bahía de Pasaia tiene que conservar y potenciar la ventaja comparativa que ya tiene como ciudad con respecto a otras: su vida y forma urbana intensa manifestada en sus usos mixtos. Un nuevo puerto con grandes cines al borde del mar o grandes torres en la línea costera sólo la haría más parecida a otros puertos renovados. La Bahía de

Pasaia, a través de su proyecto de regeneración de frente marítimo, tiene la oportunidad de revertir varios aspectos, respecto de muchos de los ejemplos del escenario mundial. Por un lado, puede generar un nuevo impulso de inversiones que ayuden a revitalizar el ya deteriorado tejido urbano existente. Por otro, existe la oportunidad de establecer un tipo de relación funcional y espacial entre el frente marítimo y la ciudad que sea continua y transparente.

A pesar de su actual degradación ambiental y urbanística las privilegiadas condiciones físicas y geográficas que presenta el ámbito territorial del entorno de la Bahía de Pasaia configuran a este territorio como una zona de muy alto potencial de recualificación urbana a medio y largo plazo. La Bahía de Pasaia es el elemento central del área, el que le confiere carácter y el que condiciona la mayor parte de sus problemas y potencialidades. El hecho de estar ocupada en su totalidad por un importante Puerto, de actividad fundamentalmente comercial, ha determinado históricamente el desarrollo económico y urbano de las poblaciones que rodean a la Bahía. El Puerto ha jugado siempre un papel fundamental como motor de la actividad y del progreso de la zona.

Sin embargo, junto a los aspectos positivos, deben reconocerse también las dificultades que la existencia del Puerto plantea en la relación urbana entre los núcleos de su perímetro y el mar. El carácter cerrado de las instalaciones portuarias, junto con la presencia de infraestructuras impactantes y los altos índices de actividad son aspectos que afectan negativamente a la calidad ambiental y urbana del área. Es necesario poner en práctica medidas para corregir esta deficiente situación ambiental global. Se deben plantear las cuestiones clave relativas a la recuperación de los espacios urbanos próximos al Puerto, a la posible transformación de uso y carácter de algunas áreas portuarias e industriales, y a la introducción de nuevos usos y funciones urbanas que permitan abrir nuevas perspectivas a la recuperación económica de la zona.

El objetivo es mejorar la calidad ambiental y urbana del área, y ayudar a su recuperación económica. Es necesario optimizar el uso de los espacios portuarios, sin perjudicar la eficiencia y competitividad, pero introduciendo en la ordenación del espacio nuevos criterios adicionales a la mera funcionalidad del Puerto. Los objetivos de desarrollo de un municipio, una comarca o una mancomunidad han de ser fruto de un proceso de reflexión realizado bajo criterios económicos, sociales y ambientales y desde una perspectiva de conjunto. La regeneración de la Bahía de Pasaia, un desarrollo de

gran envergadura a escala territorial, ha sido planteada hasta ahora principalmente a nivel de proyecto, omitiendo factores ambientales importantes e ignorando las sinergias con otros proyectos y actividades socio-económicas dentro de la comunidad autónoma.

La regeneración de la Bahía de Pasaia necesita una reconsideración estratégica de los objetivos establecidos, así como de los aspectos socio-económicos implicados, y especialmente, de la sostenibilidad y compatibilidad ambiental de la misma. Un desarrollo territorial de tal envergadura ha de estar en consonancia con las políticas medioambientales de la CAPV y de la Unión Europea. Obviamente además, el desarrollo de un Proyecto de estas características requiere una voluntad de consenso por parte de todos los agentes implicados, que permita conjugar los diferentes intereses y objetivos legítimos de cada uno de ellos.

### **2.3- Conclusiones**

En definitiva, podría sintetizarse la situación que atraviesa esta zona en los siguientes puntos:

1.El entorno de la Bahía de Pasaia es una de las áreas urbanas más deprimidas de Euskadi, presentando graves problemas urbanísticos y socio-económicos.

2.El problema está suficientemente diagnosticado y caracterizado, en los numerosos planes, proyectos y estudios realizados sobre este territorio, en los últimos 20 años.

3.Las estrategias para abordar la solución a esta grave cuestión están ya diseñadas.

Se considera, por tanto, prioritario en este momento:

- Coordinar la participación de todas las instituciones, administraciones y asociaciones con incidencia en este territorio aunando esfuerzos en torno a un objetivo común. En una situación tan compleja desde todos los puntos de vista (social, económico, político, institucional), una de las claves está sin duda en la capacidad de llevar adelante un proceso de diálogo y negociación abierto e integrador de todas las sensibilidades e intereses.

- Definir un modelo de desarrollo futuro para la Bahía que aborde tanto los aspectos económicos como el diseño de un modelo urbano coherente con las nuevas bases económicas pero también con las demandas sociales de la población del entorno.

- Definir concretamente las principales Operaciones Estructurantes necesarias para activar el proceso de Renovación Urbana y establecer un sistema de prioridades que permita seleccionar de entre las Operaciones Estructurantes aquellas iniciativas más urgentes, factibles y de mayor incidencia positiva en el proceso de Regeneración urbana de la Bahía de Pasaia.

