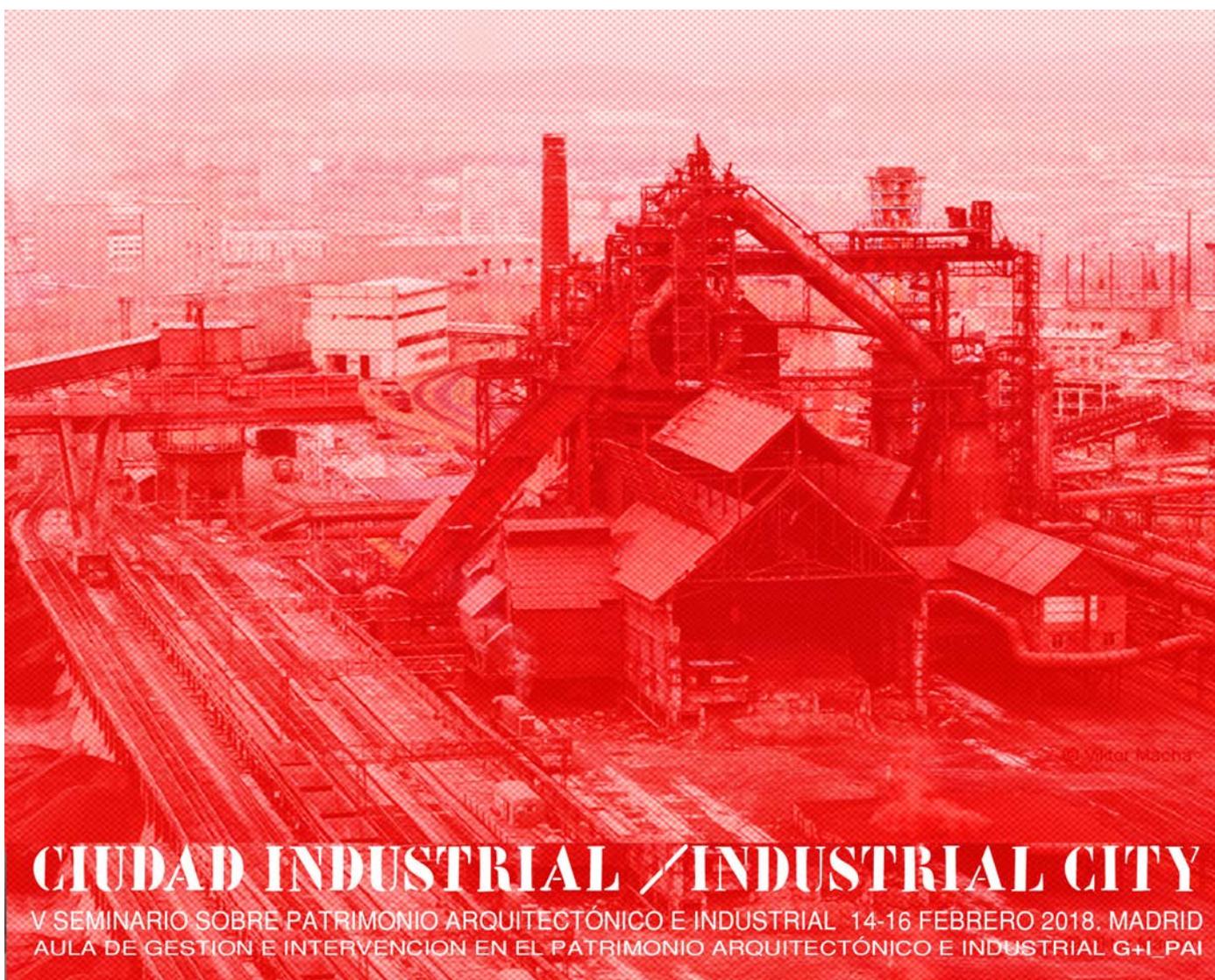


# S EMINARIO SOBRE EL PATRIMONIO ARQUITECTÓNICO E INDUSTRIAL

5



**POLITÉCNICA**

E.T.S. ARQUITECTURA /// E.T.S. DE INGENIEROS INDUSTRIALES /// U.P.M.



**2018**

**CIUDAD INDUSTRIAL**

**V SEMINARIO INTERNACIONAL SOBRE PATRIMONIO CULTURAL DE  
LA ARQUITECTURA Y LA INDUSTRIA**

**V Seminario internacional G+I PAI.**

Ciudad Industrial / Industrial City.

Edita: Aula de Formación: Gestión e Intervención en el Patrimonio Arquitectónico e Industrial.

ISBN: 978-84-09-01544-3

Fecha: 8/06/2016

Diseño y Maquetación: José Gabriel Bernabé / Rafael García

La presente publicación contiene dos tipos de textos diferentes que suponen dos criterios de evaluación distintos. Aquellos que reflejan la conferencias invitadas por la coordinación del Seminario del Aula G+I\_PAI, y de las que se presentan sus resúmenes, y los que son comunicaciones remitidas según la condiciones de su "Call for papers" y que fueron evaluados por pares ciegos en un doble filtro -tanto en sus resúmenes como en su texto definitivo- por el Comité Científico, aprobados y presentados públicamente.

# ÍNDICE

<b>Introducción</b>	1
<b>Ponencias</b>	
Patrimonio Cultural y valor público. La cautivadora responsabilidad de su gestión en el siglo XXI <i>Andoni Iturbe</i>	7
Permanencias y ausencias de un relato industrial. La huella de las tabacaleras españolas en el tejido urbano <i>Carolina Castañeda</i>	11
Proyectos de reconstrucción de edificios históricos. <i>Emilio Bautista, Javier Echávarri y José Luis Muñoz</i>	15
Los espacios industriales en el diseño de la trama urbana de la ciudad contemporánea. <i>Maria Luna Novile</i>	19
A veces patrimonializar algo industrial acaba convirtiéndolo en cultural y a veces patrimonializar algo cultural acaba convirtiéndolo en industrial. <i>Federico Soriano</i>	23

## Comunicaciones

### Sesión 01

- La difícil pero positiva evolución de la conservación del patrimonio y del paisaje de la “cultura industrial” de Terrassa. 33  
*Eusebi Casanelles*
- Puerto Interior de Huelva 57  
Paulatina interacción entre planificación portuaria, territorial y urbanística. Transformación funcional y paisajística del interfaz Ciudad - Puerto - Litoral.  
*Lola Goytia Goyenechea / Nieves Martínez Roldán*
- Coworking: de la cadena de trabajo industrial al espacio arquitectónico colaborativo. 83  
*Daniel Martínez Díaz / Francisco José Moreno Sánchez-Cañete / Francisco Muñoz Carabias / Alejandro Ferraz Leite-Ludzik*
- De fábricas y mapas 103  
Revolución industrial y cartografía en Madrid  
*Rafael García García*
- La gran propiedad industrial como responsable de los procesos de regeneración urbana. 121  
Patrimonio industrial y valores inmobiliarios en Bilbao  
*Federico Camerin / Alfonso Álvarez Mora*

### Sesión 02

- Paisaje industrial e intervenciones en antiguos silos 143  
Experiencias y posibilidades  
*Andressa Klein Ferreira*
- Estrategias y oportunidades del patrimonio industrial bodeguero. 161  
Una aproximación al estudio del Campo de Guía (El Puerto de Santa María)  
*María Murillo*
- Intervenciones Sostenibles en el Patrimonio Industrial Edificado 177  
*Luis Alberto Gómez Vázquez*
- Transformaciones y pérdidas del escenario minero-industrial de Ponferrada 195  
*Jorge Magaz Molina.*

