

historias vascas



Acto de inauguración del metro de Bilbao con asistencia de las autoridades, el 11 de noviembre de 1995. Foto: Fondo Ayuntamiento Bilbao. Autor: Girpa



Metro Bilbao en el día de la inaugu-

LOS días previos a la inauguración del metro de Bilbao, la prensa escrita se hacía eco de una magnífica noticia para toda Euskadi: la capital vizcaina pasaría a formar parte del selecto grupo a nivel mundial de ciudades con metro. Nadie se podía creer que fuese cierto. Sobre todo, después de tantos años de incertidumbres, de debates, de discusiones y cómo no, de ataques, de falacias, de acusaciones sin fundamento a través de una campaña de acoso y de derribo. No solo fueron contra el propio proyecto del metro sino también contra las autoridades y los políticos que lo promovieron y lo defendieron. Igualmente lo harían contra toda una serie de magníficas obras previstas por dichas autoridades que, en opinión de ciertos partidos políticos opositores, sindicatos y asociaciones, eran innecesarias y, según aseguraron, nunca verían la luz. Una noticia, la inauguración del metro de Bilbao, que se tachó de histórica frente al insostenible clima de crisis, de terror, de violencia, de amenazas y de crispación permanente bajo el que tenía que vivir la sociedad vasca. El profesor Fernández-Galiano ya defendió que la arquitectura propuesta por Norman Foster fue sin duda la mejor vacuna contra ese funesto contexto.

No obstante, la mayoría de los artículos publicados por la prensa veneraban al suburbano como el medio de transporte más eficaz en las grandes ciudades. Mientras el tráfico colapsaba la superficie, el metro discurriría por las entrañas y haría posibles aquellos traslados que eran impensables para el automóvil. El suburbano sería el nuevo símbolo de una ciudad que iba decidida hacia su completa renovación.

Los datos proporcionados por la prensa en torno al problema del tráfico eran cuando menos perturbadores para cualquier lector. Porque a los atascos habituales se sumaban los altos índices de contaminación. Es más, los viajes diarios a Bilbao desde

El metro se inauguraba el 11 de noviembre de 1995, a las 11.00 horas, con la idea de convertirse en la piedra angular que llevaría al renacimiento no solo de la capital vizcaina, sino también de toda su área metropolitana

Un reportaje de Luis Bilbao Larrondo

Metro Bilbao: hace tres décadas

las poblaciones cercanas daban cifras de 1.380.000 viajes de vehículos motorizados. Ante este panorama, el metro se tornaba clave para las autoridades y no lo era únicamente como solución a todos estos problemas.

Norman Foster, autor del diseño del metro, sostuvo que el botxo iba a convertirse en una de las ciudades más interesantes de Europa desde el punto de vista arquitectónico. Es más, llegaría a poseer algunos de los principales símbolos de la Europa de finales del siglo XX. Según Foster, la esencia y el éxito de aquel proyecto era que al viajar en metro uno podía sentir la vida urbana y la energía del lugar. Este símbolo sirvió para desarrollar y explorar la importancia social de las infraestructuras en las ciudades.

Bilbao, según se iba transformando, era un ejemplo inspirador para el mundo al establecer un modelo que seguir. Esta ciudad, que estuvo a punto de fenecer, daba la oportunidad a arquitectos como Foster para demostrar que el diseño consciente y sensible de estas zonas de transición daría

lugar al renacer de una ciudad. Para Foster la arquitectura era clave para entender los cambios sociales, porque la arquitectura tiene el poder de modificar y mejorar los hábitos sociales, tal y como se estaban suscitando, además de tornarse en el motor principal de ese cambio. Pero no podemos obviar las palabras de Foster cuando sostuvo que las ciudades son tan buenas como lo son sus líderes, es decir, que sin el inspirado liderazgo de las instituciones vascas era muy poco lo que los arquitectos podían llegar a conseguir para la sociedad.

