



trasformazioni di *eccellenza* il caso B I L B A O

La città di Bilbao, capoluogo della provincia di Vizcaya, deve la sua esistenza alla sua collocazione alla fine dell'estuario del

fiume Ibaizabal, il più importante del Golfo di Vizcaya -un fiume con una influenza di maree di 14 chilometri e con un letto di notevole estensione da sempre navigabile

costituendo dai suoi inizi un porto interno. Come si dice nella suo statuto di fondazione “fu prima porto che città”, e sulla riva sinistra di questo luogo interno circondato da montagne, esisteva un antico villaggio che viveva delle sue risorse naturali, le ricchezze minerarie e la pesca.



Nella sua organizzazione spaziale Bilbao, così come altre città sorte nel País Vasco -Paesi Baschi, o Euskal Herria in lingua basca- si forma con un iniziale nucleo centrale urbano caratterizzato da un tracciato regolare di tre strade parallele che si incrociano con alcuni stretti tagli perpendicolari che permettono il passaggio tra le strade, i cantoni. In questo nucleo la chiesa dedicata a Santiago emerge come la costruzione dominante circondata da uno spazio indefinito. Successivamente, questa configurazione viene ampliata, mantenendo questa disposizione parallela, sempre orientata verso la Ría -il fiume, in spagnolo río, a Bilbao chiamata così per la sua ampiezza e navigabilità-, fino ad avere siete calles, le sette strade che daranno la denominazione all'insieme, e l'intera trama urbana resta circondata dalle mura ad eccezione del fronte fluviale. Nel 1483 si sperimenta un primo Ensanche, un iniziale ampliamento della città fuori dalle mura, perdendo l'allineamento regolare della trama gotica, e un nuovo tracciato di strade aperte a ventaglio verso nord, seguendo il letto curvilineo della Ría, completeranno la trama del centro storico, il Casco Viejo. In epoca neoclassica, tra il 1828 e il 1851, si produrrà un importante operazione di ridisegno urbano: la apertura di una plaza mayor, la Plaza Nueva, costruita al bordo del centro storico come distruzione del tessuto urbano, concependo uno spazio esterno come uno interno o un luogo interno in un esterno.



La ricchezza mineraria del ferro e lo sviluppo economico e urbanistico

La principale ricchezza della provincia è costituita storicamente dalla risorsa mineraria del ferro che si estraeva nei monti vicini con grande facilità e a basso costo. Inizialmente il minerale si consumava nelle tradizionali fucine adiacenti, alcune delle quali poi trasformate in altiforni; a partire dal 1870 si iniziano a stabilire compagnie inglesi per l'estrazione e il trasporto del materiale da inviare alle loro fabbriche siderurgiche ad un prezzo molto vantaggioso, e ciò rende necessaria la costruzione di una serie di elementi per il trasporto: piani inclinati, tranvia aerei, ferrovie minerarie e scale merci di materiali. Questo importante commercio richiede poco a poco la costituzione di imprese siderurgiche, metallurgiche, ferroviarie, acciaierie, imprese navali e bancarie. In questo periodo, come conseguenza della Rivoluzione Industriale che modificherà radicalmente questa città mercantile, si consolida la grande metamorfosi di Bilbao che, con la sua periferia, si trasformerà in una moderna città industriale, divenendo la città dello Stato più dinamica dal punto di vista economico, lavorativo e finanziario, ma anche ideologico e politico. La città inizia ad attrarre numerosi imprenditori, contemporaneamente si effettuano i primi scioperi, nel 1890, e si consolidano le organizzazioni operaie. In questa situazione si creerà anche un'ideologia politica nazionalista come reazione all'immigrazione di massa e a una certa perdita d'identità, con la fondazione del Partido Nazionalista Vasco P.N.V./E.A.J. nel 1876. Un importante momento per il futuro urbano della città si ha, fra il 1873 e il 1904, con il progetto di Ensanche della città di Bilbao, realizzato da Severino Achúcarro, Pablo Alzala e Ernesto Hoffmeyer, di grande qualità urbanistica e architettonica, nel cui ambito si insinuerà un tracciato che, partendo da una piazza centrale ellittica, Plaza Moyua, lungo il suo asse principale, la Gran Vía, raccoglie ai poli opposti la Plaza Circular e quella del Sagrado Corazón. Quest'asse longitudinale viene, inoltre, attraversato al suo centro da

uno più corto, la Alameda Rekalde, e da due strade che si incrociano in diagonale, Elcano e Ercilla, costituendo uno schema di ispirazione barocca al quale si adatterà poi il resto della trama. L'Ensache si sviluppa, secondo la crescita urbanistica, in due fasi: la prima fino al 1920, e un suo prolungamento si avrà nel 1950.