### Sesión 03

- El patrimonio industrial en la ciudad contemporánea: intervención arquitectónica y estrategias de gestión. 217  
El caso de Matadero Madrid  
*Carmen Moreno Álvarez*
- The recovery of industrial archeology to rethink new urban, economic and social strategies. Italian projects. 245  
*Pascale Cucco / Rossella Del Regno*
- El espacio arquitectónico en el patrimonio industrial como contenedor de actividades contemporáneas. 261  
El caso de la Nave Boetticher.  
*Joaquín Lizasoain Urcola*
- El futuro de la Central Termoeléctrica en el Puerto de Génova. 281  
El Re-uso industrial cómo ocasión de zurcido territorial  
*Davide Olivieri*
- Tranvía, ciudad e industria 301  
El Tranvía a São Luís, Brasil como vector de desarrollo urbano.  
*Anna Karla de Almeida Santos*
- El gasómetro de Roma, una gran oportunidad de transformación urbana. 313  
*Clara Vargas Fernández-Carnicero.*

### Sesión 04

- El poblado de Compostilla 339  
Una obra total desde la óptica industrial  
*Nuria Prieto González / Pablo Rodríguez Rodríguez*
- Complejo hidroeléctrico de Belesar. 357  
La urbanización de FENOSA en Chantada.  
*Nuria Prieto González / Pablo Rodríguez Rodríguez.*
- Regeneración Industrial a través de modelos colaborativos. 373  
*Lucía De Molina Benavides / Roberto Carlucci*
- La antigua estación de Burgos y el precario papel del patrimonio en los proyectos urbanos y arquitectónicos 391  
*Luis Santos y Ganges / José Luis Lalana Soto.*
- Aprendiendo de la Ciudad Industrial 413  
*CoLaboratorio (Línea de Investigación perteneciente al grupo Prolab. Laboratorio de Investigación del Proyecto Contemporáneo. DPA, ETSAM, UPM)*  
*Almudena Ribot Manzano / Diego García-Setién Terol / Enrique Espinosa Pérez / Begoña de Abajo Castrillo / Gaizka Altuna Charterina.*

# La gran propiedad industrial como responsable de los procesos de regeneración urbana.

## Patrimonio industrial y valores inmobiliarios en Bilbao

**Federico Camerin y Alfonso Álvarez Mora**

Arquitecto-Urbanista.

Doctorando en el programa de doctorado europeo European Joint Doctorate “urbanHIST”, ETSA de la Universidad UVA de Valladolid Instituto Universitario de Urbanística.

Abril 2017-abril 2020\_Programa de doctorado European Joint Doctorate “UrbanHist”: Urban Heritage Planning, its Relations to Real-Estate, Economic and Social Models in 20th Century Europe.

Sus investigaciones han focalizado la atención sobre los procesos de regeneración urbana a partir de la reconversión del patrimonio inmobiliario público en Italia, sobre todo aquello militar y los procesos de regeneración urbana llevados a cabo en la ciudad de Génova.

Publicaciones recientes: Gastaldi F., Camerin F. (2017), “El proceso de remodelación del waterfront de Génova y los proyectos de Renzo Piano desde los años 80 hasta el Blue Print”, *ACE: Arquitectura, Ciudad y Entorno*, v. 11, n. 33, pp. 33-64 / F. Gastaldi, F. Camerin (2016), “Enajenación de bienes inmuebles públicos y militares y regeneración urbana en Italia: inercias y problemas pendientes”, *Ciudad y Territorio. Estudios territoriales*, n. 187, pp. 97-104.

(Conegliano, Treviso, 1989)

federico.camerin@uva.es

## Alfonso Álvarez Mora

Doctor Arquitecto.

Catedrático de Universidad. Profesor Emérito Universidad de Valladolid. Instituto Universitario de Urbanística.

Los trabajos de investigación más destacados han versado sobre la temática de los Centros Históricos. También se han desarrollado análisis de los procesos de “renovación urbana” que han afectado a diversas ciudades españolas, en especial a Madrid, procesos en los que la “gran propiedad”, posesiones industriales, entre otras, ha tenido un protagonismo indiscutible.

Publicaciones: *La Remodelación del Centro de Madrid*, Madrid, Ayuso (1978) / *Madrid. Las transformaciones del Centro-Ciudad en el Modo de Producción Capitalista*, Madrid, COAM (1979) / *El Mito del Centro Histórico. El Espacio del Prestigio y la Desigualdad*, Puebla, México, Universidad Iberoamericana (2006) / *Políticas urbanas aplicadas a los conjuntos históricos. Plan Nacional I+D+i – AVANCE de resultados*, Valladolid, Instituto Universitario de Urbanística (2013) / “Bilbao. La definición de una ‘imagen de marca’ como reclamo competitivo. Crónica de un proceso iniciado”, *Ciudades*, n. 5, pp. 151-178 (1999) / “Regeneración, Renovación y Rehabilitación Urbana. Tres operaciones diferenciadas, en su enfoque disciplinar, para una misma práctica urbanística de clase: la desposesión socio-espacial de los ámbitos urbanos tradicionales”, *Urban*, n. s. 04, pp. 123/126 (septiembre 2012/febrero 2013).

(Úbeda, Jaén, 1945)

amora@uva.es

Febrero de 2018<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Este trabajo ha sido realizado en el ámbito del proyecto de doctorado europeo European Joint Doctorate “urbanHIST”. European Union. This project has received funding from the European Union’s Horizon 2020 research and innovation programme under the Marie Skłodowska-Curie grant agreement No 721933.

# The industrial great property as responsible for urban regeneration processes.

## Industrial heritage and real estate value in Bilbao

### ABSTRACT

The degradation of several industrial complexes, as a result and function of their socio-economic obsolescence (those that have been affected are those that have been constituting the historic manifestation of the first factory developments in specific Spanish territories) has contributed to create, at least, two problems to solve. Firstly, what do we do with the patrimonial legacy where the old industrial installations were located. Secondly, how the reconversion process of the abandoned spaces (soil and industrial heritage) and the repercussions that follow from building a new type of city could be distorted by “real estate values” derived from speculative actions. Therefore, knowing what to do with the heritage to preserve its legacy and moreover how to strengthen the city through its recovery and enhancement has been the most outstanding challenge the city has had to overcome.

As an example of this phenomenon, this essay will focus on the city of Bilbao and the process of industrial reconversion that led to the emptying of the territory of the River Ria, whose transformation is yet to be completed. For this purpose, we will use the following “Progress report” of 1998 by the Association for the Revitalization of Metropolitan Bilbao, “Bilbao Metropoli-30”; the successive Bilbao’s Partial Territorial Plans that have been developed for the area of the River Ria, as well as the important management plan developed by the public-private entity “Bilbao Ría 2000”, which is responsible for the results obtained thus far. In order to express and widen this point of view, we will propose, as a starting hypothesis, the role of the “great property” in the process of construction- regeneration of the city. It is believed that behind the identified heritage with industrial properties (as in this case, but also, railway, military...etc.), there are hidden real estate strategies that are responsible for the exclusive, segregated and unequal “city model”, which is being consolidated.

### KEY WORDS

Great property, urban regeneration, real estate strategies, urban model, Bilbao.

