

INFRAESTRUCTURA Y PERIFERIA

Sobrevolando la historia de Derio

Kerman Arranz Aurre



INFRAESTRUCTURA Y PERIFERIA

Sobrevolando la historia de Derio

Kerman Arranz Aurre

<https://kermanarranz.wixsite.com/portfolio>

Trabajo Final de Grado || GARqETSAB2014

\\Línea: Urbanismo y paisaje

\\Tutora: Joana Ayxendri

\\Tribunal: Inés Aquilué Junyent
Berta Bardí Milà
Jordi Franquesa Sanchez

Julio 2020, Barcelona

Palabras clave

Tejido urbano, infraestructura, aeropuerto, autopista, valle, metrópolis, carretera, ferrocarril, industria

Resumen

Los últimos dos siglos han sido épocas de transformación radical para las ciudades europeas. La sociedad, la economía y el desarrollo técnico y tecnológico han modelado simultáneamente las capitales políticas del territorio. La mirada analítica de estos fenómenos de cambio se centra mayoritariamente en los actores principales, pero la periferia, los actores secundarios, también han jugado, y seguirán tomando un papel fundamental en el futuro.

El trabajo de estudio hace protagonista a una localidad de la periferia, para comprender las claves externas provenientes de la ciudad, e internas, que han configurado su estructura y vida a lo largo del tiempo.

Paraules clau

Teixit urbà, infraestructura, aeroport, autopista, vall, metròpolis, carretera, ferrocarril, indústria

Resum

Els últims dos segles han estat èpoques de transformació radical per a les ciutats europees. La societat, l'economia i el desenvolupament tècnic i tecnològic han modelat simultàniament les capitals polítiques del territori. La mirada analítica d'aquests fenòmens de canvi se centra majoritàriament en els actors principals, però la perifèria, els actors secundaris, també han jugat, i continuaran prenent un paper fonamental en el futur.

El treball d'estudi fa protagonista a una localitat de la perifèria, per a comprendre les claus externes provinents de la ciutat, i internes, que han configurat la seva estructura i vida al llarg del temps.

Gako-hitzak

Hiri-sarea, azpiegitura, aireportua, autobidea, harana, metropolia, errepidea, trenbidea, industria

Laburpena

Azken bi mendeak eraldaketa-garaia erradikalak izan dira Europako hirientzat. Gizarteak, ekonomiak eta garapen tekniko eta teknologikoak moldatu dituzte lurraldeko hiriburu politikoak. Aldaketa-fenomeno horien begirada analitikoa aktore nagusiengan zentratzen da gehienbat, baina periferiak, bigarren mailako aktoreek ere jokatu dute, eta etorkizunean ere funtsezko papera hartzen jarraituko dute.

Azterlanak, periferiako herri bat aukeratzen du protagonista, hiritik datozen kanpoko eta herriak dituen gakoek, egitura eta bizitza denboran zehar nola taxutu dituzten ulertzeko.

Keywords

Urban fabric, infrastructure, airport, highway, valley, metropolis, road, rail, industry

Abstract

The last two centuries have been times of radical transformation for European cities. Society, economy and technical and technological development have simultaneously shaped the political capitals of the territory. The analytical view of these phenomena of change is mostly focused on the main actors, but the periphery, the secondary actors, have also played, and will continue to play, a fundamental role in the future.

The study work makes a locality of the periphery the protagonist, in order to understand the external keys coming from the city, and internal ones, which have configured its structure and life throughout time.

0 OBJETIVOS Y MÉTODO	
0.1.\\ Justificación y objetivos de la investigación	5
0.2.\\ Método de trabajo.....	6
0.3.\\ Glosario.....	7
1 INTRODUCCIÓN	
1.1.\\ Contexto histórico y geográfico.....	8
1.2.\\ Introducción al análisis.....	12
2 ANÁLISIS	
2.1.\\ Caminos históricos 1500-1890.....	14
2.2.\\ Ferrocarril Bilbao-Lezama 1890-1910.....	16
2.3.\\ Automóvil 1910-1956.....	19
2.4.\\ Aeropuerto de Bilbao 1956-1990.....	22
2.5.\\ Auopistas 1990-2002.....	26
2.6.\\ Metrópolis 2002-2020.....	29
3 CONCLUSIONES	
3.1.\\ Síntesis.....	32
3.2.\\ Nuevas oportunidades.....	33
4 BIBLIOGRAFÍA.....	34
5 AGRADECIMIENTOS.....	35

0.1. JUSTIFICACIÓN Y OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN

Este trabajo de investigación tiene como propósito el análisis de la evolución de la estructura urbana del municipio de Derio, en relación con las infraestructuras metropolitanas de Bilbao. La hipótesis que se pretende verificar es la siguiente:

La estructura local del municipio se ha visto adversamente transformada a lo largo de su historia de manera colateral, debido a las operaciones infraestructurales de lo que se ha establecido como Bilbao Metropolitano.