En definitiva, la definición de un Modelo de futuro para la Bahía de Pasaia ha de plantearse con una estrecha colaboración e involucración del sector público, el sector privado y el conjunto de instituciones y agentes sociales que tienen incidencia en el entorno de la Bahía de Pasaia. Así, diseñar un Modelo Territorial no debe ser sólo una ilusión para quienes ostentan responsabilidades políticas en una determinada etapa, sino que es fundamentalmente un auténtico reto colectivo de anticipación imaginativa al futuro, de reflexión y actuación con un horizonte temporal mayor que el propio de la coyuntura política o de los ciclos económicos

### **3.- Hendaia, entre la dependencia del desarrollo turístico del litoral Vasco-Francés y su ubicación fronteriza**

La costa Labortana, desde Aingeru hasta Hendaia, es una región con una fuerte impronta turística. El empleo, la estructura urbana e incluso la estructura demográfica de la zona están influenciadas por una actividad, el turismo, que está en el origen del desarrollo urbano e incluso de la fundación de las villas costeras. Los baños de la zona son frecuentados por población residente en Paris y Burdeos hasta el punto de multiplicar por cuatro el número de residentes en época estival, algunos de los cuales trasladan su residencia a esta zona tras su retiro de la vida laboral.

Hendaia, dependiente de la actividad turística, es el municipio que mayor diversidad de actividades presenta. Su carácter limítrofe ha impulsado el desarrollo de otras actividades económicas, especialmente logísticas, e incluso residenciales, dando cobijo en residencia de baja densidad a población del otro lado de la frontera.

### **3.1.- El turismo en el Litoral Labortano.**

El turismo que tenemos en la actualidad es un hecho relativamente reciente. Es principalmente a partir del final de la II. Guerra Mundial cuando el período vacacional se va instaurando paulatinamente en toda Europa. El desarrollo del turismo, sin embargo, es anterior en Euskal Herria. Si ya existen citaciones de visitantes que conocieran nuestras costas a principios del siglo XVIII, es a partir del siglo XIX cuando se inician los desplazamientos turísticos de temporada, especialmente estival. Se trataba de un turismo selectivo y escaso en número pero que ya, a principios de este siglo, aportaba a algunas localidades el carácter de turísticas.

La realeza juega un papel fundamental en el realce de Biarritz. La llegada de Eugenia de Montijo, en el segundo imperio, convierte a esta ciudad en centro de la alta sociedad francesa e internacional, hasta el punto de recibir la consideración de “Playa de Reyes”. Con todo ello, se produce la adecuación de la ciudad para uso turístico. Se crean hoteles, palacios, áreas de esparcimiento, etc. Paralelamente al crecimiento de su población que en apenas veinte años se ve duplicado. Biarritz se convierte en la punta de lanza del turismo de la costa de Lapurdi.

La segunda mitad del siglo XX., trae un cambio sustancial respecto al turismo anterior. La obligatoriedad del período de vacaciones unido al desarrollo de los transportes, trae consigo la masificación de una actividad, hasta ese momento, dirigida a una clase privilegiada. La llegada del turismo de masas viene a desarrollar el carácter turístico de todo el litoral. Su capacidad hotelera se ve enormemente ampliada. Surgen nuevas modalidades de alojamiento turístico que se viene a unir a las anteriores, creando un sistema económico dependiente del sector turístico.

Esta dependencia tiene, sin embargo, en la estacionalidad del fenómeno turístico su máximo handicap. La concentración de las pernoctaciones en la época estival contrasta con un porcentaje de ocupación ínfimo el resto del año. Este problema está originando la reconversión de muchas plazas hoteleras en apartamentos así como la búsqueda de distintos tipos de turismo que permitan alargar la duración de la temporada turística.

En la costa del País Vasco Francés se encuentran 8.242 plazas hoteleras, de ellas 5.272 corresponden a hoteles de turismo y 2.970 a residencias hoteleras. En Lapurdi

Interior, Baja Navarra y Zuberoa encontramos 2.197 plazas hoteleras, 1.106 de las cuales se ubican en Lapurdi interior, la mayoría de ellas en Cambo.

Si analizamos esta información a nivel municipal, cabe destacar especialmente aquellos ligados a la actividad turística de ocio: corresponde fundamentalmente a los municipios costeros, básicamente labortanos, entre los que cabe destacar en cuanto al número de plazas Hendaia, Donibane Lohitzune/St. Jean de Luz y Getari.

La segunda residencia es considerada como alojamiento turístico puesto que sus moradores pernoctan fuera del domicilio familiar. Es además el alojamiento que más ocupación presenta a lo largo del año. Normalmente es utilizada en los períodos de vacaciones, fines de semana, etc., llegando a tener una ocupación anual próxima a los dos meses. En el País Vasco Francés, existían más de 30.000 viviendas de este estilo. Si se calcula una capacidad media de cuatro personas por residencia secundaria, el número de alojamiento ofertado es de 120.000 plazas, una plaza por cada dos personas de su población.

El análisis de las cifras municipales nos aporta el verdadero alcance de esta modalidad tanto en datos absolutos como en cuanto a su distribución espacial. Podemos observar que las concentraciones más importantes de viviendas de segunda residencia coinciden con las áreas de turismo tradicional, es decir, con los municipios costeros. En el País Vasco Francés, Biarritz es el municipio de más peso, con cerca de 4.000 viviendas, seguido de Donibane Lohitzune/St. Jean de Luz, Hendaia, Angelu/Anglet, Ziburu y Bayona. En estas áreas la segunda residencia es, por tanto, un alojamiento más, que viene a completar a los ya existentes, hoteles y campings preferentemente.