## RESUMEN

La degradación, producto de su obsolescencia socio-económica, también, funcional, a la que se han visto sometidos determinados complejos industriales (que han constituido, históricamente, la manifestación de los primeros desarrollos fabriles con los que han contado específicos enclaves territoriales de nuestro país, España), ha supuesto la puesta en escena de, al menos, dos problemas a resolver. Primero, qué hacer con el legado patrimonial que sustentaba las antiguas instalaciones industriales ya desaparecidas. Segundo, cómo el proceso de reconversión del soporte espacial abandonado (suelo y patrimonio industrial heredado) que se abría al desencadenar repercusiones reales encaminadas a plantear un nuevo tipo de ciudad, podría verse distorsionado por los “valores inmobiliarios” derivados de acciones especulativas. Qué hacer, por tanto, con la herencia patrimonial recibida, y cómo fortalecer, a través de su recuperación y puesta en valor, la ciudad en la que se integra, ha sido el reto más destacado que le ha tocado ejercer a una riqueza patrimonial de estas características.

Para mostrar este fenómeno, vamos a tomar, como objeto de análisis, a la ciudad de Bilbao, al proceso de reconversión industrial que desembocó en el vaciamiento del territorio de la Ría, cuya transformación aún está por finalizar. Nos serviremos, para ello, del “Informe Progreso”, elaborado, en 1998, por la Asociación para la Revitalización del Bilbao Metropolitano, “Bilbao Metropoli-30”; de los sucesivos Planes Territoriales Parciales que se han elaborado para el ámbito de la Ría, así como de la importante gestión desarrollada por la entidad pública-privada “Bilbao Ría 2000”, responsable, en última instancia, de los resultados hasta ahora conseguidos. Con el objetivo de amplificar este punto de vista, de extender nuestra mirada más allá de este caso concreto, vamos a plantear, como hipótesis de partida, el papel de la “gran propiedad” en el proceso de construcción-regeneración de la ciudad. Se considera que detrás de las herencias patrimoniales identificadas con posesiones industriales (como en este caso, pero, también, ferroviarias, militares...etc.), se esconden estrategias inmobiliarias que son las responsables del “modelo de ciudad”, exclusivo, segregado y desigual, que se está consolidando.

## PALABRAS CLAVE

Gran propiedad, regeneración urbana, estrategias inmobiliarias, modelos urbanos, Bilbao.

## PLANTEAMIENTO DE LA CUESTIÓN

Hablamos de la Gran Propiedad como asiento de la actividad industrial. El sometimiento de ésta última, por imperativos marcados por el desarrollo del capital, a procesos de obsolescencia funcional, desmantelamiento, ruina y abandono, permite la disponibilidad del “suelo liberado” para que sea puesto a disposición de operaciones inmobiliarias muy concretas. Se trata, sobre todo, de aquellos procesos de “producción-reproducción espacial” que tienen por finalidad la construcción de las nuevas “áreas de centralidad”. Estamos refiriéndonos a nuestra realidad urbana, es decir, a la Ciudad Capitalista, la cual la entendemos como categoría espacial vinculada a los procesos de producción de la “renta del suelo” (Campos Venuti, 1971). Su desarrollo espacial, en este sentido, bascula entre la “extensión cuantitativa”, generalmente, de contenido “periférico”, y la “cualificación” de aquellos otros sectores que se conforman, social y económicamente hablando, como “ámbitos centrales” de referencia. Ciudad que no está exenta de contradicciones, entre las que destacan las que se expresan desde la conformación de las “áreas de centralidad” donde se recrean los productos de consumo de más alto valor; desde las que se lanzan mensajes ideológicos que aseguren la reproducción del capital, ejerciendo como iconos de referencia supuestas muestras de arquitectura de vanguardia; donde se desarrolla la gestión y administración del capital, acumulándose, en un mismo espacio, “servicios productivos avanzados” y residencias exclusivas, conformándose, en una palabra, como un “espacio social” identificado con un ambiente donde domina su condición de “espacio terciario”, de “lugar exclusivo y excluyente”, ausente de vida colectiva espontánea, conformado siguiendo una programación sistemática (Lefebvre, 1971).

Estas “áreas de centralidad”, surgen, entre otras cosas, del proceso de ocupación-apropiación que sigue al abandono de las instalaciones industriales obsoletas, desde un punto de vista funcional, las cuales consumen una gran cantidad de suelo. Son “áreas”, por otro lado, que resultan indispensables a la “ciudad del capital”, sobre todo, por razones que las hacen ser portadoras de procesos encaminados hacia la realización de externalidades que hagan posible la “producción de conocimientos” vinculados con la reproducción del capital, en el marco, todo ello, de un sistema competitivo que permita, en teoría, un desarrollo racional de la riqueza, también, su hipotética distribución. Estas “áreas de centralidad”,

por su parte, identifican espacios urbanos que, al concurrir en ellos funcionalidades exclusivas vinculadas a nuevas formas de producción, son la garantía para que las ciudades compitan entre sí con el objetivo de reclamar un protagonismo que las encadene a una red donde les es permitido ofrecerse como “espacios productivos” con ventajas (Porter, 1985 y 1998; Valdani y Ancarani, 2000; D’Albergo y Lefèvre, 2007). Ofrecimiento que conlleva arrastrar a la ciudad, en su conjunto, hacia la consecución de dichos objetivos, sin apenas beneficios aparentes que repercutan, colectivamente, en la ciudadanía. La ciudad se pone al servicio de aquellas fracciones del capital que desean utilizarla como nuevo espacio productivo, pero se trata de sectores económicos que entienden la ciudad como escaparate, como reclamos publicitarios, ventana abierta donde ser vistos, siendo necesario, para ello, que el sentido de la colectividad desaparezca y, con ello, lo esencial de la ciudad: su categoría como entidad pública. Las nuevas “áreas de centralidad”, en efecto, contribuyen a la privatización de la ciudad, a la anulación de su sentir colectivo.<sup>2</sup>

## **UN CASO-ESTUDIO. LA CONSTRUCCIÓN DEL BILBAO-METROPOLITANO COMO PROYECTO DE CENTRALIDAD**

La construcción del Bilbao Metropolitano,<sup>3</sup> las estrategias a seguir, el modo de instrumentarlas, así como sus posibles asignaciones espaciales, han sido definidas en el llamado Plan Territorial Parcial.<sup>4</sup> Nos vamos a referir a este documento de Planeamiento para establecer hipótesis que nos permitan comprender el alcance de unas estrategias seguidas para transformar Bilbao, a partir de la gestión de grandes propiedades industriales en desuso. Como parece que así está sucediendo, se trata de re-convertir los fragmentos de ciudad implicados en “ámbitos centrales” donde priman valores particulares, de corte privado, frente a los específicamente colectivos que sintonizan con la idea de ciudad como lugar de lo público por excelencia. La construcción del Bilbao Metropolitano,<sup>5</sup> queremos decir,

---

<sup>2</sup> Para profundizar en el debate sobre “el derecho a la ciudad”, remitirse a Lefebvre (1996), Mitchel (2003), Harvey (2007; 2013) y Borja (2013).

<sup>3</sup> Un libro, que constituye un documento único, para conocer cómo era la ciudad de Bilbao, años antes de la reconversión industrial, es el escrito por Basas Fernández en 1969.