La mayor parte de mi vida he residido en esta localidad que se ubica en la primera corona metropolitana de la villa, la cual se caracteriza por su inmediata proximidad al aeropuerto. En los últimos 20 años la población de Derio ha aumentado un 25%, consumiendo gran parte de las reservas de suelo urbano. Las últimas transformaciones y proyectos realizados en favor de satisfacer una inmediata demanda de vivienda ponen de manifiesto que en la actualidad, el pueblo no tiene claro su modelo urbano. La relación entre el tejido local con el entorno natural que lo rodea y las grandes piezas de servicios e infraestructuras, es conflictiva y accidental. Sin embargo, todavía existen espacios y oportunidades para replantear la realidad actual.

Es por ello que se opta por la comprensión de los hechos y circunstancias que han conducido a la actual configuración del territorio, un proceso de formación y obtención de conocimiento y herramientas, que a posteriori puedan generar reflexiones y propuestas acerca del futuro del lugar.

La realización de esta investigación me interesa especialmente, pues a través de ella, pondré a prueba la mirada analítica e instrumentos adquiridos a lo largo de la carrera universitaria en un territorio ya conocido. Todos los ejercicios y proyectos realizados durante los años de formación han tenido como sujeto lugares no familiares donde las claves de los procesos y cambios se han manifestado en paralelo a la vivencia en primera persona. Por el contrario, en el caso que nos ocupa, la experiencia subjetiva ya ha ocurrido, y la comprensión del territorio desde la mirada de la persona arquitecto es inexistente... hasta ahora.

0.2. MÉTODO DE TRABAJO

Al tratarse de un municipio de escasa relevancia histórica en el marco general de la provincia de Bizkaia, la documentación disponible para la reconstrucción de su historia y transformaciones no es abundante. De hecho, la cartografía disponible corresponde siempre a mapas estatales o a partir del s.XX, planes urbanos de Bilbao y su periferia.

Son estas los motivos que llevan a este trabajo a sustentarse principalmente en el testimonio oral de habitantes de la localidad que residen en ella desde la primera mitad del s.XX y en el análisis de las ortofotos realizadas desde el año 1956 hasta el presente.

Por el contrario, existe información abundante acerca de la evolución de la villa de Bilbao, y por tanto se realiza una primera contextualización de la situación geográfica y estratégica de Derio basándose en a esta documentación gráfica. Después de esta primera parte introductoria se desarrolla el cuerpo principal del análisis.

En función de la información disponible que proviene de las fuentes mencionadas anteriormente y los fenómenos de transformación acontecidos, se distinguen una serie de bloques históricos en los que la hipótesis se pone a prueba. De cada uno de estos bloques se realiza un levantamiento exhaustivo de la geografía, hidrografía, infraestructuras y construcciones presentes en cada periodo. Además, se realiza una síntesis gráfica de cada uno de ellos para facilitar su comprensión y comparación.

0.3. GLOSARIO

A continuación se recoge y se aporta una breve definición de los términos empleados en la investigación:

\\Periferia:

f. Contorno o alrededores (RAE, 2020).

La periferia es el perímetro de la circunferencia, es la zona más próxima al exterior de cierto espacio. (...) es territorio definido pero tiene posibilidades de expansión (...) es territorio virgen, abierto a la innovación y la manipulación pero depara sorpresas y rigideces inesperadas; es el espacio disponible en el que a menudo no se puede elegir lo que se quiere hacer (Ramuneda, 1992).

\\Infraestructura:

f. Conjunto de elementos, dotaciones o servicios necesarios para el buen funcionamiento de un país, de una ciudad o de una organización cualquiera (RAE, 2020).

Soporte físico, o no, que posibilita el desarrollo de la actividad humana.

\\Tejido urbano:

Trama y textura de espacios, edificaciones y vacíos en las que las personas desempeñan sus actividades vitales.

\\Efecto barrera:

Segregación de áreas causadas por la peligrosidad, mortalidad o inaccesibilidad provocada por un agente construido, generalmente una infraestructura.

\\Territorio:

m. Extensión de tierra que pertenece a un estado, provincia u otro tipo de división política (RAE, 2020).

Áreas susceptibles de ser morfológicamente alteradas por la intervención humana.

