

Iñaki Uriarte

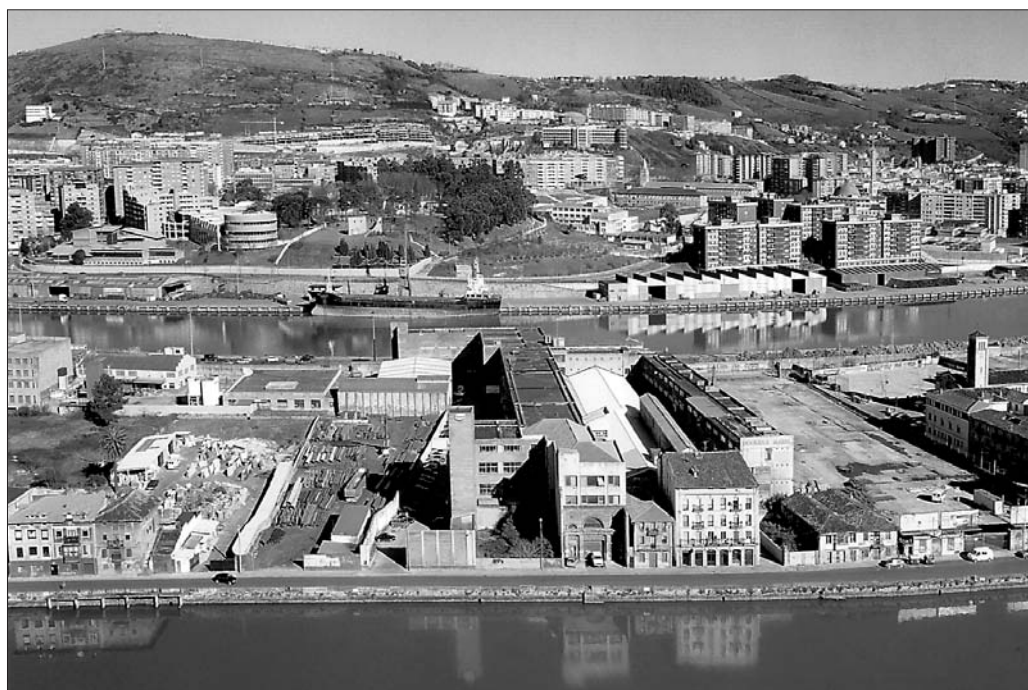
DEUSTU era una antigua anteiglesia próxima a Bilbao limitada al norte por los montes Banderas y Berriz y al sur por la Ría. Tenía unos 9.000 habitantes dispersos en un territorio básicamente rural con un núcleo político religioso más urbano entorno a la parroquia de San Pedro y un frente fluvial edificado, relativamente continuo, con talleres, pequeños astilleros y viviendas a lo largo de la carretera y camino de sirga que seguía el borde de la orilla hasta su desembocadura. Por Ley del 29 de octubre de 1924 fue incorporado a Bilbao, junto con el resto de otras expansiones, Begoña y el barrio Lutxana de Erandio, con efectos a partir del 1 de enero de 1925.

Como consecuencia de ello, poco después, en 1926 el Ayuntamiento de Bilbao convocó un Concurso para la Extensión de la Villa en cuyas bases se recomendaba a los participantes "que se huya del americanismo" y que "más vale lo bueno factible que lo magnífico imposible". Del mismo surgiría posteriormente el "Proyecto de Extensión Urbana de la I.(lustre) Villa Bilbao con las anexiones de Begoña, Deusto y parte de Erandio", redactado en 1929 por los arquitectos Seguro y Odriozola. En él aparece ya la voluntad de abrir un canal en Deustu recogiendo la sugerencia previa de la Junta de Obras del Puerto que juzgaba de interés proponer a su consideración, un mejor aprovechamiento de la vega para el servicio marítimo y comercial.

Previamente se estudiaron dos posibilidades. Una, la rectificación del cauce actual; otra la creación de uno nuevo. La primera proponía una mejora del trazado actual con mayores zonas portuarias. Suponía el recalce de los muelles a lo largo de la orilla con cimentaciones a más de 20 metros por debajo de la bajamar debido a la naturaleza fangosa del terreno en que se asentaban; se decía que la Ribera "flota como sobre una nata o capa espesa." Asimismo, se consideraba la estrechez del espacio entre la línea de agua y el frente edificado por donde transcurría la carretera de la Ría lo que suponía el derribo casi total de las edificaciones de la Ribera. La segunda solución consistía en ejecutar un corte en la vega de Deusto creando un nuevo cauce de fácil construcción y buenas condiciones de amplitud evitando las curvas de Olabeaga y Elorrieta, cada vez más inadecuadas al tráfico marítimo.

Las ventajas de este trazado eran numerosas. Se realizaba por terrenos más económicos ya que no era necesaria la expropiación de viviendas en la Ribera. La mayoría de los trabajos se realizaban en seco. Se obtenían dos líneas nuevas de atraque. Los muelles en este canal, en su mayor parte de mucha menor altura, ya que sus cimentaciones se situaban alrededor de los 10 m. por bajo de la bajamar, en vez de los 20 que exigía el actual cauce. Quedaría segregada una parte de la Ribera de Deusto, la comprendida entre el nuevo y viejo cauce, que podría ser unida a la margen izquierda por un taponamiento del viejo cauce, a 200 metros de los Diques Secos, y dedicarla a una explotación comercial con dos líneas de agua, zona que sería enlazada di-

Anteiglesia de Deusto en el entorno de 1900



Ribera y Canal de Deusto alrededor de 1950. Foto José Luis Ramírez

rectamente con la red de ferrocarril de vía ancha. Otra cualidad era permitir que la botadura de buques desde las gradas de Euskalduna fuese más fácil al enfilarse casi directamente el canal.