<sup>4</sup> Para la redacción de este trabajo, nos hemos servido, sobre todo, del documento “*Bilbao Metropolitano, la Propuesta. Plan Territorial Parcial Bilbao Metropolitano*” (Leira, Argueso y Subieta, 1994). La Ley de Ordenación del Territorio del País Vasco se aprobó en 1991. En 1992 se puso en marcha la redacción de la figura prevista en dicha Ley, “El Plan Territorial Parcial”, cuyo avance se presenta en 1994, aprobándose en 1997. Al final, un nuevo Avance, se presenta en 1999, el cual desembocó en el Plan Territorial Parcial de 2008 (Bilbao Metropolitano, 2008) y cuya “Memoria” se ha publicado en 2006 (Aa. Vv., 2006).

<sup>5</sup> La primera referencia que nos permite conocer las razones de las transformaciones urbanísticas que ha protagonizado la ciudad de Bilbao, nos remiten a La Asociación Bilbao Metropoli-30, constituida como una Asociación de promoción e investigación, creada a final de la década de los años 80, que se marcó como objetivos el establecimiento de las líneas de Ordenación del Territorio que se van a ir elaborando. Entre ellos, naturalmente, los Planes Generales Municipales, aquellos otros que tienen que ver con la definición de un marco Territorial de carácter Metropolitano, Directrices

está siendo abordado como un “proyecto de centralidad”, para lo cual se está procediendo a una desposesiones de orden social, económico y, por supuesto, urbanístico-patrimonial, que está afectando, sobre todo, a las reminiscencias de unas grandes “instalaciones obsoletas”, heredadas de un pasado industrial, que están siendo sometidas a procesos de “regeneración urbana” que permitan re-presentar nuevos escenarios con posibilidades de competir en un nuevo marco económico global.<sup>6</sup>

En el Avance, que se presentó en 1997, aparece, con toda claridad, la idea de la “construcción de la metrópoli” como principal objetivo del Plan, lo que quiere decir que la ciudad, en el sentido tradicional del término, deja de ser un ente competitivo. Ese cometido debe recaer sobre un territorio de mayor alcance, sobre una “metrópoli”. Bilbao deja de ser ciudad para adoptar este nuevo tipo de entidad urbanística. Bien entendido que esto lleva consigo renunciar, en cierta manera, al interés colectivo en favor del servicio que éste debe procurar a lo particular. No desaparece la idea de lo colectivo, de lo público, simplemente, se pone al servicio de intereses particulares. Sirva de ejemplo de lo que decimos, las extraordinarias cantidades de suelo, procedentes de las antiguas instalaciones industriales, la mayoría de ellas de titularidad pública, que han pasado a manos privadas, y sobre las que se han ido levantando los nuevos iconos que expresan el contenido competitivo con el que se quiere dotar a la nueva entidad metropolitana.

### **La realidad espacial sobre la que se actúa.**

Se trata del territorio metropolitano de Bilbao, en el que se agrupan hasta 35 municipios. De entre ellos, la ciudad de Bilbao cuenta con apenas 350.000 habitantes. El “conjunto metropolitano”, por su parte, conforma una realidad funcional que concentra casi 900.000 habitantes, más del 80% de la población vizcaína, la mitad de la población del País Vasco, ocupando el 25% del territorio de Vizcaya.

Las “bazas diferenciales” de este territorio, se dice en el Plan, son el *Puerto*; su *dimensión demográfica*, los 900.000 habitantes citados, lo que la convierte en capital económico-funcional de la Ciudad-Región Vasca; la *Ría*, como elemento configurador de gran potencia y atractivo, recalándose, sobre todo, los *frentes de agua*, que han abandonado su carácter funcional, en su ancestral condición de eje vertebrador como puerto continuo junto a los suelos llanos del estuario (estando, hoy en día, todo ello, inmerso en un importante proceso de transformación); y, el *efecto Guggenheim*, más que coyuntural, que ha posicionado a Bilbao en los circuitos internacionales. Puerto, demografía, territorio de la Ría y el efecto Guggenheim, por tanto, constituyen, para el Plan, las categorías socio-espaciales que pueden ejercer de elementos dinamizadores capaces de poner en primer plano,

---

de Ordenación Territorial y, básicamente, la Ley marco a la que se remiten todas y cada una de las decisiones urbanísticas a tomar (véanse Bilbao-Metrópolis-30, 1996).

<sup>6</sup> Para un entendimiento de los objetivos que están presentes en el Plan Territorial Parcial, resulta imprescindible conocer el estudio previo que se llevó a cabo y donde se justifican las acciones a emprender. Nos referimos al trabajo realizado por expertos de la Universidad de Deusto, encargo de la Asociación Bilbao-Metrópolis-30, “*Plan Estratégico para una Revitalización del Bilbao Metropolitano*” (Bilbao-Metrópolis-30, 1990a, 1990b, 1992a, 1992b). Para un análisis crítico de ambos documentos, el Plan Territorial Parcial y el Plan Estratégico, ver Álvarez Mora (1999).

<sup>7</sup> Ver nota 3.

siempre que su “regeneración” esté enfocada hacia dichos objetivos, la nueva imagen de una ciudad que hace de la competitividad la razón de su reinsertión económica. Se parte de la consideración de elementos estratégicos preexistentes, algunos de los cuales ya pertenecen a la nueva realidad reinsertada, como en el caso del Guggenheim, que requieren una nueva interpretación, económica, social y políticamente hablando, aunque para ello sea necesario su desposesión en su calidad de bienes patrimoniales que pertenecen a la comunidad.

Estas ventajas, sin embargo, no serían suficientes para lograr el lanzamiento de Bilbao hacia esa aventura que lo coloque en órbita mundial, si no se hacen efectivas “*posicionándolas (se dice en el Plan) en... los Ejes, en los flujos crecientes de mercancías y personas, y construir un renovado soporte o chasis físico integrado, propiamente metropolitano, para esa nueva economía, industrial y de servicios*” (Aa. Vv., 2006: 7).<sup>8</sup> Se trata de poner a disposición de los inversores, por tanto, un universo formal, una imagen de ciudad, en suma, que los atraiga, escenario que los encante, produciendo ambientes seductores. Todo eso poniendo a su disposición a la ciudad en su conjunto, en la que todos, sin excepción, agradezcan, en su calidad de dependientes, las gracias que les han sido concedidas. La ciudad, como entidad colectiva, como ámbito espacial en el que se realizan los objetivos de una comunidad, como “espacio social”, en suma, deja de existir, convirtiéndose en exclusivo objeto físico, “*soporte o chasis físico integrado*”, que actúa como plataforma y sostén de cuantos artefactos, o sólidos capaces, se exponga a los ojos de aquellos que reclaman determinadas condiciones medio-ambientales que realicen sus negocios. La ciudad ha dejado de ser aquella realidad social que ofrecía espacios concretos para asentar en ellos determinadas actividades económicas. Valga, como ejemplo, los ya clásicos *polígonos industriales*, para entregarse por completo, ya que las nuevas economías necesitan de un *cuerpo social íntegro* para desarrollarse, dominar un territorio que sobrepasa la ciudad, disponer de dinámicas colectivas consolidadas sobre las que ejercen un derecho de posesión.

### **Objetivos-líneas de actuación.**

Entre los objetivos fundamentales del Plan está la necesidad de “*generar y articular el espacio productivo, soporte de la nueva economía*”. Se trata, en efecto, de crear las nuevas condiciones espaciales que hagan posible el carácter competitivo de la metrópoli. Para ello, no se duda en eliminar las herencias históricas recibidas, procediendo, como paso previo e imprescindible, a su aniquilación, en ningún caso, a su recuperación o reinterpretación, destruyendo la “memoria espacial tradicional”, aquella que contempla lo colectivo como garantía de libertad, igualdad y justicia. En su lugar, se asientan los nuevos artefactos de los que se valora, sobre todo, su valor de persuasión, su reclamo colonizador. Para justificar una acción semejante se argumenta, eso sí, que de lo que se trata es de “*...mejorar la calidad de vida de los residentes que pasa a ser además, hoy, factor esencial de la competitividad de toda metrópoli y que se convierte en factor de atracción de nuevas actividades económicas y de innovación*” (Aa.