El camping-caravaning constituye la forma tradicional de alojamiento al aire libre. En los últimos años, sin embargo, están surgiendo nuevos tipos de alojamientos turísticos al aire libre como los “mobil-homes”, bungalows y similares modalidades difícilmente cuantificables. El camping llega a Euskal Herria por primera vez en los años cincuenta, a Donibane Lohitzune/St. Jean de Luz, situándose el primero en la Playa Erromardi. A partir de este momento sufre un importante desarrollo hasta llegar en la actualidad a un total de 137 campings distribuidos en toda nuestra geografía con una oferta total superior a las 55.000 plazas. Esta actividad está especialmente desarrollada en la costa, correspondiéndose con el resto de modalidades de alojamiento pero



manteniendo un desarrollo especial en el sur de la costa de Lapurdi, es decir, en Getari, Donibane Lohitzune/St. Jean de Luz, Ziburu y Hendaia en las que se ubican 53 de los 137 camping existentes en el País Vasco Francés.

En las zonas dominadas por el turismo litoral, en Euskal Herria, preferentemente Lapurdi, la estacionalidad es un factor determinante en su tejido económico. Si en el País Vasco Francés se calcula que la población en agosto puede llegar a aumentar un 71%, recibiendo más de 175.000 visitantes, en invierno la afluencia es mínima, incluso inferior al 10%. Esto trae consigo que la mayor parte de los establecimientos turísticos cierren fuera de temporada estival. Por ejemplo, en una población turística asentada como Biarritz, más de la mitad de los alojamientos hoteleros cierran fuera de temporada. Esto ha traído consigo multitud de intentos por atraer la población fuera de los meses estivales. La celebración de congresos, jornadas, festivales, campeonatos deportivos, que preferentemente se celebran en el mes de septiembre-octubre, no son sino un intento de alargar la afluencia de visitantes.

En una economía como la del País Vasco Francés, orientada especialmente al sector servicios, el turismo adquiere un peso indirecto fundamental. Se calcula que negocios de comercio alimenticio especializados y restaurantes ven aumentando su tasa de negocio entre un 100 y 400%. Las grandes superficies en un 65% e incluso actividades como la banca en más de un 36%. Estos datos no son sino orientativos de la dependencia de la economía del País Vasco Francés respecto a este período estival.

Respecto al origen del turista, más de las tres cuartas partes de los visitantes son franceses, principalmente del propio departamento y de la región de París, que realizan las estancias más largas. Respecto a la procedencia extranjera son los grandes centros urbanos próximos los que mayor afluencia presentan, principalmente Madrid y Bilbao.

Prácticamente toda la costa de Euskal Herria presenta un cierto desarrollo del sector turístico. Este es especialmente relevante en Lapurdi donde se concentran todo tipo de alojamientos. Así, mientras Biarritz ostenta la mayor concentración hotelera, Aingeru/Anglet se encuentra especializado en hotel residencia, ubicadas en el área de Txiberta, que tienen en el complejo residencial de la Chambre d'Amour uno de sus máximas exponentes.

En Bidarte, Getari, Donibane Lohitzune/St. Jean de Luz y Hendaia el desarrollo de la segunda residencia y especialmente el camping completa el desarrollo turístico de la costa de Lapurdi; hasta el punto tal que más del 80% de la capacidad de alojamiento del País Vasco Francés (150.000 plazas aproximadamente) tienen relación con el turismo de costa.

Biarriz ocupa el primer punto en la jerarquía turística. Su capacidad de alojamiento es superior a 35.000 personas, superior incluso a su población permanente (28.000 habitantes). Además, es la primera en residencia secundaria, con una capacidad superior a 15.000 personas. En ella se concentran también los equipamientos hoteleros, ubicándose en Biarriz los únicos alojamientos de cuatros estrellas del País Vasco Francés.

Pero Biarriz no sólo es alojamiento. Tanto en temporada estival como fuera de ella se suceden los congresos, certámenes y festivales. Todo ello convierte Biarriz en la estación turística más importante de la Costa Atlántica francesa, y tras Niza y Cannes, la más importante de Francia.

A partir de este medio original se produce el desarrollo sucesivo de la costa de Lapurdi. St. Jean de Luz ocupa una segunda plaza en la jerarquía con más de 30.000 plazas. Especializadas en segunda residencia y en camping Hendaia, Urrugne, Getari y Bidart le siguen esta jerarquía. En estas poblaciones la capacidad de alojamiento turístico es cuatro veces superior a la población permanente. Finalmente, como área de expansión de Biarriz encontramos el desarrollo del área de Xiberta y la creación de la Chambre de Amour, con una capacidad de acogida superior a 16.000 personas, en el municipio de Anglet.

La importancia de la costa de Lapurdi afecta a todo el País Vasco Francés y de manera especial al área próxima a la costa. El turismo entra en el valle de Urdazubi; Ascaine, Sara, Ainhoa, Ezpeleta, Zudaire y Cambo aportan un entorno agradable próximo a la costa y a la vez alejado de la agitación de las playas. En ellas se ubican todo tipo de alojamientos: hoteles, camping, gite rural, camping rural, residencia, residencia secundaria, etc.

### **3.2.- Hendaia, hacia la diversificación de las actividades económicas.**

El municipio de Hendaia, con una población de 14000 habitantes se ubica a mitad de camino entre Donostia y Baiona, en la mitad de una conurbación de más de medio millón de personas. A su carácter céntrico se le ha de unir su ubicación estratégica por su antigua función de punto fronterizo y de obligado paso para aquellas personas y mercancías que van a atravesar la península o que se dirigen al continente. Junto a esta intensa actividad Hendaia es el punto de unión entre el Pirineo y la costa cantábrica. Rodeada de montañas se ubica en su término la playa más larga de todo el País Vasco.

