

## Centenario de Indalecio Prieto



## Prieto, en el urbanismo bilbaíno (1)

*En el año 1915 Indalecio Prieto era elegido concejal del Ayuntamiento de Bilbao tomando contacto directo con los problemas urbanísticos de la ciudad, a los que ya se había asumido desde la Diputación Provincial puesto que desde 1911 ostentaba en ésta el cargo de diputado.*

*En el Ayuntamiento coincidió con el arquitecto Ricardo Bastida, jefe de la Sección de Construcciones, con quien sintonizó rápidamente pese a la ideología conservadora y catolicismo ferviente del arquitecto.*

*Ambos eran ya conscientes de los límites de las actuaciones puntuales basadas en la legislación de Casas Baratas, con las que se pretendía hacer frente a los procesos de urbanización desencadenados al margen del ensanche en barrios obreros periféricos a la ciudad o vinculados a los nuevos «barrios industriales» y a las explotaciones mineras.*

ALBERTO LOPEZ\*

Limites así mismo planteados por el Ensanche decimonónico tanto en cuanto a sus contenidos sociales orientados a cubrir una demanda residencial media y alta, como en cuanto a la misma idea de ciudad que el ensanche representaba, una pieza unitaria de nueva planta yuxtapuesta a la ciudad existente con la que funcionalmente se articulaba de un modo más o menos satisfactorio, pero sin contemplar la nueva ciudad que como un todo nacía y se prefiguraba en los nuevos barrios obreros, los asentamientos industriales, los barrios burgueses de verano de la margen derecha, «la ciudades jardín» de clases medias, los problemas viarios y de transporte, etc.

## Nuevo concepto de «urbanismo»

Prieto y Bastida vivieron conjuntamente un momento en el que el nivel de todo el Estado se empezaba a cuestionar la validez de los planteamientos que había presidido la idea de ciudad que se ejemplificaba en los ensanches, de ahí su posición clave en el momento del nuevo concepto de «urbanismo» y de la nueva idea de ciudad que conlleva.

El concepto de urbanización tan vinculado al de ensanche era propio de una idea limitada a la simple fijación de los trazados de la parrilla viaria. El concepto de «urbanismo» implicaba el de planeamiento como organización y previsión del conjunto de la ciudad como un todo. Una idea del XIX frente a una idea del XX.

Manifestación pública de esta maduración conceptual (tanto técnica como política) sobre los nuevos problemas de la ciudad fue la Conferencia Nacional de la Edificación, organizada por el Instituto de Reformas Sociales en Madrid, en 1923, en la que junto con el arquitecto Fernández Balbuena aparecieron como ponentes personas del mundo de la política vinculados a la ideología socialista y que posteriormente iban a desempeñar importantes papeles tales como Fernando de los Ríos y Largo Caballero. No se encontrarían las ideas de Prieto muy lejos de aquella importante conferencia, ni tampoco de la pronunciada el mismo año en Bilbao por Ricar-

do Bastida, en la Asociación de Arquitectos e Ingenieros, con el título de «El problema urbanístico de Bilbao». La conferencia se basaba en el Plan de Enlaces con los pueblos de la Comarca encargado por la Diputación al arquitecto a finales del año anterior. La idea de este plan tenía el precedente del denominado Plan de Enlaces de Barcelona y sus pueblos periféricos de 1917, aspecto que en el Ensanche Cerdá había descuidado. Pero el estudio que Bastida lleva a cabo va más allá de las simples conexiones viarias proponiendo un modelo de organización territorial para el conjunto de la comarca vertebrada por la ría.

## El gran acierto

El gran acierto tanto de Prieto como de Bastida, residía en haber situado certeramente el problema urbano que empezaba ya a ser Bilbao, dentro de una escala comarcal. Otra cosa era cómo se concretaban las propuestas, ya que si bien las propuestas circulatorias (que tenían un indudable peso por la voluntad de estructurar la comarca, basados en dos redes arteriales que desde Galdácano recorrían las dos márgenes de la ría) eran un acierto, de la

misma manera que lo eran la propuesta de zonas residenciales en Echegarri y en la ladera de Archanda, y resultaban por el contrario muy discutibles las zonas industriales que se proponían en gran parte en Asúa y Deusto.