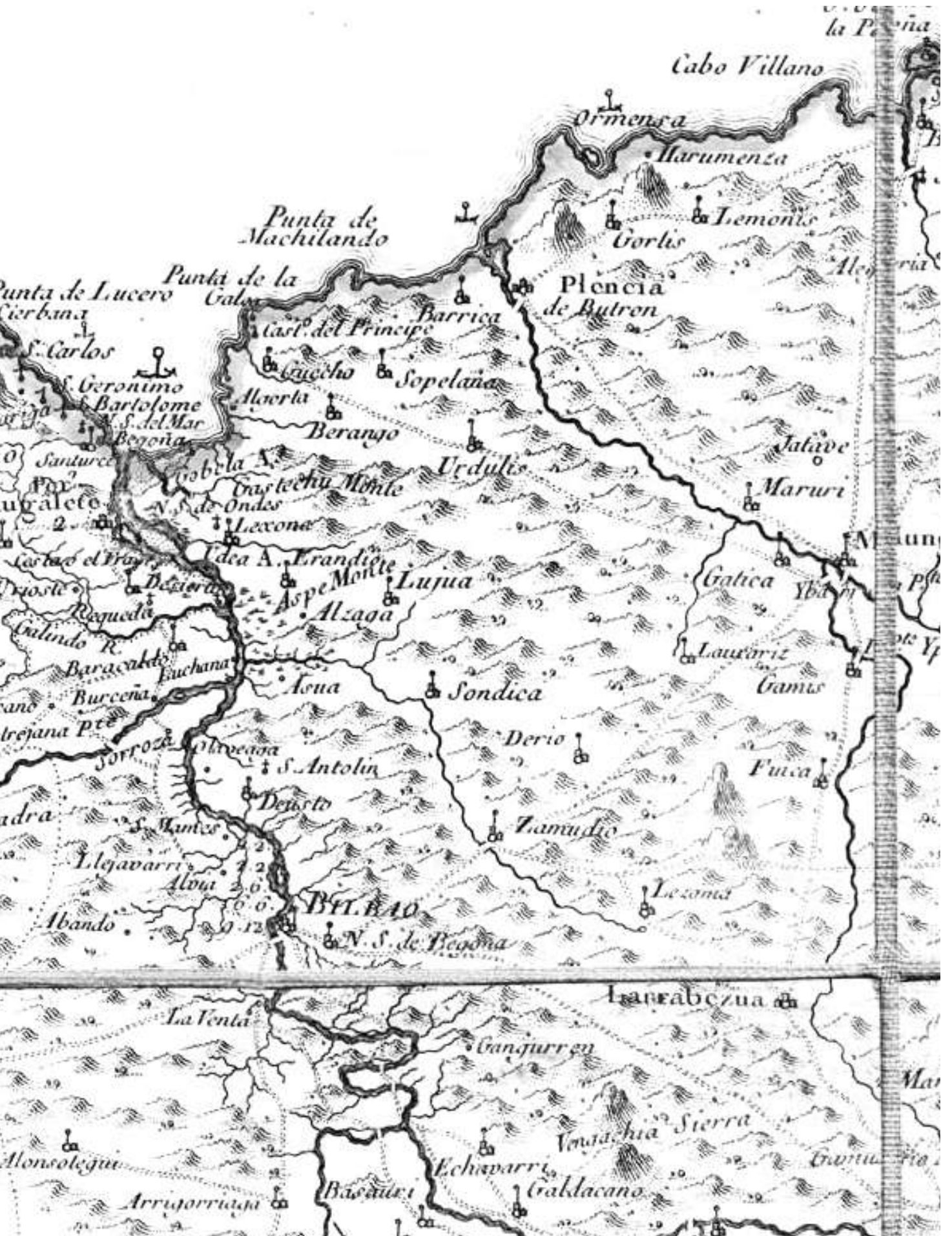
\\Estructura:

f. Disposición o modo de estar relacionadas las distintas partes de un conjunto. (RAE, 2020).

Conjunto de factores físicos y sociales que determinan los movimientos y relaciones de una población o territorio.

\\Metrópolis:

La metrópoli es un nudo en la red global planetaria cuya materialidad se concreta en un sistema complejo de morfologías de llenos y vacíos habitados, con significados y dinámicas sociales, culturales, económicas e históricas. (Morgado, 2005)



Mapa de Vizcaya en 1769

La conformación de la anteiglesia de Derio y del resto de municipios,

“...se encuentra en la necesidad de estas comunidades de asegurarse, no sólo el control sobre los recursos de un espacio, sino también la resolución de los problemas que les afectan como comunidad local, como comunidad en relación a ámbitos superiores y en interacción con el espacio que habita.”¹

ocurre en torno a la parroquia, necesaria desde el punto de vista legal, pero también como punto de encuentro y espacio de la comunidad, que habita el territorio de manera diseminada. Es además condición indispensable la presencia de un cementerio y una pila bautismal en el reconocimiento ecelesiástico de una parroquia y posterior anteiglesia. Las gestiones y cuestiones legales se resuelven en este edificio, donde lo religioso y lo político confluyen hasta la posterior construcción de las casas consistoriales.