Profundizando en aquellos aspectos que caracterizan su situación socio-económica actual cabe destacar en primer lugar el crecimiento continuo y progresivo de su población que le lleva a duplicarla en 40 años. La estructura demográfica es similar a la habitual en el País Vasco-Francés, con el 26% mayor de 60 años, pero como peculiaridad destaca el alto porcentaje de personas de nacionalidad española que residen en la villa (15%), especialmente en las zonas residenciales próximas al municipio de Irun. El movimiento, sin embargo, es en una única dirección, siendo Hendaia la beneficiada por haber ofertado alojamientos atractivos y a precios adecuados, habiendo atraído a mucha población del otro lado de la frontera a residir y, sobre todo, a invertir en la compra de vivienda en esta localidad.

Otra de las peculiaridades del municipio es la distribución de la clasificación de los activos en función de la actividad que realizan. A la agricultura y a la pesca apenas se dedican el 5,2% de su activo, en el sector servicios se emplea a 49,6% y el resto en la industria y la construcción. La diferencia principal se establece cuando comparamos estos datos con los del conjunto del territorio Labortano en el que los servicios dan empleo hasta al 80% de su población, mientras la industria y la construcción apenas representan al 15%.

La desaparición de la frontera franco-española fue un duro golpe para la economía de la localidad, especializada en la función aduanera. Sin embargo, al igual que su vecina Irun, transformo rápidamente su economía manteniendo buena parte de la plataforma logística de la estación internacional de ferrocarriles y reconvirtiendo las antiguas explanadas de aduanas en zonas especializadas en producción industrial.

En la ubicación del antiguo parking de camiones entre la carretera nacional 111 y la autopista Paris-Madrid A63 se desarrolla ahora el polígono industrial Joncoux, con una superficie de 33 Ha. En él se ubican un total de 60 empresas con una población empleada de 1450 personas. Entre éstas, algunas continúan con la especialización en transporte y logística (Salleberry, Lapegue,...) junto a grupos industriales de alta especialización, como es el caso de Quiksilver, con un parque logístico superior a 10000 m<sup>2</sup>.

Otro de los centros económicos de la villa la plataforma logística y la estación de ferrocarriles SNCF. La estación de ferrocarriles tiene una afluencia superior a las 700000 personas anuales, casi en su totalidad viajeros que realizan trayectos de largo recorrido. La diferencia de 23 cm. que se establece en el ancho de vía entre España y el resto de países europeos obliga a que Hendaia se convierta en un punto de transbordo y de stock de mercancías. Destaca la utilización de la plataforma para productos siderúrgicos y para piezas de automóviles. Aunque es Irun el que ha desarrollado la actividad logística en Hendaia en la plataforma de la SNCF trabajan más de 800 personas tanto del municipio como de los núcleos de la proximidad.

La actividad primaria, sin embargo, apenas tiene importancia en cuanto a la generación de empleo. Apenas quedan una decena de agricultores en activo aunque la actividad pesquera y algunas industrias derivadas de ella aun tienen su representación. Hay un total de 12 empresas relacionadas con este sector, empresas que ocupan a 120 trabajadores y que suponen el 5,2% del empleo total.

El comercio es otra de las actividades que se han ido desarrollando aunque, con la supresión de la frontera, han sufrido una profunda reconversión. La actividad comercial se caracteriza por el dominio del pequeño comercio, generalmente tiendas de ropa y de alimentación aunque muchas de ellas, especialmente las más próximas a la estación internacional, han desaparecido tras la supresión de las fronteras. Aún así todavía aportan 360 empleos, el 15% de los del municipio.

Pero si algo caracteriza al municipio de Hendaia es su desarrollo turístico. Concentrado en uno de las tres zonas residenciales del municipio, la más próxima a la playa, en periodo estival la afluencia de visitantes le permite superar los 60000 habitantes. El alojamiento más desarrollado es la segunda residencia, con algo más de

tres mil viviendas, aunque el municipio también cuenta con 22 hoteles, un complejo turístico residencial, 6 residencias de vacaciones de empresas y 11 camping-caravaning con una oferta superior a las 7500 plazas.

La oferta turística no se reduce al alojamiento y la playa. Viene completada de toda una infraestructura que hace del municipio un lugar de veraneo. Cabe destacar el puerto deportivo, el centro náutico, un centro de talasoterapia, piscinas, campos de fútbol, deportivos, campos de tenis,...

### **Imagen aérea del municipio de Hendaia**



El reto principal al que se enfrenta Hendaia y, por ende, toda la costa Labortana, es el de superar el problema de la estacionalidad. A partir de septiembre las tasas de ocupación descienden a porcentajes inferiores al 20% y el área más próxima a la playa queda casi en su totalidad abandonada. Las acciones de promoción del municipio en las diferentes ferias turísticas y la programación de actividades que permitan prolongar la temporada, especialmente relacionadas con el surf, la prolongación del puente marino que le une con la vecina Hondarrabia, etc. van encaminadas en esta dirección pero, los resultados, aún son escasos.