---

<sup>8</sup> Todas las referencias, en cursiva, que aparecen a lo largo de este artículo, están extraídas del documento “*Plan Territorial Parcial*”, citado en la nota 3.

Vv., 2006: 12). Una vez más, los factores colectivos se supeditan a intereses particulares.

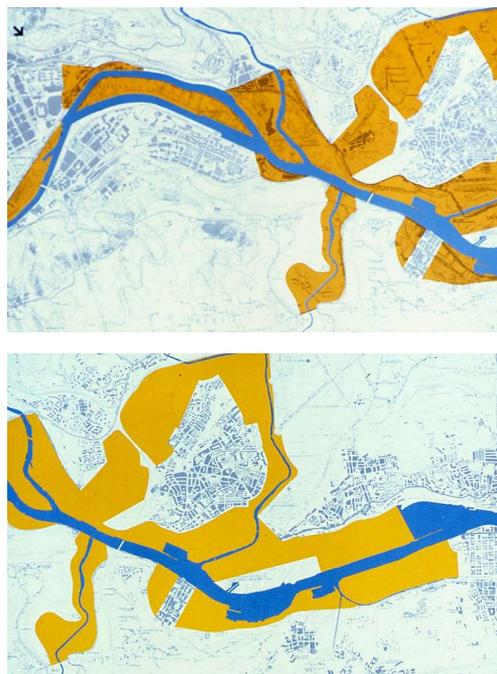


Figura 1 y 2. Suelo público resultante del desmantelamiento industrial (Leira, Argüeso y Subieta, 1994).

En esta acción aniquiladora de la historia pasada, ocupan un lugar preponderante los antiguos “artefectos” industriales en grandes propiedades de suelo, que han sido relegados a un estado de obsolescencia total. Todo eso los convierte, previa la desposesión social de que han sido objeto, en la base física sobre la que se va a asentar el nuevo “espacio económico”, perdiendo, en una palabra, su estatus de titularidad pública. Para esta actuación, “...es necesario adecuar, regenerar y recuperar los espacios degradados aún existentes, la implantación de nuevas actividades, tanto industriales como, sobre todo, de mezcla de servicios con industria, compatibles con la residencia” (Aa. Vv., 2006: 12). Entre estos espacios, el que ocupa el largo recorrido de la Ría será objeto de un tratamiento especial en su calidad de “espacio central” por excelencia, una vez que ha sido desposeído de su historia, relegando su pasado proletario, y su vinculación con el trabajo de los más desfavorecidos, a favor de su condición actual como expresión de unas nuevas economías que han reinvertido el sentido colectivo de aquel. El proceso de desposesión ejercitado es, en este sentido, doble. En primer lugar, usurpar un “espacio del trabajo” cuyo valor reside en esa condición histórica, en haber sido asiento de una actividad ininterrumpida y generada por los trabajadores que la hacían efectiva, y, en segundo lugar, la ya comentada traslación de unos bienes patrimoniales públicos a manos privadas.

En esta estimación que se hace del “nuevo espacio económico”, al que se le hace renacer de un pasado del que se reniega pero que, al fin y al cabo, es el que ha proporcionado el “valor” necesario que justifica las “regeneraciones” emprendidas, cobra una importancia extraordinaria la condición de “icono” que se le confiera a la obra construida. No olvidemos que lo que realmente se está proponiendo es un campo de imágenes que

actúen de reclamos publicitarios que impulsen las nuevas economías. Nunca como ahora, la economía ha dependido del “escaparate”, de la exposición de una esperanza, de la quimera de un bien del que se valora, sobre todo, su condición virtual. Nunca como ahora, en efecto, lo bienes se han hecho reales antes de ser producidos. ¿No es esto, precisamente, lo que caracteriza a los nuevos “procesos productivos” basados, prioritariamente, en la reproducción del “capital financiero”? Es así cómo se plantea que:

“... cada vez, en mayor medida, las metrópolis se identifican, e incluso se caracterizan en términos relativos, por contar con hitos y, con más generalidad, productos específicos. El Museo Guggenheim constituye, quizá, el ejemplo extremo. Sin duda, se ha convertido en la seña de identidad más específica del nuevo Bilbao Metropolitano, sustituyendo en ese función a los Altos Hornos” (Aa. Vv., 2006: 14).

### **Objetivos demográficos y perspectivas inmobiliarias.**

El Plan evalúa las perspectivas del crecimiento demográfico proponiendo tres escenarios posibles. En el más constrictivo, se piensa en una pérdida de población, en torno a unos 50.000 habitantes. En un escenario estable, también, está previsto una pérdida de población, aunque de una cuantía menor, unos 18.000 habitantes. En un escenario expansivo, la población crecería, hasta 2013, en unos 19.000 habitantes, para decrecer, en 4.000 personas, entre 2014 y 2018. De los tres escenarios, se apuesta por el estable, lo que significa que la población del Bilbao Metropolitano pasaría de los 1.301.453 habitantes, del año 2001, a los 879.210 habitantes que se piensa pueda tener en 2018. Eso sí, los hogares aumentarían, entre 2001 y 2018, en unos 44.209. Estos hogares se incrementan, a pesar de la disminución de la población, como consecuencia de la reducción del tamaño medio familiar, que pasaría, durante el mismo periodo, de 2,83 a 2,43 miembros por familia.

Ante estas perspectivas demográficas negativas, sin embargo, se apuesta por un aumento, más que moderado, del número de nuevas viviendas. Las necesidades reales de nuevas viviendas, para el periodo 2001-2018, están directamente marcadas por el incremento del número de hogares como consecuencia de la reducción del tamaño medio familiar. Ahora bien, independientemente de dichas necesidades de vivienda, demanda sentida, argumentan, por la previsión en ese aumento en el número de hogares, proponer un número mayor de viviendas a construir de nueva planta que alcanza el doble de las previstas. Eso para hacer frente al aumento de los hogares, estimándose, en este sentido:

“...la conveniencia de considerar al menos el doble de esta cantidad, con el fin de ampliar la oferta de suelo. Por ello se opta por aplicar un coeficiente de esponjamiento de valor 2 a las necesidades reales, 44.209, de manera que se fija una necesidad real esponjada de 88.418 nuevas viviendas. La adopción de ese coeficiente para 16 años permite que el coeficiente de esponjamiento para un periodo de 8 años, que es el efectivo de los planes municipales, sea de 3 veces la necesidad prevista” (Aa. Vv., 2006: 57).