La configuración con la que se habita este territorio es en barriadas, agrupaciones de dos o tres casas y caseríos que constituyen una pequeña unidad en sí misma en la que se comparten recursos. La posición y frecuencia con la que aparecen está estrechamente ligada a los campos agrícolas o montes que deben administrar. La propiedad de estas tierras y construcciones es de familias con mayor recursos económicos que las arriendan a familias de *baserritarras*² que se encargan de la producción y gestión de esta, a cambio de diezmos.

Estas agrupaciones reciben en muchas ocasiones el nombre de las familias que residen en ellas, y perduran en el tiempo, dando nombre a barrios de la actualidad.

En conclusión, existen una serie de barriadas diseminadas en el valle del Txorierrri, que se organizan a través de parroquias, posteriormente anteiglesias, y que colindan con las villas de Bilbao y Mungia.

fig2_ Desconocido, 1883, croquis de lo
Fuente: Archivo Histórico Foral de Bizkaia

La delimitación de las anteiglesias es un conflicto recurrente a lo largo de los siglos que incluso perdura en forma de enclaves en la actualidad, un hecho que repercute enormemente en el desarrollo moderno de Derio y las poblaciones vecinas. Los primeros croquis realizados (*Figura 2*) que pretenden abordar esta cuestión dejan de manifiesto la complicada tarea entre manos. El municipio de Zamudio, Derio, Mungia, Lujua y Begoña se entrelazan entre ellos siguiendo lógicas de propiedad del suelo, siendo independiente de los límites naturales como los cursos de agua o los caminos existentes.

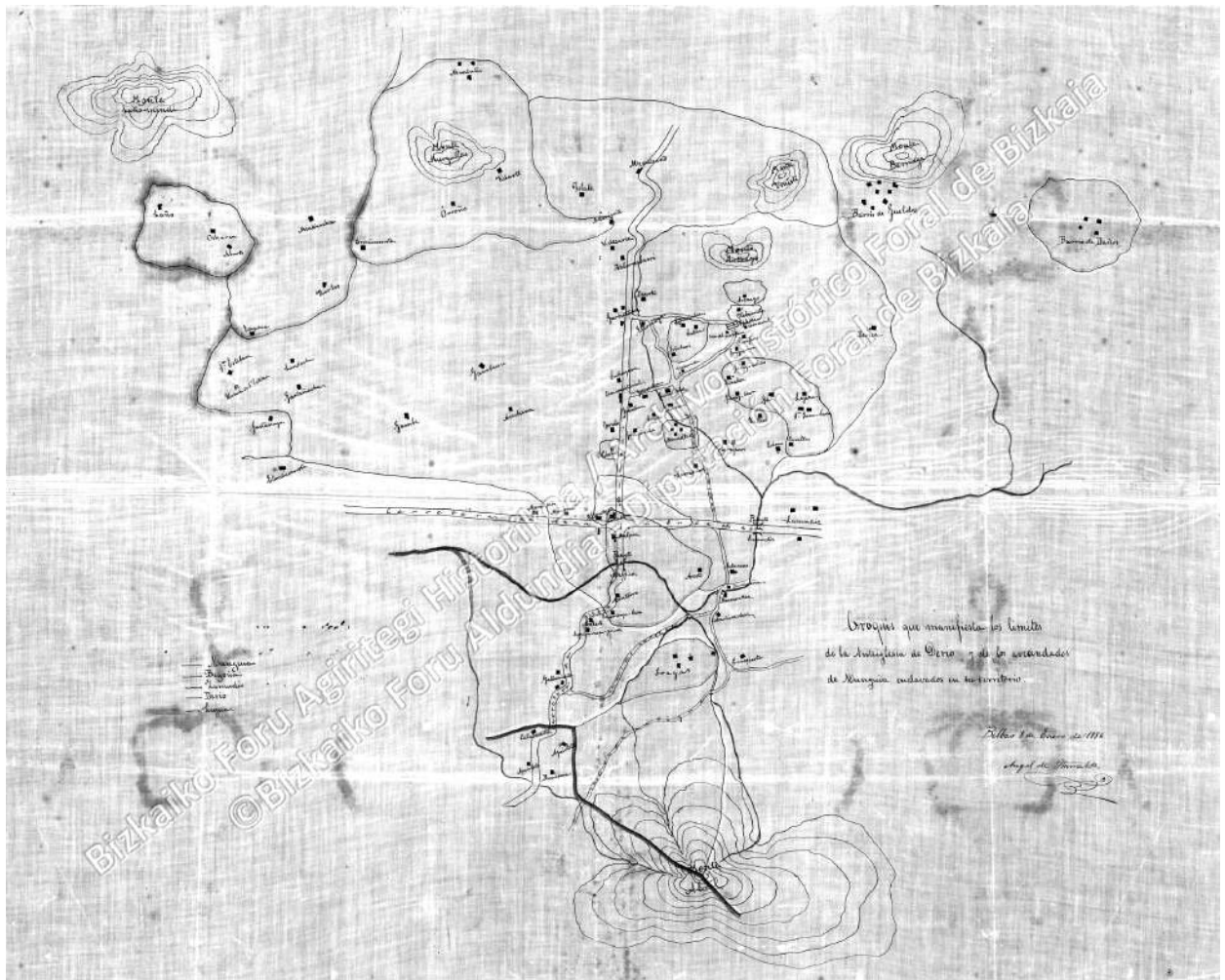
Las contradicciones entre los croquis del mismo año sobre la propiedad de los suelos de ciertos lugares estratégicos como el cruce de carreteras (*Figuras 2 y 3*) corrobora la historia de continuos conflictos descrita en *Historia General de Bizkaia* (Labayru, 1968).