La estructura urbana del municipio, al igual que su diversificación económica, queda dividida en tres áreas claramente diferenciadas. La zona denominada Hendaia-Pueblo, centro fundacional de la villa, en el que se ubica el puerto pesquero original, el ayuntamiento, frontón, parte de la actividad comercial de baja densidad y, como prolongación, la estación internacional y el área comercial y residencial próxima a ella. La zona residencial, la que mayor crecimiento ha presentado la última década, caracterizada por una urbanización de baja densidad, vivienda individual con jardín, y que se va extendiendo por buena parte del suelo rural. La última zona, Hendaia-Playa, concentra la infraestructura de alojamiento turístico. Próxima a la playa, aquí se sitúan las segundas residencias, hoteles, residencias y, siguiendo la línea de costa, los camping-caravanig.

#### **4.- El caserío, unidad de ordenación territorial básica en la consecución de un plan general sostenible para la ciudad de San Sebastián.**

La pretensión de dirigir y planificar espacialmente el desarrollo de una sociedad urbana ha provocado el progreso acelerado de la disciplina de ordenación del territorio, pecando ésta a menudo de excesiva teorización y poca praxmaticidad. A medida que los documentos se van concretando, las nuevas concepciones económicas, territoriales y sectoriales que algunos desarrollan comienzan a ser asumidas también en la disciplina urbanística, que va incorporándolas progresivamente a sus propuestas de ordenación. Tal vez, una de las principales novedades es el tratamiento que los espacios rurales tienen en la planificación urbanística, resaltándose la necesidad de mantener suelos y usos agrarios por su capacidad de preservar valores paisajísticos y naturales del territorio. Se pretende romper con la dicotomía medio rural- medio urbano e integrar ambos conceptos en el diseño de un espacio urbano de calidad.

##### **4.1.- Actividad agraria, zonas protegidas y compensaciones territoriales entre las actuaciones ya iniciadas.**

La incorporación del concepto de explotación estratégica a la planificación territorial es una aportación novedosa y efectiva. Responde a la situación que atraviesan actualmente muchos entornos rurales caracterizados por una progresiva desagrarización

de su medio. El número de agricultores se reduce progresivamente y la actividad se concentra en unas pocas explotaciones mientras otras muchas mantienen una función residual, dirigida a mantener en uso la heredad más próxima a la vivienda. Son estas unidades agrarias profesionalizadas las que continúan aprovechando muchos de los terrenos que sus propietarios dejan de utilizar, especialmente en aquellos casos en los que se ha desarrollado un modelo productivo fundamentado en una ganadería que obtiene gran parte de los aportes energéticos que necesita de la base territorial que utiliza. Así parece ocurrir en el ejemplo de San Sebastián, donde la actividad de las unidades estratégicas se completa con la labor de pequeñas explotaciones que acaban configurando zonas rurales relativamente amplias y cercanas al centro de Donostia

La necesidad de incorporar el concepto de explotación estratégica en los documentos de ordenación territorial va más allá de sus implicaciones positivas en la preservación y desarrollo de la agricultura en espacios próximos a la ciudad. En una concepción integral de la ciudad resulta necesaria la protección de las unidades agrarias, en cuanto que su labor activa conforma en buena medida el paisaje y la calidad ambiental de muchas zonas urbanas. El matiz rural o natural es esencial a la hora de promocionar un entorno correcto y aceptable. Es fundamental en el mantenimiento y desarrollo de ámbitos protegidos y parques urbanos, en los que se compatibilizan usos agrícolas y actividades de ocio y esparcimiento de la población, así como en la consecución de toda una serie de corredores o pasillos verdes que conecten la ciudad con espacios naturales. En definitiva, desde un punto de vista urbanístico, la proximidad de un medio natural de calidad contribuye a aligerar la demanda urbana de lo rural y este consumo de lo rural funciona a favor de la sostenibilidad general del modelo urbano.

En una concepción global del territorio, resulta necesaria la protección de las explotaciones agrarias, en cuanto que su labor activa conforma en buena medida el paisaje y la calidad ambiental de la ciudad, perceptible con sólo levantar la vista hacia las laderas desde los fondos de valle ocupados por la ciudad. La asunción de esta filosofía por los redactores del plan general de la ciudad de Donostia lleva a proponer toda una serie de medidas dirigidas a potenciar una calidad paisajística que este medio aún conserva y que se apoya en gran medida en experiencias con resultados positivos materializadas en los años precedentes, como son:



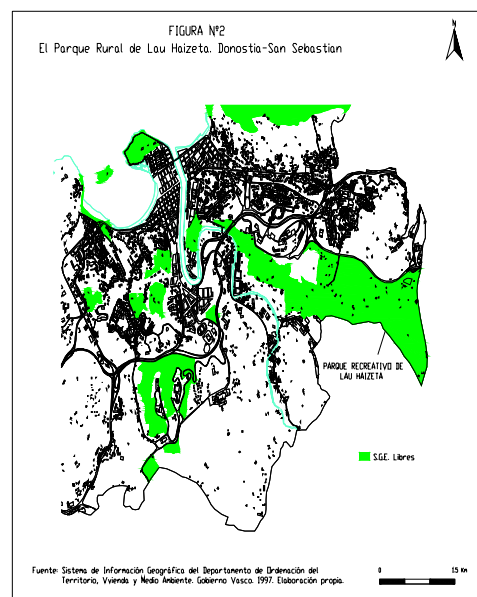
- La creación de nuevos parques periurbanos o figuras similares, en los que resulten compatibles los usos públicos ligados al ocio y esparcimiento de la población con los usos propios de las explotaciones agrarias. Éstos amortiguan las presiones urbanísticas que sobre el suelo de esos ámbitos se ejerce desde la promoción inmobiliaria, además de contribuir al conocimiento y valoración positiva que de ese entorno se adquiere por los habitantes de la ciudad.
- La afección territorial sobre esas explotaciones que necesariamente han de conllevar las actuaciones territoriales que responden a la estructura y modelo territorial definido para la ciudad, debe llevar acompañada la preservación de otras zonas de la ciudad que cuenten con ese tipo de explotaciones, e incluso el traslado de las explotaciones agrarias afectadas, preferiblemente hacia ámbitos con escasa presencia de este tipo de actividad, al objeto de su recuperación y revalorización, en términos de calidad. Para ello resulta necesario poner en marcha una decidida política de adquisición de suelo susceptible de albergar actividades agrarias en esos ámbitos, a fin de poner las tierras a disposición de aquellos caseríos o explotaciones que, afectados por actuaciones territoriales, mantengan una decidida voluntad productiva.
- Incentivar y promover el surgimiento de este tipo de explotación en aquellos ámbitos territoriales que carecen de ellas, bien apoyándose en explotaciones ya preexistentes, bien mediante la instalación de otras nuevas.