Justifican el uso del concepto de “*esponjamiento*”, por cuanto está previsto en las Directrices de Ordenación Territorial como *Coficiente de Rigidez*, en función del cual se establece el “*criterio de no considerar deseable un ajuste exacto entre la oferta de suelo y la demanda prevista, dado que el mercado*”

*inmobiliario no funciona según un sistema de competencia perfecta” (Aa. Vv., 2006: 60).*

Esta valoración al alza, que se hace de la actividad inmobiliaria a desarrollar, comienza a ser algo muy habitual en España. Pensamiento que delata, cuando menos, una postura ambigua con respecto a lo que significa la vivienda. Se olvida que estamos hablando de un bien necesario y fundamental para la vida. Con estos planteamientos, sin embargo, se pone el acento en su consideración como una mercancía, ya que su producción real no mantiene una relación estrecha con las necesidades que se demandan. Se entiende que la vivienda, la cuantía de su producción, se establece desde la oferta, no desde la demanda real. Son los promotores inmobiliarios, los fabricantes de viviendas, quienes establecen la cantidad a ofertar, cuándo y cómo tiene que llevarla a cabo.

## **LAS ÁREAS DE CENTRALIDAD COMO IMPULSORAS DE LAS INJUSTICIAS Y LAS DESIGUALDADES URBANAS.**

Las propuestas de Plan Territorial Parcial no ofrecen ninguna duda al apostar por Bilbao como una Metrópoli Terciaria al servicio, casi exclusivo, de “externalidades” que recrean la realidad espacial metropolitana como un “capital fijo” del que forman parte, incluso, sus contingentes demográficos.

“La terciarización económica apareció como la solución a los grandes problemas económicos y sociales que trajo la reconversión, y el inicio de los años 90 vino marcado por la idea de que el Bilbao Metropolitano debía transformarse de metrópoli industrial a metrópoli terciaria” (Aa. Vv., 2006: 82).

Ante todo, el objetivo del Plan Territorial Parcial es la recuperación de los usos terciarios para la ciudad. Dentro de estos usos se señalan los de comercio al por menor, oficinas y todo tipo de dotaciones asistenciales, socioculturales, pudiéndose ubicarse en edificios específicos o formando parte de edificios de uso residencial. Se evita su localización en áreas exteriores a los núcleos urbanos, ya que conviene reservar estas localizaciones para la acogida de instalaciones de perfil más industrial, menos compatible con el tejido urbano residencial y con mayor vinculación funcional al tráfico pesado de mercancías. De esta forma, se marcan distancias, económicas y sociales, entre espacios periféricos y espacios centrales, asignándoles, a cada uno de ellos, funciones específicas, cuando no contrapuestas.

En el marco de este contexto, destaca, como área central por excelencia, casi como *territorio central*, la recuperación del *Área de Renovación de la Ría*, entendido, decimos, como *espacio de centralidad social y económica*, convirtiéndose en espacio emblemático del Bilbao Metropolitano. Este planteamiento, se dice en el Plan,

“...obliga a ser muy selectivo a la hora de elegir qué tipo de actividades han de ocupar los suelos vacantes de la vieja industria. Los borde fluviales deben conservarse para que en ellos convivan actividades de alto valor añadido junto con residencia y equipamientos, cuidando extraordinariamente el

diseño arquitectónico y urbanístico que dote a estos espacios de la exclusiva singularidad que merecen” (Aa. Vv., 2006: 83-84).



Figuras 3 y 4. La Ría no regenerada (fotos de Alfonso Álvarez Mora, 2008)

Más claridad no cabe para que no ofrezca ningún género de duda lo que se desea hacer en este eje fundamental que estructura, como “área central”, el esquema del Bilbao Metropolitano. Incluso, el concepto de *equipamiento*, como expresión de las necesidades colectivas que demanda una sociedad y componente público irrenunciable sin el cual no podríamos hablar de ciudad. Este concepto, decimos, se interpreta de otra manera para hacerlo compatible con la privatización del espacio urbano que acompaña a este modelo de metrópoli que se está proponiendo.

El *concepto de equipamiento* que se propone, en el marco del Plan Territorial Parcial, en efecto, es “...mucho más amplio, se dice, que el tradicional derivado del Planeamiento Municipal General, como zonas de servicios abiertos a la colectividad” (Aa. Vv., 2006: 103). Los equipamientos, en este sentido, son concebidos como supramunicipales, “...estando, a menudo, a medio camino entre el equipamiento, la infraestructura, la actividad económica...etc.” (Aa. Vv., 2006: 103). De esta forma, las categorías socio-espaciales públicas, que constituyen los referentes fundamentales de lo urbano, en su calidad de elementos que realizan y expresan la colectividad, la función pública, en suma, pasan a ser considerados como componentes productivos que impulsan la competitividad y los nuevos desarrollos puestos al servicio de intereses particulares. La pérdida paulatina de los *Valores de Estado* se expresa, espacialmente hablando, en la liquidación, también, paulatina, de los valores públicos de la ciudad.

### **Para el territorio de la Ría, sólo cabe la Regeneración y Renovación de sus antiguas estructuras urbano-industriales.**

Podemos decir, sin la sensación de equivocarnos, que el Plan Territorial Parcial, aunque sus objetivos se remiten a una hipotética Ordenación de la Metrópoli Bilbaína, y así es como lo expresan y lo proponen en el citado documento, su preocupación real es diferente. El Plan está mucho más enfocado a hacer posible la comercialización del territorio de la Ría, ante las perspectivas que se abren en función de las importantes cantidades de suelo que han sido liberadas por las industrias desaparecidas. Se puede argumentar, ¿por qué no?, que los procesos de transformación que está protagonizando este territorio encuentran su razón de ser no tanto en la

idea de materializar y hacer posible un mejor “espacio metropolitano” como en proporcionar una salida económica rentable a los antiguos suelos industriales. Y, como la salida más acorde con los nuevos planteamientos económicos, se apuesta por recrearlos como sostén de funciones centrales, las más ventajosas y rentables en los actuales momentos. La regeneración urbana medioambiental no se duda en formularse para que se convierta en el emblema más visible de la revitalización del Bilbao metropolitano, reconvirtiendo las grandes propiedades industriales en nuevos usos terciarios y de representación. De hecho, los suelos llanos del estuario reurbanizados constituyen el ámbito más adecuado para albergar la nueva economía metropolitana, la localización potencial de la innovación, el espacio idóneo para implantar los nuevos usos y actividades que generen la nueva base económica, moderna y diversificada de la metrópoli.

La *Renovación y Regeneración Urbana*, siguiendo la terminología empleada en el Plan, cobran una importancia esencial, ya que se centran en la transformación de aquellos espacios urbanos que se localizan en ámbitos concretos de la Ría, espacios que juegan un importante papel dentro del modelo propuesto dada su posición de *centralidad*, y para los que se establecen usos mixtos en esas áreas industriales que se encuentran desocupadas y obsoletas.

### **El Ámbito de Armonización de la Ordenación del Entorno de la Ría. De Abandoibarra a la desembocadura del río Galindo.**

Vamos a considerar tres de entre las más emblemáticas actuaciones que se han llevado a cabo, hasta el momento, en el territorio de la Ría. La que se localiza en el sector Abandoibarra, lugar que ocupaban los antiguos astilleros, en régimen de continuidad con los terrenos del ensanche del siglo XIX; la actuación en los terrenos de la estación ferroviaria de Ametzola; y lo establecido junto a la desembocadura del río Galindo. En cada una de ellas observamos cómo los usos que se van sucediendo desde el sector más central al más periférico, la intensidad de ocupación del suelo, las funciones de centralidad previstas, los espacios sociales que se van consolidando, el tipo de residencias allí localizadas, la manera de abordar la calidad de los espacios libres, las características medioambientales incorporadas, etc., todas estas categorías socio-espaciales, decimos, se van incorporando al Eje-Entorno de la Ría, atendiendo a un esquema que expresa la lógica de un espacio segregado. La *centralidad* asignada a cada uno de ellos, la que le ha correspondido a cada sector, es la que impulsa y define dicha segregación, *centralidad* que, de alguna manera, es consecuencia de la correspondencia que han mantenido cada uno de estos sectores con la memoria del territorio sobre el que se asentaban las antiguas instalaciones industriales.