Gracias a este proyecto clave en la renovación urbana de Bilbao el nombre de Foster quedaría unido al de la villa bilbaína. Con este proyecto Foster intentó alcanzar la simplicidad pues se trataba de un reto mucho más difícil de aceptar que la complejidad, pero que no obstante era mucho más poético y valioso. Mary Bowman, arquitecta y paisajista de la firma Foster&Partners, ya planteó que el metro proporcionaría al pueblo bilbaíno una movilidad

y una flexibilidad –promoviendo tal grado de modernidad y cosmopolitismo– nunca vista hasta entonces. De hecho, la arquitectura e ingeniería combinaron sus habilidades una vez más para crear un sistema de transporte público que era a la vez de una gran funcionalidad y belleza estética. De hecho, en poco tiempo se convirtió en la construcción más valorada por los ciudadanos.

Según Bowman, una vez abierto al público la ciudadanía de Bilbao entró y lo hizo suyo. Era parte de la magia de este sistema subterráneo. El ingeniero Agustín Presmanes, que estaba al frente de la ingeniería del metro de Bilbao (Imebisa), hizo hincapié en que no sólo se estaba culminando un proceso de muchos años de gestación del proyecto, sino que también se acababa de una vez por todas con el escepticismo de muchos bilbaínos.

Jose G. Lander, secretario de Alamys (Asociación Latinoamericana de Metros), ya manifestó que el metro no resolvía de repente el problema del tráfico, pero lo que sí hacía

era educar a la ciudadanía y así se evitarían las grandes congestiones que soportaba Bilbao. La buena prestación de servicios con el tiempo iría contagiando tanto al resto de medios de transportes públicos como a la población en general.

VIRTUDES VISUALES Y FUNCIONALES

Hubo entre los periodistas quienes quedaron absolutamente cautivados al ver *in situ* el proyecto recién terminado y todas las dudas que hubieran podido tener en algún momento desaparecieron *ipso facto*: se alabaron aquellas cavernas, así como se describieron las estaciones y sus virtudes, tanto visuales como funcionales. Destacaba San Inazio con su forma de 'Y', con su estación, la más grande de todas, con tres canales viales y tres andenes, dos laterales y uno central. Los ascensores, las escaleras mecánicas, con un sistema de control capaz de regular las señales, de detección de las irregularidades en los vagones. Y cómo no, la espectacular plataforma o mezzanina de la estación de Sarriko con seis extremidades enganchadas a los laterales de aquella gran cavidad monumental de hormigón armado, forrada de placas prefabricadas, que quedaba inundada de la luz solar que penetraba por la gran marquesina exterior acristalada.

Prosiguieron desde los medios de comunicación con la descripción de aquel innovador proyecto, tanto de los andenes como de aquellas unidades con noventa metros de largo que destacaban por su velocidad, su aire acondicionado y su capacidad para 800 pasajeros. El diseño de Foster había permitido construir estaciones muy amplias con sencillos accesos y con los *fosteritos*, unas estructuras acristaladas que cubrían los accesos a las estaciones subterráneas que no desentonarían con el entorno urbano.

Hubo que convencer a la sociedad de su inminente inauguración, insta-

historias vascas



ración. Foto: Imagen cedida por Metro Bilbao



Estación de Moyúa del metro de Bilbao, una de las más frecuentadas de la red. Foto: Imagen cedida por Metro Bilbao

lando el belén de la estación del Casco Viejo y las visitas programadas para que los ciudadanos tomaran conciencia de que se trataba de algo real. La historia del proyecto del metro aparecía en todo momento plagada de no pocos prejuicios, además de furibundas y malintencionadas diatribas contra él.

La inauguración, el 11 de noviembre de 1995, se llevó a cabo con la idea de ser la piedra angular que llevaría al renacimiento no sólo de Bilbao, sino también de toda su área metropolitana. Sería el primer gran proyecto, símbolo de una pretendida renovación. Bilbao se encontraba entre las ilustres ciudades del mundo que contaban con un metro subterráneo.

Hubo medios de la prensa que llegaron a proponer que no iba a ser un medio de transporte más. Porque iba a suponer el inicio de la revolución del transporte público. Se convertiría en la columna vertebral del Plan Integral de Transporte, como elemento integrador de todo el sistema de transportes, cuya pretensión era trasladar a millones de personas desde sus hogares al trabajo, a los centros de estudio, a los comercios y tiendas o para disfrutar del ocio en Bilbao.