El proyecto presentado al Ministerio de Obras Públicas en febrero de 1928 fue aprobado por R.O. de 9 de julio de dicho año y con algunas modificaciones por R.O. de 10 de octubre de 1929 iniciándose el proceso de expropiaciones. Posteriormente, en 1935 se dividió el proyecto en etapas que debidamente autorizado no se realizó por falta de recursos financieros. Poco después la sublevación fascista y sus nefastas consecuencias económicas impidieron iniciar las obras.

En diciembre de 1948 se redactó una nueva modificación del proyecto que preveía dos etapas y fue aprobado en mayo de 1949. Una vez adjudicadas las obras por fin se iniciaron con gran solemnidad las obras de la primera fase el 11 de agosto de 1950, y las de la segunda un año más tarde. La obra consistía en la apertura de un canal con un corte total aguas abajo de Euskalduna, hasta la vuelta de Elorrieta, de 100 metros de anchura y 130 en la curva de amplio radio con la que se iniciaba, creándose dos márgenes de 2.936 metros en la izquierda y 2.409 en la derecha con un calado de 7 metros por debajo de la baja-

mar equinoccial. Se habilitaban sendos muelles de 1.520 y 1.088 metros lineales con una anchura de 48 y 27 metros respectivamente. El canal, incompleto a falta de 400 metros para su apertura total, fue puesto en servicio en agosto de 1968.

Supuso la división de la trama urbana de Deustu-San Inazio y la creación de una dársena interior de buena funcionalidad. Como tal, con todas sus limitaciones de espacialidad, calado y comunicaciones ha permitido que durante 38 años de estiba y desestiba haya contribuido a descongestionar la saturación de un puerto fluvial

José Ángel Corres cuando el 5 de mayo de 2003 en la firma del convenio con el Ayuntamiento por el que se cedía el pleno dominio de las riberas entre los puentes Ayuntamiento y Euskalduna, dijo: "Una ciudad capaz de acoger nuevas iniciativas de desarrollo, con un entorno urbano mucho más amable, con más zonas verdes, abierta al mundo, pero sin perder su carácter, su identidad y sus tradiciones. Una ciudad que no viva de espaldas a la Ría, que la colonice y que no olvide nunca su pasado y su historia, quién es y lo que debe a esa Ría y a la industria."

## La actividad del Canal cesó el pasado 7 de febrero con la salida del buque 'Fri River'

hasta las sucesivas ampliaciones en el Abra. Su actividad cesó el pasado 7 de febrero con la salida del buque "Fri River" con lo que asimismo finalizan las concesiones portuarias en el canal y en la villa, salvo el muelle de Zorrotza, todavía en uso.

De alguna forma el destino de este espacio portuario estaría contenido en las acertadísimas palabras del presidente de la Autoridad Portuaria de Bilbao (APB),

### Forma insular

El Plan General de Bilbao aprobado definitivamente en 1994, en su particular consideración de la Ría decide su apertura y dice: "Al llegar a la zona de Olabeaga, el Plan propone la apertura del canal por razones de hidráulidad, con lo que se forman dos brazos de agua que configuran la isla de Zorrotzaurre. El brazo izquierdo (aguas abajo), constituido por el curso natural, trata de mantener la

memoria histórica de la Ría, para la cual se establece la previsión de conservación y ampliación de los actuales núcleos de Olabeaga y ribera de Zorrotzaurre, para a continuación dar paso, en la orilla izquierda, a un vacío urbano hasta llegar a la zona industrial de La Punta de Zorrotza. La orilla derecha, después del núcleo de Zorrotzaurre, da lugar a un nuevo espacio residencial ubicado en la isla y enfrentado a la trama urbana de San Inazio, de la cual trata de conservar sus elementos referenciales." También en el master plan (Plan Director) que ha redactado el estudio de la arquitecta Zaha Hadid se contemplaba, tras razonados estudios, la alternativa isla.

El pasado 15 de febrero el Ayuntamiento y la Comisión Gestora del área Zorrotzaurre, atendiendo, curiosamente en esta ocasión, las legítimas peticiones de un vecindario de 453 personas directamente afectadas expresadas a través de alegaciones y sugerencias, en una decisión de alcance más general como es la hidráulidad de un complejo sistema fluvial de estuario, ha decidido renunciar a la apertura total del canal. Se pretende asegurar el problema de inundabilidad de la zona con grandes tuberías, en realidad un cauce cubierto, con todas sus incertezas. Todo ello por un aprovechamiento urbanístico al máximo de 24.000 m<sup>2</sup> de un total de 600.000.

La configuración de isla podría considerarse como una restitución morfológica de una geografía urbana que en su tiempo existió. Recordemos las dos islas que tuvo la Villa. La de San Cristóbal, junto al paseo de los Caños, hasta donde llegaba la marea, comunicada con las orillas mediante puentes. Fue eliminada tras las lluvias torrenciales de 1983. Y la de Uribarte, entre el antiguo cauce de la Ría y como consecuencia del corte por su derecha efectuado de San Agustín a la Salve en 1654. Ante la inutilidad a la navegación y salubridad se cegó el trazado antiguo en 1871.

Resulta algo desconcertante esta decisión que merecería por su trascendencia un profundo debate desde variados análisis, dada la expresividad que tendría casi en el centro de la metrópoli la presencia de una isla y las numerosas evocaciones compositivas que induciría al urbanismo y al paisaje fluvial.