El sector Abandoibarra es el “espacio central” por excelencia, el que mejor representa al nuevo Bilbao que se está construyendo, imagen de una ciudad cuyo objetivo es abrirse al mundo, reclamar inversiones, facilitar las mejores condiciones al mejor postor, deslumbrar a través de la fatuidad de unos iconos cuyos presupuestos culturales, en su caso, obedecen a razones puramente económicas, desterrando el conocimiento y haciendo de la cultura la expresión-exposición de un catálogo de formas vacías de

contenidos. A propósito de esto, a finales de la década de los noventa, el alcalde de Bilbao declaraba:

“...podemos tener magníficos arquitectos bilbaínos que nos pueden hacer obras de calidad, pero queríamos conseguir no sólo un Bilbao de calidad, sino de marca, porque la marca tiene que ver con nuestras oportunidades de futuro. Se viene y se vendrá a Bilbao por eso, para ver las firmas mundiales como Ghery, Foster, Calatrava, Pelli, o en su momento Stern u otros” (Marzo, 1999).

Abandoibarra es todo esto, pero, sobre todo, es la privatización de grandes propiedades de suelo público, 34,8 hectáreas de superficie, al que le han correspondido 137.000 metros cuadrados construidos, repartidos entre oficinas, comercio, hoteles de lujo. Sin olvidar las, aproximadamente, 700 viviendas inasequibles, desde las que se observa la imagen del Museo por todos conocido, el Palacio de Congresos y Música y, por supuesto, un rascacielos, la actual Torre Iberdrola, que encierra 50.000 metros cuadrados de oficinas en las 32 plantas que miran, con soberbia, a la Ría. Por supuesto, ninguna vivienda económica de Protección Oficial, a pesar del suelo de titularidad pública sobre el que se asienta tan vasto programa.

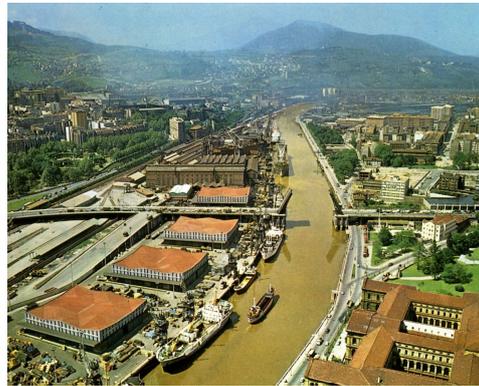


Figura 5. Zona Abandoibarra en la década de 1960 (Basas Fernández, 1969)



Figuras 6 y 7. Zona Abandoibarra después del proceso de transformación (fotos del Alfonso Álvarez Mora, 2012).

La financiación de todas y cada una de estas operaciones urbanísticas, cuya gestión se encomienda a la Asociación Bilbao Ría-2000,<sup>9</sup> se apoya, como

<sup>9</sup> Bilbao Ría-2000 es una Asociación Anónima de capital público, en la que participan, al 50%, la Administración Central, las Administraciones Vascas, con el apoyo de la Comunidad Europea. Gestiona las operaciones urbanísticas más emblemáticas y que más van a contribuir a la materialización de una imagen urbana de la que se pretende que goce de una capacidad de atracción a todos los niveles. Se

venimos anotando, en el hecho de partir de unas importantísimas cantidades de suelo procedente de las industrias que dejaron de serlo, suelo, decimos, de titularidad pública. Estas grandes propiedades de suelo son las que se encomiendan a la Asociación citada para que, en su calidad de “capital fijo”, proceda a la realización de las intervenciones urbanísticas que tiene encomendadas. Una de las primeras actuaciones que llevó a cabo esta Asociación fue la transformación de los terrenos ferroviarios de Ametzola, socavando sus instalaciones y procediendo a la construcción, en los terrenos así liberados, unas 11 hectáreas, de un conjunto residencial de 900 viviendas, de las cuales 150 son de Protección Oficial, a lo que se añaden unos 9.000 metros cuadrados de “centro comercial”. Lo importante de esta operación lo constituye el hecho que permitió a la Asociación Bilbao Ría-2000 privatizar los terrenos ferroviarios, obteniendo un primer capital que le sirvió de trampolín presupuestario para continuar interviniendo en el territorio de la Ría. Llama la atención la presencia, en este proyecto, de un porcentaje, aunque mínimo, de viviendas de Protección Oficial, dado que nos encontramos en un lugar cuya memoria lo vincula con el ferrocarril y, por tanto, con una manera de manifestarse un “espacio social” de contenido popular. Esto no evita que los nuevos elementos residenciales allí construidos recojan esa memoria para reconvertirla en soporte que permita acoger un hábitat de mayor calidad. El hecho de incluir una cuota de “viviendas populares” representa el precio a pagar por la “bondad” de la operación emprendida. Es de destacar, sin embargo, la presencia de unas viviendas semejantes, ausentes en la zona de Abandoibarra, ya que con ello se nos está indicando cierta dosis de segregación socio-espacial que, desde el “proyecto de centralidad”, y de manera jerarquizada, se está materializando en el territorio de la Ría.

Por último, en la zona de la desembocadura del río Galindo se ha proyectado una operación que, como venimos diciendo, recrea la segregación socio-espacial que se jerarquiza a lo largo del territorio de la Ría. En esta ocasión se apuesta por un escenario en el que aquella se manifiesta en todo su esplendor si comparamos sus contenidos con aquellos otros que están presentes en el escalón más alto, y de partida, de esta estructura jerárquica, es decir, el sector Abandoibarra. El sector Galindo, en efecto, se identifica, en origen, con un espacio obrero reconvertido, vía proyecto, en un “zona residencial”, de ocio, y en un polígono donde se agrupan nuevas actividades industriales y terciarias. Estamos hablando de la “recuperación” de 500.000 metros cuadrados, que pertenecían a Altos Hornos de Vizcaya, de otros 50.000 metros cuadrados de Industria y Terciario, y de 2000 nuevas viviendas, de las que 500 son de Protección Oficial.

---

constituyó en 1992, participando, inicialmente, en la misma, la Administración Central (Ministerio de Obras Públicas y Transportes, SEPES, Autoridad Portuaria, RENFE, FEVE y el INI), y la Administración Autónoma (Gobierno Vasco, Diputación Foral y Ayuntamiento de Bilbao).



Figuras 8 y 9. Ametzola. Planimetría para el proyecto y conjunto de viviendas construidas (Bilbaopedia, <http://www.bilbaopedia.info/parque-ametzola> y foto de Alfonso Álvarez Mora, 2012)

Hemos pasado, por tanto, de un 0% de Viviendas de Protección Oficial, en la zona de Abandoibarra; al 16% en Ametzola; y hasta un 25% en Galindo. A medida que abandonamos las zonas con una mayor memoria histórica, vinculada con originales condiciones de *centralidad*, va aumentando su popularidad. Al mismo tiempo, éstas son consideradas como zonas donde la imagen que de ellas se demanda, para hacer efectivo el reclamo de Bilbao como metrópoli competitiva, no está presente con tanta fuerza como en aquellos otros lugares considerados emblemáticos por excelencia. La segregación socio-espacial afecta, también, a la expresión de la imagen urbana que se desea recrear.