Fine secolo

Col cambio di secolo, soprattutto intorno agli anni 1890-1910, grazie al gigantesco sfruttamento minerario, si assiste alla trasformazione di Bilbao da borgo mercantile a città industriale, commerciale e bancaria, e iniziano a prendere forma le tracce della città moderna, in cui grandi fabbriche prevalentemente siderurgiche, navali e metallurgiche di trasformazione, si vanno a insinuare nella periferia e lungo le rive della Ría. Gli architetti di questo periodo lavorano nei diversi edifici del Ensanche, che raccoglie, con diversa intensità, ogni espressione della produzione architettonica del periodo, dall'Eclettismo, soprattutto nel linguaggio Secondo Impero e Neomedievalismo, tipico del gusto della società borghese, al Modernismo – Art Nouveau, contemporaneo del Regionalismo, che in alcune sfumature, il Neobasco, viene frequentemente utilizzato. Le correnti intellettuali diffuse dal G.A.T.E.P.A.C., d'accordo con le nuove possibilità costruttive del cemento armato, permettono la diffusione dell'Art Déco e del Regionalismo, costituendo un importante repertorio fino al 1940. La rivolta fascista del 1936 impone lo stile proprio del regime, l'imperiale, ma senza troppa stabilità, e verso la fine della dittatura, fra il 1960 e il 1975, la lenta apertura internazionale permette l'introduzione del Movimento Moderno. A questa corrente fanno poi seguito una pluralità di esperienze che includono qualche episodio relativo al Postmodernismo. La fine della lunga dittatura, con la morte di Franco nel 1975, segna l'inizio di un periodo di incertezza e di grandi speranze nei Paesi Baschi, e gli anni seguenti sono caratterizzati da una grande crisi





economica prodotta da un gigantesco processo di smantellamento industriale in tutta la metropoli. Successivamente la riaffermazione del Estatuto de Autonomía riguardo a numerose competenze, tra cui urbanistica, opere pubbliche, architettura e cultura, e la riaffermazione del Concierto Económico, permetteranno grazie alle peculiarità fiscali dei governi provinciali, di reinvestire le imposte, con una conseguente maggiore agilità, trasparenza, efficacia e soddisfazione sociale. Questo aiuta a disporre di grandi risorse economiche per finanziare, in alcuni casi con l'aiuto del Gobierno Vasco, i grandi progetti intrapresi.

Era contemporanea

Nel 1992 si costituisce la Sociedad Bilbao Ria 2000, di capitale pubblico tra l'amministrazione spagnola e quella basca, per il recupero urbanistico di strategiche - per la loro centralità accanto alla ría- e obsolete aree industriali, portuali e di infrastrutture ferroviarie. L'obiettivo è di avere una nuova città dotata di una buona qualità di vita urbana, caratterizzata da un'urbanistica seria e un'architettura innovatrice, attraverso una serie di interventi come i Planes Especiales - piani particolareggiati come quelli di Ametzola e Abandoibarra -, o attuazioni singolari in servizi culturali e trasformazioni di infrastrutture di trasporto - come il Metro e l'Aeroporto -, incidendo sul recupero ambientale di zone fluviali e portuali centrali, trasformandole in spazi di riviera di notevole qualità paesaggistica.

Lo sviluppo futuro della città, in base all'analisi municipale, si appoggia su cinque punti:

1. Accessibilità esterna. Metro, treno, accessi viari.
2. Nuova spazialità interna. L'ampliamento del porto all'esterno della Ría permette di liberare gradualmente grandi superfici di spazi portuari fluviali che si convertiranno in zone ludiche.
3. Trasformazioni della qualità medio-ambientale: aria - acqua - risanamento - depuratore di acque residue.

4. Formazione di risorse umane.
5. Cultura.

Con l'approvazione definitiva del Plan General de Ordenación Urbana di Bilbao, iniziato nel 1985 e approvato nel 1994, si cerca di controllare la caotica espansione urbana degli anni '70, rallentata soltanto dalla successiva crisi economica, evidenziando, inoltre, una forte volontà di rigenerazione totale approfittando degli spazi liberi lasciati da antiche attività industriali - come la chiusura di una importante industria siderurgica, la Echevarria S.A., il recupero dell'area ferroviaria di Ametzola trasformata successivamente in parco, l'esaurimento e l'abbandono di miniere all'interno della città poi trasformate in nuovi quartieri residenziali -. Lo smantellamento industriale, relativo in particolar modo ai settori siderurgico, navale e industriale, soprattutto sulla riva sinistra della Ría, garantisce in poco tempo la disponibilità grandi superfici di terreno, di nuovi spazi di opportunità urbanistica e architettonica. Si decide, inoltre, di spingere sempre più il porto di Bilbao verso il mare, inducendo la città a riconquistare i bordi fluviali e metropolitani fino alla sua foce.