La gran cantidad de pactos, pleitos y acuerdos que se han sucedido a lo largo de los años son de gran importancia en un inicio pues los términos municipales fijan quién debe gestionar los recursos que se producen y a quién benefician los servicios ofrecidos por las anteiglesias.

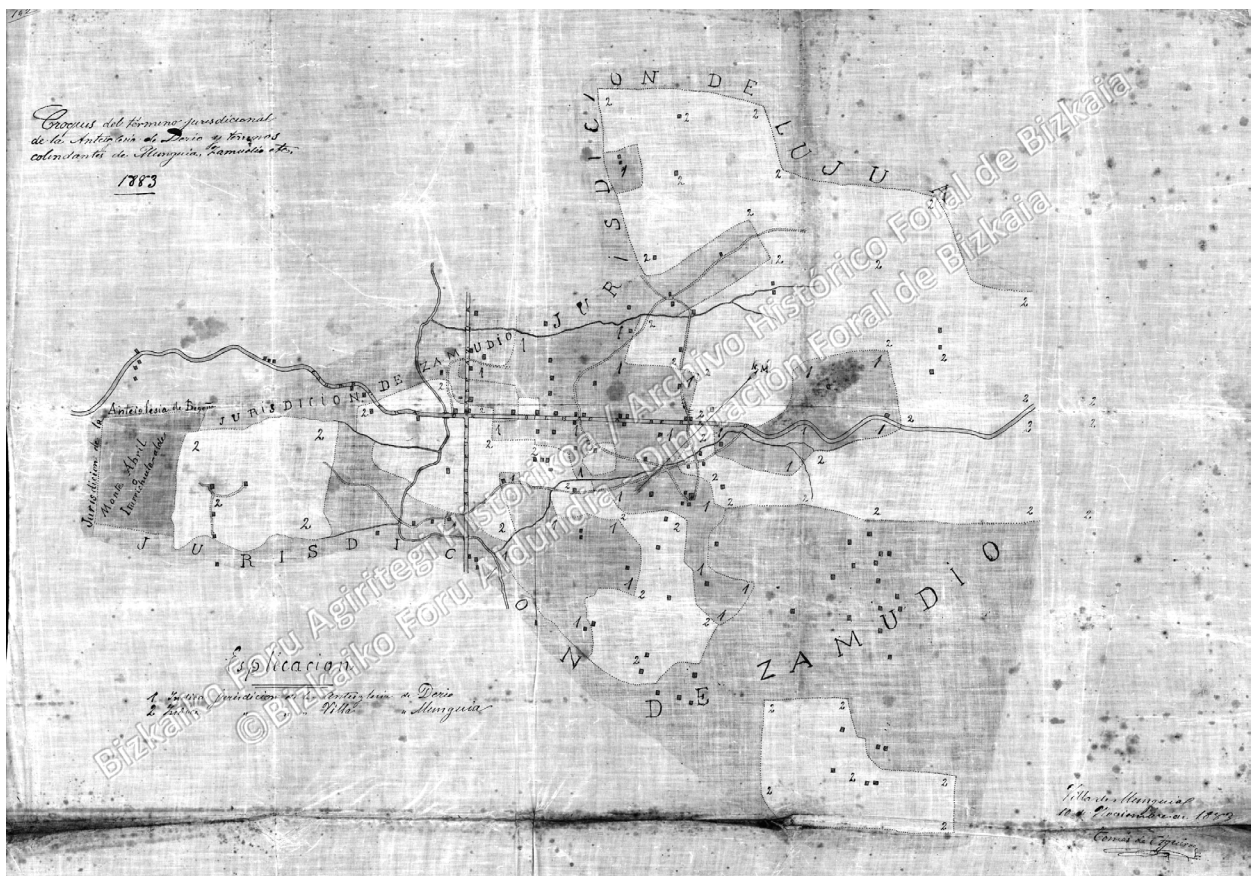
1_ BILBAO, Amaia, 1997. Monografías de pueblos de Bizkaia, Derio, Zamudio y Lezama. DIPUTACIÓN FORAL DE BIZKAIA