Así lo supo ver Prieto más adelante con gran claridad al defender el valle de Asúa con la lógica expansión residencial de la comarca, proponiendo a su vez una política ferroviaria para la misma con una perspectiva de la que carecía el Plan de Bastida.

## La reforma del Casco Viejo, de Zuazo

El año 23 fue también el momento en el que otro arquitecto bilbaíno Secundino Zuazo, vinculado así mismo a Prieto posteriormente en el periodo de éste como ministro de Obras Públicas y con quien llevó adelante importantes proyectos tales como la prolongación de La Castellana; los Nuevos Ministerios y otros muchos, presentaba en Bilbao su proyecto de reforma interior del Casco Viejo. Proyecto éste hoy todavía polémico, por la discutida validez de los aspectos viarios que proponía en el interior del Casco con el fin de conseguir un mejor nexo de unión con el

Ensanche y que por cierto Prieto vio con buenos ojos tal y como se puede deducir del comentario formulado al respecto en su conferencia de 1946 en el Colegio Madrid de la capital mejicana. El proyecto orientado a la reforma interior era en alguna medida complementario de la idea de expansión que presidía el de Bastida y así lo entendió Prieto.

La valoración que hoy podemos hacer sobre la falta de consideración histórica de Zuazo con respecto a la trama del Casco Viejo ha de tener en cuenta el momento en que se desarrolló la propuesta. En aquel estudio la ciudad no había sido todavía destruida por el crecimiento desordenado de los posteriores años del desarrollismo, que nos ha llevado hoy a reaccionar a los arquitectos con una postura conservativa a ultranza, que a veces raya en el ridículo.

## Plan de enlaces ferroviarios de Bilbao

Con Prieto al frente del Ministerio de Obras Públicas al final del año 31, la visión comarcal del año 23 toma cuerpo en el Plan de Enlaces Ferroviarios de Bilbao, en el que se pretende integrar armoniosamente el conjunto de líneas ferro-

viarias. El ministro no dudará ni un momento en poner como representantes del Estado en la Comisión creada al efecto para desarrollar aquel Plan al arquitecto Bastida. La Comisión con el desacuerdo de las Compañías Ferroviarias aprobó un dictamen que se concretaba en los siguientes puntos:

1) Centralización en una única estación de los servicios de viajeros y gran velocidad de las cuatro principales líneas de ferrocarril que llegan a Bilbao (Norte, Portugalete, Santander y Vascongadas).

2) Traslado a Amézola y a la Vega de San Mamés de parte de los servicios de pequeña velocidad del Norte existente en la estación de Abando, enclavada entre Hurtado de Amézaga y Bailén.

3) Enlaces directos de la línea del Norte con la de Portugalete para trenes de mercancías y directos al puerto exterior.

4) Aprovechamiento urbano de los terrenos dejados libres como consecuencia de las reformas proyectadas.

5) Mejorar los accesos a Rekaldeberri eliminando el paso a nivel de Gordóniz.

## La fidelidad de Bastida a Prieto

La obstrucción de las Compañías ferroviarias por criterios privados, junto con la salida de Prieto del Ministerio y la posterior guerra malograron el proyecto. Sin embargo Bastida seguiría ante el nuevo régimen intentando llevar adelante el proyecto, dando muestras de una coherencia profesional digna de todo elogio.

Esta fidelidad de Bastida a Prieto (no menor la tendría Zuazo) tenía su explicación en el carácter abierto y antidogmático del socialista y en su relación con los distintos arquitectos e ingenieros con los que trabajó, lo que le hacía situar siempre por encima de las ideologías de cada uno la competencia profesional.

\*Arquitecto



Vista general de la Estación Central bilbaína y la Gran Plaza, con el edificio para servicios públicos, jardines, acceso de La Naja a Hurtado de Amézaga y ensanche de esta calle. Una idea de Prieto, proyectada por Bastida, para los enlaces ferroviarios.