L'architettura come protagonista e come spettacolo: la sfilata delle star dell'architettura

Con la collaborazione e il coordinamento di altre amministrazioni basche, la *Diputación Foral de Vizcaya* - la Provincia - e il *Gobierno Vasco*, si programmano una serie di grandi progetti raggruppati funzionalmente in:

- Servizi culturali - Museo Guggenheim Bilbao, Teatro e Palazzo dei Congressi Euskalduna - ;
- Accessibilità e trasporti – Metropolitana e stazioni, Aeroporto
- Spazi urbani - Passeggiate lungo il fiume e viale delle università-,
- Ponti – Puente Euskalduna e Paserela de Uribitarte.

Il Teatro e Palazzo dei Congressi Euskalduna, viene realizzato tra il 1994 e il 1999 su progetto di Federico Soriano e Dolores Palacios,

vincitori di un concorso nazionale di idee convocato nel 1991. L'architettura dell'edificio a forma di nave viene concepita come una metafora strutturale degli antichi cantieri navali anticamente esistenti nell'area.

La nuova Metro de Bilbao si realizza su progetto di Norman Foster, vincitore di un concorso internazionale di progettazione ristretto convocato nel 1988. Qui Foster sembra aver utilizzato un linguaggio tecnologico coniugandolo con un'austerità minimalista e una assoluta chiarezza e precisione funzionale, manifestando la presenza della metropolitana nella città con una microarchitettura, lievemente grande, di grande qualità urbana.

Il progetto per la grande Estación Intermodal de Abando, terminal ferroviario, nodo centrale di autobus e metro, viene presentato per la prima volta nel 1996 da James Stirling. In seguito alla sua scomparsa il progetto viene continuato dal suo collaboratore, Michael Wilford, fino alla fase esecutiva nel 1999, ma risulta attualmente messo da parte per la confusione e la complessità del programma.

La Stazione di Ametzola è un progetto gestito, così come l'area nella quale si inserisce, da Bilbao Ría 2000. Viene realizzata nel 1998 su progetto di Mujica, de la Brena e Iriarte, un gruppo di giovani architetti che sembra comprendere il luogo in modo sottile e misurato trattandolo con sensibilità e con un linguaggio contemporaneo di accento tecnologico.

Il terminal dell'Aeroporto e la torre di controllo, realizzati da Santiago Calatrava su incarico diretto della società statale aeroportuaria AENA –Areopuertos Espanoles y Navegación Aérea- e inaugurato nel 2000, costituisce l'unica opera non finanziata dalle amministrazioni basche. Il progetto, squisitamente integrato col paesaggio rurale dell'intorno e con la carica suggestiva della sua volumetria a forma di uccello pronto per spiccare il volo, sembra centrare il suo obiettivo, nonostante qualche scomodità per l'utente e un'architettura molto aperta in un clima piovoso.

Il recupero di spazi e di passeggiate lungo il fiume per l'uso pubblico



dei bordi fluviali della riva sinistra di Ripa e Uribitarte, degli architetti Elías Más e Blanca Brea e l'ampliamento del viale delle Università, sulla riva destra, entrambi del 2000, vengono realizzati dai servizi Técnicos Municipales de Obras y Servicios.

Il Puente Euskalduna, progettato dall'ing. Javier Manterola, gestito dal dipartimento di Obras Públicas della Provincia, e inaugurato nel 1997, con i suoi 280 m. di lunghezza e la sua forma a L, riesce a risolvere il notevole dislivello dei suoi estremi con una decisiva espressività strutturale.

La pedonale Paserela de Uribitarte, progettata da Santiago Calatrava, viene inaugurata nel 1997. La dismisura e il simulacro tecnico, con il suolo di cristallo, contestato e con problemi di sicurezza, scivoloso e sdruciolevole, si impongono alla lettura del paesaggio e alle sue caratteristiche climatologiche.