En la apuesta por las iniciativas que plantea el Plan General ha tenido una incidencia fundamental la materialización exitosa de varios ejemplos prácticos que se han desarrollado en este sentido, el parque periurbano de Lau Haizeta y el traslado de explotaciones estratégicas afectadas por procesos de expropiación a zonas rurales, utilizando para ello permutas y compra de suelo.

#### **4.2.- Parque periurbano como herramienta a integrar en la planificación urbana.**

La creación del parque de Lau Haizeta tiene su origen en la presión ejercida por las asociaciones de vecinos de los barrios próximos, correspondiéndose con el área más

congestionada de la comarca, la bahía de Pasaia. Solicitaban el mantenimiento del uso rural en el espacio situado al sur de la autopista Bilbao-Behobia, a la par que proponían toda una serie de actividades ocio-recreativas a consolidar en esta zona. Conecta con las estrategias territoriales llevadas a cabo en otras áreas metropolitanas, tendentes a impedir la extensión de la ciudad a modo de mancha de aceite y que se recogen a menudo en figuras como parques periurbanos, cinturones verdes, coronas concéntricas...



El Plan Especial de Ordenación del Parque Recreativo de Lau Haizeta abarca un total de 630 Ha. de los términos de Donostia, Errenderia y Astigarraga. Se establece en el año 1994 con el fin de planificar y ordenar el sistema general de comunicaciones, las zonas de protección, los espacios libres destinados al ocio, los equipamientos comunitarios, la edificación en Suelo No Urbanizable, los espacios naturales y el medio físico y rural del área mencionada.

Dentro de los objetivos que el Plan Especial recoge, se menciona la necesidad de evitar la dinámica regresiva a la que se ha visto sometido este suelo de vocación rural por la intensa presión antrópica. Se insiste en satisfacer al mismo tiempo la demanda de espacios libres y calidad medioambiental de la sociedad y la obligación de mantener las actividades propias del entorno del Parque, para evitar la pérdida de su carácter original.

Centrándonos en los elementos de interés que el Plan Especial tiene respecto a la actividad agroganadera, cabe destacar la diferencia existente entre la extensión de terreno que se encuentra en manos privadas de la que está sujeta a organismos públicos (88% frente al 12%). Esta peculiaridad le confiere, si cabe, un carácter especial puesto que regula un territorio dominado por explotaciones agroganaderas similar al que se desarrolla en toda la comarca.

Por otra parte, la ordenación de Lau Haizeta-San Marcos tiene la virtud de reconocer la influencia negativa del entorno urbano sobre la evolución de la actividad agroganadera del área, tanto por la ocupación física del suelo como por la marginalización de la economía y los agentes agrarios, poniendo de relieve el actual peligro de desaparición definitiva de estas labores, con lo que el mantenimiento del carácter original del área y su paisaje característico se verían comprometidos.

Además de éstos, existen otros puntos de interés que pueden hacerlo atractivo como modelo de referencia a la hora de proteger zonas rurales con una doble función, como área de expansión para la sociedad y como reserva de suelo para el mantenimiento de las explotaciones agroganaderas frente al desarrollo urbano: toma en consideración el valor agrológico del suelo a la hora de clasificarlo; propone la siega y abonado, recuperación agrícola de suelos públicos degradados y también la mejora de los pastizales requeridos por la ganadería extensiva; plantea la clasificación de pastos y huertas al aire libre o en invernadero como áreas de conservación; se pretende implantar tanto la adecuación constructiva y paisajística de las infraestructuras agrarias como la de las conductas y técnicas empleadas mediante el establecimiento de políticas de información, incentivación y compensación.

El Plan Especial es básicamente un instrumento de ordenación respetuoso con la actividad agroganadera desarrollada en el entorno que abarca, puesto que considera a la misma como parte fundamental en el mantenimiento del Parque Periurbano de Lau Haizeta en condiciones atractivas para la población circundante. Por ello, su defensa y potenciación se estima casi como un "coste de mantenimiento" del Parque y no como un impedimento a su implantación.

#### **4.3.- El paisaje de campiña estructura el anillo verde de Donostia- San Sebastián.**

Como síntesis del estudio de las distintas variables analizadas que configuran el medio físico del territorio rural del municipio de Donostia-San Sebastián, pueden destacarse una serie de zonas, lugares o ámbitos, que, por sus condicionantes, tanto ambientales y paisajísticos como agroganaderos, presentan un elevado valor e interés de cara a la ordenación urbanística y a la futura gestión rural del territorio.