2_ Baserritarra es el que vive en el caserío, puede ser agricultor o aldeano.

fig3_ Desconocido, 1883, croquis de lo
Fuente: Archivo Histórico Foral de Bizkaia



localidades
aia



localidades
aia

En múltiples cartografías y mapas de carreteras que engloban el País Vasco realizados en el s.XIX ni siquiera aparece la localidad de Derio (*Figura 4 y 6*), pues su parroquia y centro neurálgico, San Cristobal, se ubican en la falda del monte Untzaga (*Figura 5*), y se conecta al trazado histórico del Camino de los Zamudianos a través de un ramal de orden inferior a las vías territoriales.

Es por eso que la definición de los términos municipales que otorga a Derio los terrenos adyacentes a la vía longitudinal del valle, paralela al río Asua, a finales del s.XIX le otorga una posición privilegiada y central en la cuenca geográfica. Este hecho marca sutilmente a partir del comienzo del s.XX el rumbo en la configuración del pueblo como se conoce hoy, brindándole oportunidades, pero también condicionando su futuro debido a su ubicación estratégica.

A lo largo del s.XX la cuestión administrativa de los límites municipales se manifiesta en repetidas ocasiones. Durante un breve periodo de tiempo comprendido entre 1927-1931 las localidades de Zamudio y Derio se fusionan manteniendo cierta independencia administrativa para poder hacer frente a los gastos económicos que comportan los servicios que deben ofertar. Buscan además la optimización de la gestión de las innumerables imbricaciones territoriales.

En la segunda mitad del s.XX también se realiza una gran modificación de los límites de las localidades del valle. Entre 1956-1982, Derio, Zamudio, Sondika y Loiu se anexan a Bilbao como barrios periféricos. Este acontecimiento es especialmente interesante pues se corresponde a la voluntad de la ciudad de transportar las actividades industriales fuera del Nervión al valle del Txorierrri, como un territorio de servicios.

En la actualidad Derio es un municipio independiente que cuenta con una superficie de 10,70km² y colinda a este y oeste con Zamudio y Loiu.