Il primo accordo per la costruzione del Museo Guggenheim Bilbao, fra la Guggenheim Foundation e il Gobierno Vasco, risale al dicembre del 1991. Solo successivamente si saprà che la Salomon R. Foundation aveva precedentemente convocato un concorso, pare segreto, di progettazione ristretto, fra Arata Isozaki & Associates, Coop Himmelblau, de Wien y Frank O. Gehry & Associates. Non era difficile supporre chi sarebbe stato l'architetto scelto per Bilbao. L'anno dell'inaugurazione del museo, il 1997, quattro anni dopo la posa della prima pietra, secondo alcuni fanatici rappresenta l'inizio di una nuova era per l'umanità, o almeno per Bilbao, quando sembra che tutto il mondo l'abbia scoperta e che la città stessa abbia conquistato il pianeta. Forse è la prima volta che un solo edificio arriva e generare una curiosità tale da trasformarsi in una destinazione, un edificio che essendo peraltro museo, aggiunge anche un valore culturale al viaggio; qualcosa come un pellegrinaggio a Lourdes o La Mecca. Ha costituito un successo sociale e commerciale basato nell'ostentazione della sua architettura, degna di un profondo studio, che a quanto pare qualche altra città vuole copiare. E' un'esagerazione propria della sua concezione scultoria prima che architettonica. Il suo processo





progettuale e costruttivo costituiscono una sfida e una dimostrazione del fatto che la mente umana non si trattiene ma si lancia verso le cose più audaci. Qualsiasi forma, anche la più capricciosa, si può progettare e non è impossibile da realizzare. L'edificio in se stesso provoca comunque alcuni dubbi. Il primo è se il classico dualismo forma-funzione qui sia stato considerato, ma anche se il contenuto espositivo non sia alla fine demandato a un'architettura accattivante e di effetto, inducendo il visitatore a un forte esercizio di concentrazione per discernere il contenuto da ciò che lo contiene. Il luogo, situato in un ramo convesso della curva della Ría, a una quota più bassa rispetto alle passeggiate situate sul fiume, si risolve magistralmente con la torre vuota, come punto di riferimento e scusa per incorporare una struttura, il ponte, di cui si beneficia l'edificio. Gehry utilizza la sua fantasia senza limiti né condizionamenti, pur studiando il luogo e comprendendo la sua identità. Nella sua sistemazione si risolvono i dislivelli del sito fra il molo e la città, bordo dell'Ensanche, con i quali comunica direttamente, nonostante l'accessibilità non troppo comoda, perdonata comunque dalla benevolenza dei visitatori. Il Guggenheim rappresenta, in ogni caso, un chiaro manifesto della volontà politica del Gobierno Vasco di audacia, di capacità economica e di presenza nel mondo. Questo trionfo logistico- commerciale- architettonico è una dimostrazione dell'efficacia e capacità di un paese piccolo, non potente ma forte e prospero, e capace, se lo desidera, di essere indipendente. Lungo il fiume si sta portando avanti, attualmente, sotto il controllo e la gestione della società Bilbao Ría 2000, il progetto di recupero per l'area di Abandoibarra, un'ampia zona centrale della città, di circa 350.000 mq., antico spazio industriale, ferroviario e portuale.



Il progetto sta andando avanti con notevoli modifiche rispetto al risultato del Concorso Internazionale di Idee del 1993 che si realizzò in due fasi: la prima tra alcuni architetti baschi, tra cui si scelsero le proposte di Eduardo Arroyo e di Patxi Mangado, con Ábalos, Herreros e Azkàrate; a questi si aggiunsero nella seconda fase tre partecipanti scelti dall'amministrazione, Ricardo Bofill, César Pelli e José Antonio Fernández Ordoñez con un grupo di architetti. Nonostante le forti perplessità espresse dalla Giuria, si decise di proseguire comunque alla realizzazione del progetto. Concepito come un quartiere autonomo rispetto alla città, con una complessa pianificazione fra i bordi dell'Ensanche e il parco fluviale, al suo interno contiene dispersi una serie di edifici per servizi: un centro commerciale, affidato a Robert Stern, i cui lavori sono iniziati da poco; due edifici universitari; alcuni edifici per uffici, per contribuire al costo zero dell'urbanizzazione; un grande grattaciolo di cristallo, posto su un ampio basamento, alto 159 m. con la pretesa di essere un riferimento urbano, propriamente metropolitano, che il suo autore, César Pelli, sostiene potersi "adattare alla scala della città". Pelli è stato incapace di riconoscere i desideri della cittadinanza e di ascoltare i consigli dell'insieme degli architetti baschi. Ha posto tutto al servizio del suo obiettivo personale professionale: poter ricevere l'incarico del progetto del grattaciolo, e quanto più alto, meglio. Abandoibarra è la rappresentazione di un modo di fare urbanistica assolutamente politico, precariamente scientifico, economicamente mercenario, culturalmente vuoto e socialmente rifiutato per il suo essere ingiusto e discriminatorio. I risultati iniziano ad essere visibili, con un nucleo di edifici barriera tra il parco e la Ría, disaggregati rispetto alla città. Un'irripetibile opportunità urbanistica persa, irreversibile, con la speculazione come elemento generatore e il disordine urbanistico come strumento direttore.