De las unidades resaltadas, referenciadas en la clasificación realizada por el Plan General, cabe destacar el reconocimiento de una unidad paisajística, el “ Sector Interior Colino ”, en la que predominan las formas suaves en cuanto a la topografía y de baja altitud, con numerosas vaguadas, más o menos pronunciadas, cortas y que, generalmente, cuentan con una vegetación de ribera mermada y limitada a las orillas de los arroyos existentes. Su actual imagen de “campiña”, configurada por un paisaje de mosaico, en el que predominan las praderas, acompañadas de huertas, además de pequeños bosquetes tanto de frondosas, ubicados generalmente en las pequeñas vaguadas, como en ocasiones de coníferas, constituye un valor en sí mismo, y debe ser protegido y potenciado.

Quizás, el valor agrícola del suelo, y la existencia de actividades o explotaciones agrarias que cultivan y mantienen en un estado “activo” los terrenos por ellas ocupados, haya sido la componente menos atendida en lo que a protección del medio rural o natural se refiere. Sin embargo, en el mantenimiento de la imagen de calidad de la ciudad, tiene una importante presencia el desarrollo de las actividades primarias que se desarrollan sobre el medio. Es innegable que en la “imagen” de ciudad que sus habitantes poseen y los visitantes adquieren, tiene un importante peso la existencia de un entorno natural o rural inmediato, cuidado y cultivado por las explotaciones agrícolas.

El plan especial parte de la consideración de los espacios rurales como recursos naturales a proteger, desarrollar e integrar en la estructura urbana de la ciudad. Para ello apuesta por el desarrollo de una red de ámbitos protegidos, dirigidos a preservar y potenciar el paisaje de campiña que rodea la ciudad. En esta labor, tomando la referencia de Lau Haizeta, se propone potenciar la figura del Parque Rural, utilizando el

Plan Especial como herramienta de ordenación de estos espacios. Se persigue, ante todo, apoyar la continuidad de los usos agrarios, potenciar las oportunidades de ocio de estos espacios y restringir aquellas actividades que perjudican al desarrollo de las funciones agrarias en este entorno.

Una planificación similar presentan aquellas zonas calificadas como ámbitos de alto valor para actividades agrarias pero que bien por la necesidad de incluir en ellas infraestructuras de comunicación a materializar (caso de Martutene) o por la necesidad de reubicar explotaciones de otros ámbitos (Zubieta) se ha considerado oportuno no incluir dentro de esta calificación y ser ordenados de un modo específico, en función del uso que se le quiera aportar.

Aunque el Plan en esta primera fase no entra a definir cuales son los caracteres que han de tener cada una de las áreas que se pretende clasificar sí recoge toda una serie de recomendaciones y objetivos que han de presidir la futura ordenación de cada uno de estos ámbitos. Como objetivo esencial se plantea la identificación y la ordenación del referido ámbito como un espacio de gran potencialidad agraria a la vez que muy sensible frente a la presión de los usos urbanos. Para ello, se propone definir las diversas zonas agrícolas y significar las áreas de uso público del ámbito, tanto aquellas destinadas a acoger usos recreativos como aquellos territorios que se proyectan aportar desde esta iniciativa a la explotación primaria del suelo, dando respuesta a la necesidad de proteger el medio, de lograr espacios de calidad ambiental, de garantizar la continuidad de la explotación primaria del suelo y de favorecer las posibilidades de esparcimiento de la población.

La propuesta que realiza, siempre genérica, incide fundamentalmente en proteger la identidad de la pieza y su paisaje y, con ello, el territorio objeto del Plan y su actividad predominante, la agropecuaria, regulando el alcance de las actividades relacionadas con el ocio urbano en el ámbito.

Al mismo tiempo, se pretende que el acceso a las zonas naturales del término sea inmediato y abierto a la mayoría de los barrios que estructuran la ciudad. Así, la red de parques y ámbitos protegidos localizados en el “ámbito natural” del término municipal presentan una buena disposición territorial (abrazando a la ciudad), de tal forma que puede afirmarse que dan servicio y dotación a la mayor parte de los barrios de la ciudad.

Se apuesta por el establecimiento de toda nueva “área verde” en base a criterios objetivos y de preexistencia de unos valores naturales, paisajísticos y medioambientales intrínsecos.

La potenciación de dichos espacios se completa con una mejor conexión con las zonas y espacios libres del ámbito urbano, a los efectos de obtención de una serie de corredores o pasillos “verdes” que posibiliten un mayor contacto y conexión de la población con dichos entornos. Para ello se propone el diseño de toda una red de itinerarios y corredores que pongan en relación las áreas y espacios verdes urbanos y los ámbitos naturales, de tal forma que esas “islas verdes” en el interior de la ciudad formen parte del conjunto natural del municipio.

De este modo queda incorporado el espacio no urbanizable, preferentemente medio rural, a la disciplina urbanística, no como espacio en espera de su calificación sino bajo su consideración como medio natural. Al mismo tiempo, la explotación agraria pasa a ser un recurso del medio natural, una herramienta básica en la ordenación de esta categoría.