fig4_ DUFOR, 1837, Navarra y provin
Fuente: Fundación Sancho el Sabio

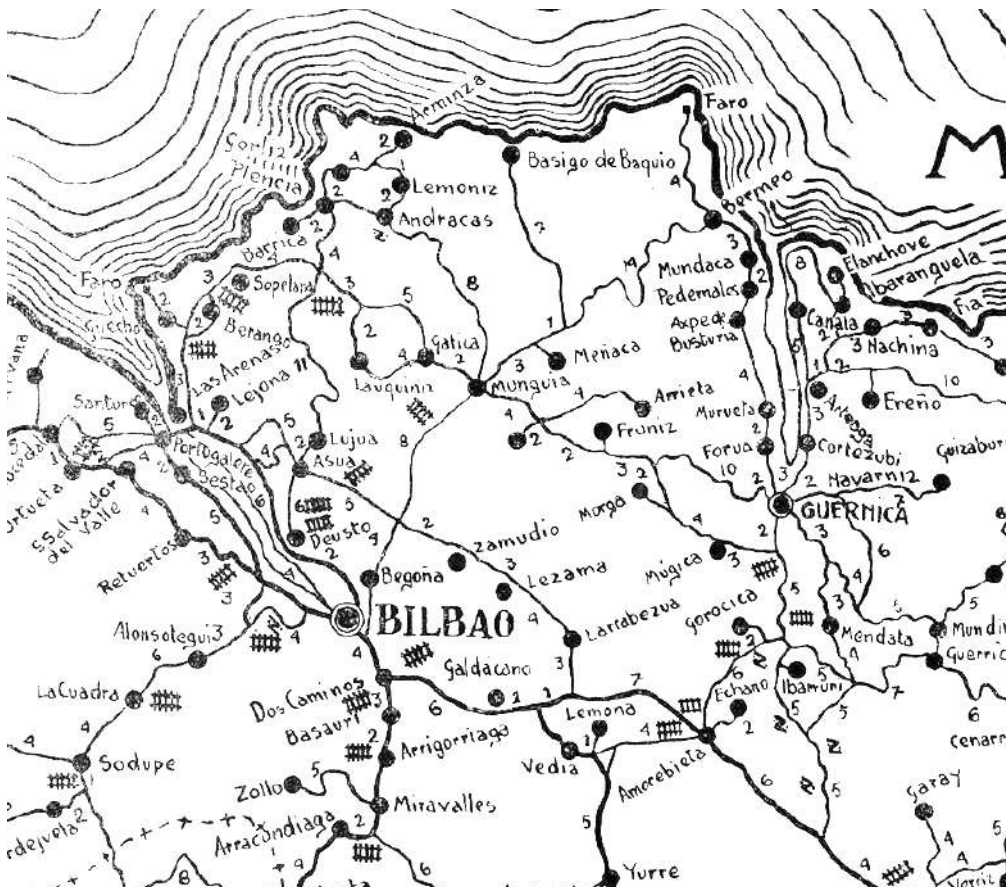
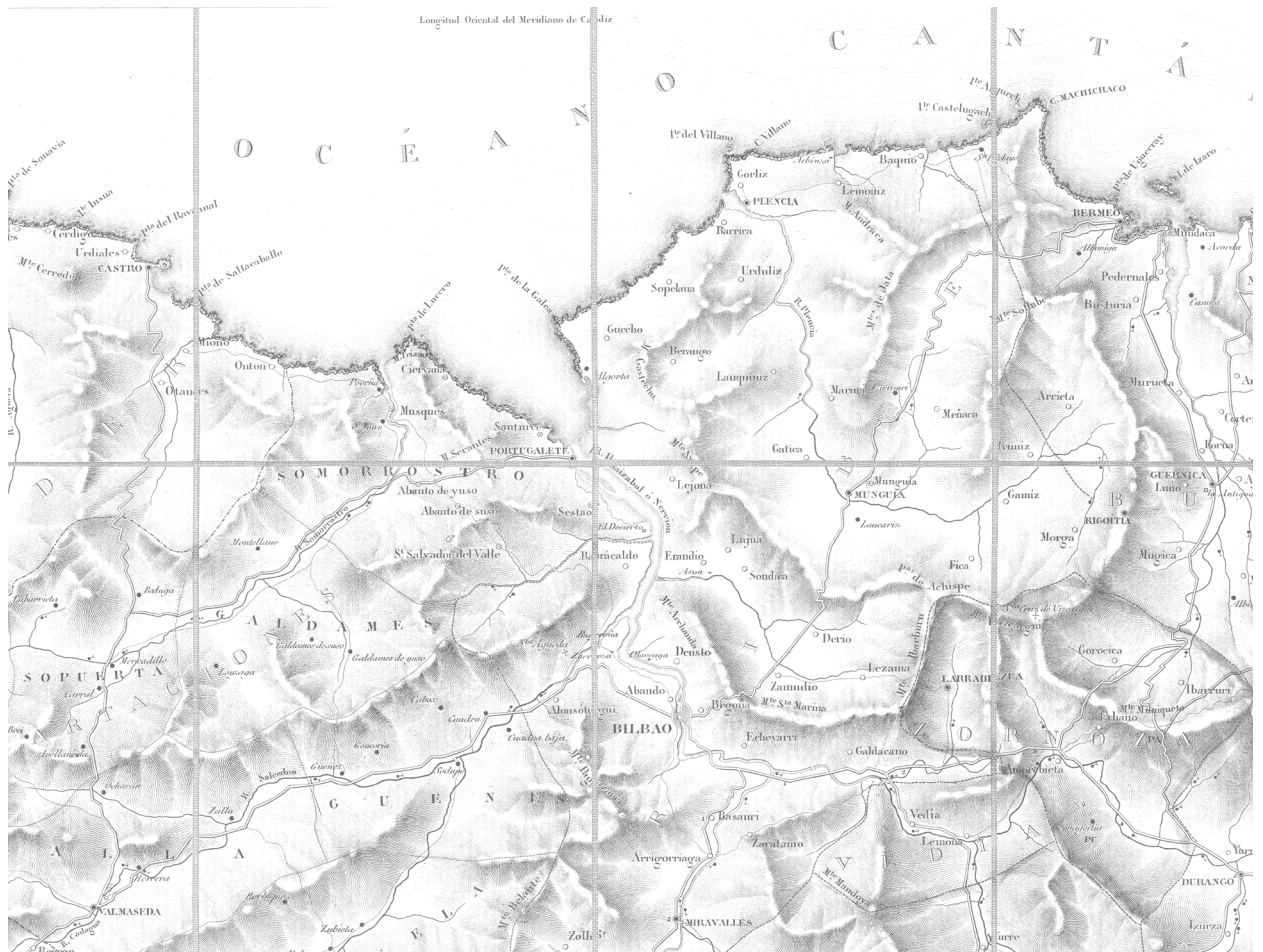


fig6_ Desconocido, 1940, mapa de las carreteras de las provincias Vascongadas y Navarra
Fuente: Fundación Sancho el Sabio