El acto de inauguración resultó ser



Josu Sagastagoitia, gerente de Metro Bilbao; Jose Ramón Medinabeitia, y sir Norman Foster con Mary Bowman. Foto: Cedida por Metro Bilbao

un acto sobrio y solemne en la explanada de la plaza Elíptica. El lehendakari del Gobierno Vasco, Jose Antonio Ardanza (PNV), junto a Jose Antonio Maturana (PSE), Josu Bergara (PNV) y Josu Ortuondo (PNV), y el resto de autoridades e invitados, viajaron en varias unidades y pararon en la espectacular estación de Sarriko. Una magnífica obra de arquitectura e ingeniería cuya visión

impactó sobremanera, tanto a los técnicos como a los usuarios.

El acto fundacional tuvo lugar en el Puesto de Mando en la calle Navarra. El lehendakari dio al botón conectando el sistema de metro diciendo al pulsar este interruptor: “Doy por inaugurado el metro de Bilbao”. Así comenzó oficialmente a prestar servicio. Era un momento histórico que sería recordado por las siguientes genera-

ciones porque se trataba de una nueva piedra para la construcción de una gran metrópoli en el horizonte del próximo siglo, que actuaría como un punto de referencia económico, político y cultural en el conjunto europeo.

CARAS DE ASOMBRO Los periodistas aseguraban en sus artículos que las caras de los usuarios al entrar al metro eran de asombro ante la espectacularidad de aquellas estaciones con forma de cavernas, pero también de satisfacción porque por fin funcionaba. Aquel día de su inauguración se escribió un importante capítulo de la historia contemporánea de Bilbao. Josu Sagastagoitia, primer gerente de Metro Bilbao, expresó que este servicio de transporte nacía para mejorar la calidad de vida del ciudadano.

El Metro prorrumpe con el objetivo de ser el buque insignia de un ambicioso programa para sacar a Bilbao y a su área metropolitana de una terrible realidad. No obstante, la inauguración de este exitoso proyecto también transmitió verosimilitud a unas autoridades que nunca dejaron de estar cuestionadas, les dotó de credibilidad ante la sociedad y la creencia de que serían capaces de salir de aquella catastrófica situación.

EL AUTOR

LUIS BILBAO LARRONDO



Doctor en Historia en el Departamento de Filosofía y Letras de la Universidad de Deusto, Bilbao. Diplomado en la especialidad de Arte Contemporáneo Vasco por el Instituto de Estudios Vascos de la Universidad de Deusto (Bilbao). Últimas publicaciones: ‘El capital vasco en Madrid: la reivindicación de una moderna capital para España 1960-1975’, en Fenómenos in Urbanos, Abada Ediciones, 2021; ‘La vía científica en Bilbao durante el franquismo: arquitectura, urbanismo y vivienda’, en Kobie Anejo, nº 24, 2022, y ‘La arquitectura de Bilbao en los años sesenta del siglo XX. La modernidad recuperada, en Ciudades post Utópicas’, Abada Ediciones, 2023.

Entre las autoridades la satisfacción no podía ser mayor, confiados por todo lo que iba a suponer para el futuro desarrollo de Bizkaia. ●

**JAKIN
ESCAPE ROOM**

**HISTORIA ZURE ESKUETAN
LA HISTORIA ESTÁ EN TUS MANOS**

Aukeratu bi misio hauen artean eta bihur zaitez agente sekretu!! ¡¡Elige entre estas dos misiones y conviértete en agente secreto!!

Gertaera historikoetan oinarritutakoak. Aukeratu: euskaraz edo gaztelaniaz. Basados en hechos históricos. Elige el idioma: euskera o castellano.

NON GAUDE? ¿DÓNDE ESTAMOS?

Tere Verdes Pasabidea z/g. Pasaje Tere Verdes s/n
48007 Bilbao
Sabino Arana Fundazioa

747 488 000
escaperoomjakin.eus

ORDUTEGIA: Asteartetik ostiralera: 10:00etatik 12:00etara eta 17:30tik 20:30ra. Larunbat, igande eta jaiegunetan 11:00etatik 13:30ra eta 17:30tik 20:30ra.

HORARIO: De martes a viernes de 10:00 a 12:00 y de 17:30 a 20:30. Sábados, domingos y festivos de 11:00 a 13:30 y de 17:30 a 20:30.