## BIBLIOGRAFÍA

- ADEBISA-BIDASOA ACTIVA (1993....): *Informe anual*. Publicación anual. Irun.
- ALBERDI, J.C.(2004) “El parque periurbano: una herramienta contra la especulación urbana” Documents d’Anàlisi Geogràfica, ( En imprenta).
- ASPE-MONTOYA, I. y BELAUSTEGI MENDIKOTE, A. (1996): *Actuaciones de la política estructural comunitaria en la CAPV 1986-1999*. Documentos de Economía. Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco-Eusko Jaurlaritza. Vitoria-Gasteiz.
- BURGAÑA, J. (1999): “*La Iniciativa Comunitaria Interreg IIA sobre cooperación transfronteriza en el marco de los Pirineos*”.
- <http://www.euskonews.com/0059zbn/gaia5903es.html>
- CÓRTEZ SAMPER, C (2002): “Los espacios rurales en el entorno de la ciudad de Alcoy”. *Los espacios rurales entre el hoy y el mañana*. XI Congreso de Geografía Rural de España, Santander pp.337-347.
- DE LA FUENTE (2002): “El paisaje agrario en el discurso territorial de la PAC y en la ordenación de los espacios rurales”. *X Coloquio de Geografía Rural*. Universidad de Cantabria. Santander, pp. 233-242.
- DIPUTACIÓN FORAL DE GIPUZKOA (1991): *El Plan Estratégico Gipuzkoa 2000*. Donostia.
- DIPUTACIÓN FORAL DE GIPUZKOA (1993): *Convenio de cooperación transfronteriza entre el Distrito BAB y la Diputación Foral de Gipuzkoa*. Donostia.

DIPUTACIÓN FORAL DE GIPUZKOA (1999): *El Libro Blanco (Documento para el debate)*. Donostia.

DIPUTACIÓN FORAL DE GIPUZKOA y UNIVERSIDAD DEL PAÍS VASCO (2000): *Los servicios públicos locales en la Eurociudad Vasca Bayonne-San Sebastián*. Donostia.

EUROCIUDAD VASCA BAYONNE-SAN SEBASTIÁN (2003): *La estrategia: objetivos y acciones. Presentación del proyecto de cooperación*. [http://www.basqueurocity.com/upload/documents/ES/txt\\_oficial/eurociudad.doc](http://www.basqueurocity.com/upload/documents/ES/txt_oficial/eurociudad.doc)

GALDOS URRUTIA, R.; RUIZ URRESTARAZU, E. (1995): *Potencialidades y proyectos de cooperación transfronteriza en el País Vasco*, en *Actos del VII Coloquio Ibérico de Geografía*, Cáceres.

GARCIA ALVAREZ, A. (1988): “Los instrumentos de ordenación del territorio en la protección de la agricultura periurbana”. *Jornadas franco-españolas sobre agricultura periurbana*. Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. Madrid, pp. 413-432.

GOBIERNO VASCO (1994): *Programa Interreg II País Vasco 1994-1999*. Departamento de Economía y Hacienda.

GONZÁLEZ, M.J., GUTIÉRREZ, F. J y DE LÁZARO, M.L. (2003): “*El desarrollo sostenible en la planificación urbana*”. IV Congreso Internacional de Ordenación del Territorio, Zaragoza (Formato CD).

HERNÁNDEZ, A. (2001) “El anillo verde de Vitoria-Gasteiz”. *Ciudades para un futuro más sostenible*. Evolución de las buenas prácticas españolas (Internet) pp1-9.

IBARRA P. y IKARDO I. (1997): *Movimientos sociales transfronterizos en la bahía de Txingudi. La construcción del espacio vasco-aquitano*. Servicio Editorial de la Universidad del País Vasco. Lejona:115-128.

MUÑO A GANUZA, J.M. (2001): La cooperación transfronteriza en Euskadi, en [http://www.igadi.org/archivo/te\\_se03/a\\_cooperacion\\_transfronteriza\\_en\\_euskadi\\_es.htm](http://www.igadi.org/archivo/te_se03/a_cooperacion_transfronteriza_en_euskadi_es.htm). Consultado el 07/06/2005.

ORTEGA DELGADO, M. (2001): “*Las ciudades y los sistemas urbanos. Una visión transnacional*”. III Congreso Internacional de Ordenación del Territorio, Gijón, pp.327-340.

PLATAFORMA LOGÍSTICA AQUITANIA-EUSKADI (2001): *Plan Estratégico Euskadi-Aquitania*. [http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41430/es/contenidos/informacion/euskadi\\_aquitania/es\\_6120/adjuntos/euskadi\\_aquitania.pdf](http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41430/es/contenidos/informacion/euskadi_aquitania/es_6120/adjuntos/euskadi_aquitania.pdf). Consultado el 07/06/2005.

RUBIRALTA F. (1997): El espacio pirenaico y la construcción europea: fundamento histórico y revitalización de un área transfronteriza. *La construcción del espacio vasco-aquitano*. Servicio Editorial de la Universidad del País Vasco. Lejona:25-56.

SANSINENA ICHASO, G. (2001): La Eurociudad Bayona-San Sebastián, en *Lurralde* nº 24, p. 45-76.

UGALDE ZUBIRI (2001): “*La acción exterior del Gobierno Vasco hacia Europa*”. [www.euskonews.com/0139zbk/gaia1390es.html](http://www.euskonews.com/0139zbk/gaia1390es.html).

VERGARA, A. -Dir.- (1997): *Directrices de Ordenación Territorial de la Comunidad Autónoma del País Vasco*. Gobierno Vasco. Departamento de Ordenación del Territorio, Vivienda y Medio Ambiente Vitoria-Gasteiz.