La distruzione democratica del patrimonio monumentale della città

A Bilbao esiste un'interessantissima architettura industriale, in tutta la periferia della città, sfortunatamente poco apprezzata, nonostante le grandi possibilità di riutilizzo per la sua qualità, flessibilità e dimensione, e purtroppo continuamente minacciata da demolizioni per la sua obsolescenza funzionale, centralità ed estensione che suggeriscono grandi operazioni di speculazione urbanistica. Bilbao ha un'identità urbana basata sulla Ría, come elemento geografico di articolazione a scala metropolitana, nella quale i ponti hanno un ruolo fondamentale. I ponti, oltre a rappresentare lo sviluppo della città lungo il fiume e l'abbandono dei suoi spazi intermedi come porto -spazi attualmente recuperati come passeggiate lungo il fiume-, migliorano la connessione delle due rive della città, provocando, allo stesso tempo, per la loro sagoma ridotta, una progressiva perdita di navigabilità. Purtroppo in questa rapida trasformazione spariscono tutte le interessanti testimonianze della memoria storica della città, dai moli, alle boe di segnalazione fluviali fino alle diverse e imponenti gru. Sembra quasi che la città si vergogni, preferendo cercare di dimenticare il suo prospero passato marittimo e portuale. Non possiamo fare passi avanti nella cultura se non conosciamo il passato, lo dimentichiamo e lo disprezziamo. Con la globalizzazione sparisce tutta la memoria. Ciò che non sarà mai uguale è il nostro passato. Il presente è il passato del futuro.

Un futuro dal passato

Bilbao una città nuova? Sì. Il nuovo come sinonimo di rinnovamento urbano è una traiettoria storica e desiderabile in tutte le città. Il nuovo che comprende il passato, lo rispetta e lo include come un valore. Occorre rivendicare il vernacolare del luogo. Leggere la tradizione, interpretarla come riferimento per poter fare una città che non diventi una scenografia posta al servizio del turista, anche se architetto.



L'identità della città si centra, e si riconosce sempre, attorno alla sua Ría, al commercio, all'industria, e non dobbiamo commettere l'errore di dedicarci solo a organizzare una forzata vocazione di servizi, confusi dall'euforia temporale che origina il turismo, moda, per sua propria natura consumistica, passeggera, come tutte. Gli abitanti di Bilbao hanno il diritto di esigere una città che sia apprezzata e si sviluppi per molto più che un solo edificio; per un incontro coerente di patrimonio architettonico, di paesaggio urbano di qualità e recupero del contesto naturale circostante, di spazi pubblici funzionali, di un buon disegno urbano, con uno sviluppo sostenibile e un intorno salutare; per la sua urbanità, cittadinanza e cultura con una municipalità democratica che dimentichi le sue abitudini impositive favorendo una partecipazione sociale. La speculazione come figura urbanistica imperante deve sparire definitivamente, anche se mascherata in progetti di figure come Isozaki, recentemente convocato per la sua appartenenza all'aristocrazia dell'architettura per prestare il suo nome a un progetto immobiliare enormemente speculativo e camuffare una gigantesca, corrotta e immorale, operazione immobiliare di iniziativa privata, privilegiata per eccessive concessioni municipali che alterano coerenti spazi urbani distruggendo interessanti elementi catalogati con grande valore patrimoniale. Bilbao potrà rincontrare se stessa quando finalmente riuscirà a specchiarsi e a guardarsi nella Ría, e sarà capace di vedere nel suo fiume la sua genesi e il suo destino. Solo la Ría spiega la storia della città. Improvvisamente qualcuno pensa di averla scoperta credendo che sia stata segnalata dal Guggenheim. No. La Ría, nel senso di spazio metropolitano essenzialmente fluviale, è lo spartito che bisogna saper interpretare affinché il rumore si trasformi in suono e l'insieme di suoni in musica. Nell'orchestra attuale non c'è un direttore ma un amministratore e molti solisti, alcuni buoni, che suonano gli strumenti a loro modo, ma manca qualcosa di fondamentale che il grande scultore basco Eduardo Chillida, recentemente scomparso, citava: tempo, pausa, silenzio, memoria, accordo, intervallo, riposo.