Figura 10. Altos Hornos-Desembocadura Río Galindo antes del proceso de transformación en la década de 1960 (Basas Fernández, 1969)



Figuras 11 y 12. Altos Hornos-Desembocadura Río Galindo después del proceso de transformación (fotos de Alfonso Álvarez Mora, 2012).

## CONCLUSIÓN

La palabra “regeneración” suscita proyectos, se dice, integradores, respetuosos con la historia, incluso, convenientes por alinearse con los principios de la “sustentabilidad”. La experiencia, sin embargo, no muestra tales virtudes. Cuando esta apuesta por la “regeneración” de grandes propiedades de suelo, como es el caso de Bilbao, recrea la “reconversión” de antiguas instalaciones industriales, declaradas obsoletas por razones implicadas con los intereses del capital, en concordancia con el cambio operado en su sistema productivo, observamos una supeditación de dicha “reconversión” a exigencias que ajustan disponibilidad de suelo, el que dejan las industrias, con intereses inmobiliarios. Parece más evidente, queremos decir, la relación entre “regeneración” y “disponibilidad de suelo”, que aquella otra que se deriva hacia la necesidad de procurar, a la ciudad en su conjunto, una alternativa urbanística asumida por la gran mayoría. Se “regenera” la ciudad no tanto porque surja como demanda socialmente sentida, como para procurar una salida económico-inmobiliaria, cuando no financiera, al “producto suelo” que dejan las industrias desmanteladas. De hecho, cuando se dispone de tanto “suelo”, liberado de antiguas instalaciones industriales, como es el caso de Bilbao, al no poder utilizarse en su totalidad, apenas se emprenden operaciones que no sean aquellas que procuran grandes beneficios, en la medida en que contribuyen a la creación de “zonas exclusivas”, lejos del alcance de la mayoría de la población, renunciando, por tanto, a un “proyecto de ciudad” que interese a todos. Las razones de tal desenlace están en la prioridad que se ha dado al negocio inmobiliario como única salida para convertir, en su modalidad de “espacios de renta”, los antiguos ámbitos industriales desmantelados. De hecho, la Entidad Gestora Bilbao Ría 2000, encargada, como queda dicho, del proceso de transformación de dicho ámbito, casi todo de titularidad pública, se liquida y desaparece cuando aún quedaba mucha “ría” por “regenerar”, mostrando, con ello, que lo fundamental, lo exigido por el capital, ya estaba realizado. Nos referimos a los nuevos espacios surgidos por abandono de las grandes propiedades industriales, en base a las cuales se levantan las nuevas “áreas de centralidad” que hacen irreversible la “exclusividad espacial” materializada a tal efecto. Han bastado con dos, o tres, operaciones, para poner en marcha un proceso que coloca a Bilbao en los circuitos de lo exclusivo, lejos de las necesidades reales de su población. El ámbito de la Ría no ha sido utilizado en su

totalidad, sólo los “suelos” más estratégicos, financiera e inmobiliariamente hablando, quedando el resto, a pesar de haberse programado como objeto de “regeneración”, en un estado de ruina avanzado que contrasta con los “iconos” que se muestran al mundo. La relación, por tanto, entre el suelo procedente de un proceso de desmantelamiento industrial y el uso que se hace del mismo, vía “regeneración urbana”, es puramente inmobiliario-financiero, recreando “espacios exclusivos” al servicio de externalidades, al margen de los intereses reales de la población. Se está procediendo, con ello, a una apropiación de un patrimonio, en ciudad, heredado, producto de un proceso histórico de larga duración. Proceso de apropiación de una centralidad en ciernes, consolidándose, como tal, mediante esa “reconversión regeneradora” que convierte los “solares industriales” en “espacios exclusivos” reclamados por las nuevas economías que impulsan los llamados “servicios productivos”.

## LISTA DE REFERENCIAS

AA. VV. (2006): Plan Territorial Parcial de Bilbao Metropolitano. Memoria, Diputación Foral de Bizkaia – Gobierno Vasco.

ÁLVAREZ MORA, Alfonso (1999), “*Bilbao, la definición de una imagen de marca como reclamo competitivo. Crónica de un proceso iniciado*”, en “Ciudades”, n. 5, pp. 151-178.

BASAS FERNÁNDEZ, Manuel (1969): “*El crecimiento de Bilbao y su Comarca*”, Bilbao, Excmo Ayuntamiento de la M. N y M. L Villa de Bilbao.

BILBAO METROPOLI-30 (1990a). *Plan Estratégico para la Revitalización del Bilbao Metropolitano, Fase I, Exploración del Entorno e Identificación de Temas Críticos*, Bilbao, Asociación para la Revitalización del Bilbao Metropolitano.

BILBAO METROPOLI-30 (1990b): *Plan Estratégico para la Revitalización del Bilbao Metropolitano, Fase II, Análisis interno y externo*, Bilbao, Asociación para la Revitalización del Bilbao Metropolitano.

BILBAO METROPOLI-30 (1992a): *Plan Estratégico para la Revitalización del Bilbao Metropolitano, Fase III, Metas, Objetivos y Estrategias*, Bilbao, Asociación para la Revitalización del Bilbao Metropolitano.

BILBAO METROPOLI-30 (1992b): *Plan Estratégico para la Revitalización del Bilbao Metropolitano, Fase IV, Plan de Acción*, Bilbao, Asociación para la Revitalización del Bilbao Metropolitano.

BILBAO METROPOLI-30 (1996): *Plan Estratégico para la Revitalización del Bilbao Metropolitano*, Bilbao, Asociación para la Revitalización del Bilbao Metropolitano.

BILBAO METROPOLITANO (2008): “*Plan Territorial Parcial*”, Vitoria-Gasteiz, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco.

- BORJA, Jordi (2013): *Revolución urbana y derechos ciudadanos*, Madrid, Alianza.
- CAMPOS VENUTI, Giuseppe (1971): *“La Administración del Urbanismo”*, Barcelona, Gustavo Gili.
- D’ALBERGO, Ernesto y LEFÈVRE, Christian (coords.) (2007): *Le strategie internazionali delle città*, Bolonia, Il Mulino.
- HARVEY, David (2007): *Espacios del capital. Hacia una geografía crítica*, Madrid, Akal.
- HARVEY, David (2013): *Ciudades rebeldes. Del derecho a la ciudad a la revolución urbana*, Madrid, Akal.
- LEFEBVRE, Henri (1971): *La producción del espacio*. París: Anthropos
- LEFEBVRE, Henri (1996): *Writing on cities*, Oxford, Blackwell.
- LEIRA Eduardo, ARGÜESO Raimundo y SUBIETA, María José (coords.) (1994): *Bilbao Metropolitano, la propuesta. Plan territorial parcial Bilbao metropolitano*, Bilbao, Gobierno Vasco – Diputación Foral de Bizkaia.
- MARZO, María Josefa (1999): “Josu Ortuondo Larrea: ‘Un alcalde tiene que ser buen gestor’”, *Bilbao Bilbao*, n. 127, p. 14-15.
- MITCHEL, Don (2003): *The right to the city: social justice and the fight for public spaces*, Nueva York, The Guilford Press.
- PORTER, Michael (1985): *Competitive advantage*, Nueva York, The Free Press.
- PORTER, Michael (1998): *On competition*, Boston, Harvard Business School Press.
- VALDANI, Enrico y ANCARANI, Fabio (2000): *Strategie di marketing del territorio*, Milán, Egea.