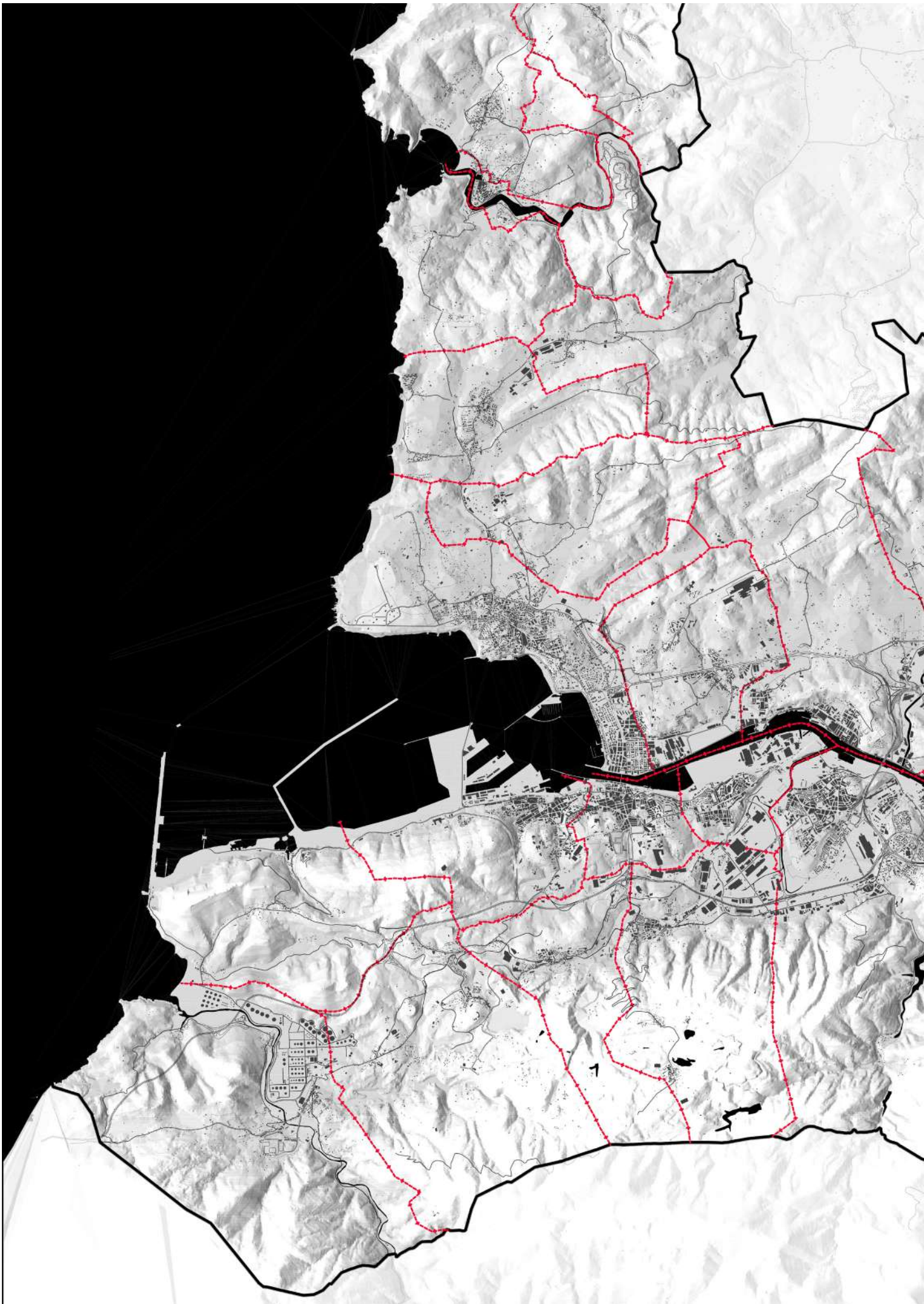
fig5_ LOIZAGA, 1846, mapa topográfico
Fuente: Fundación Sancho el Sabio



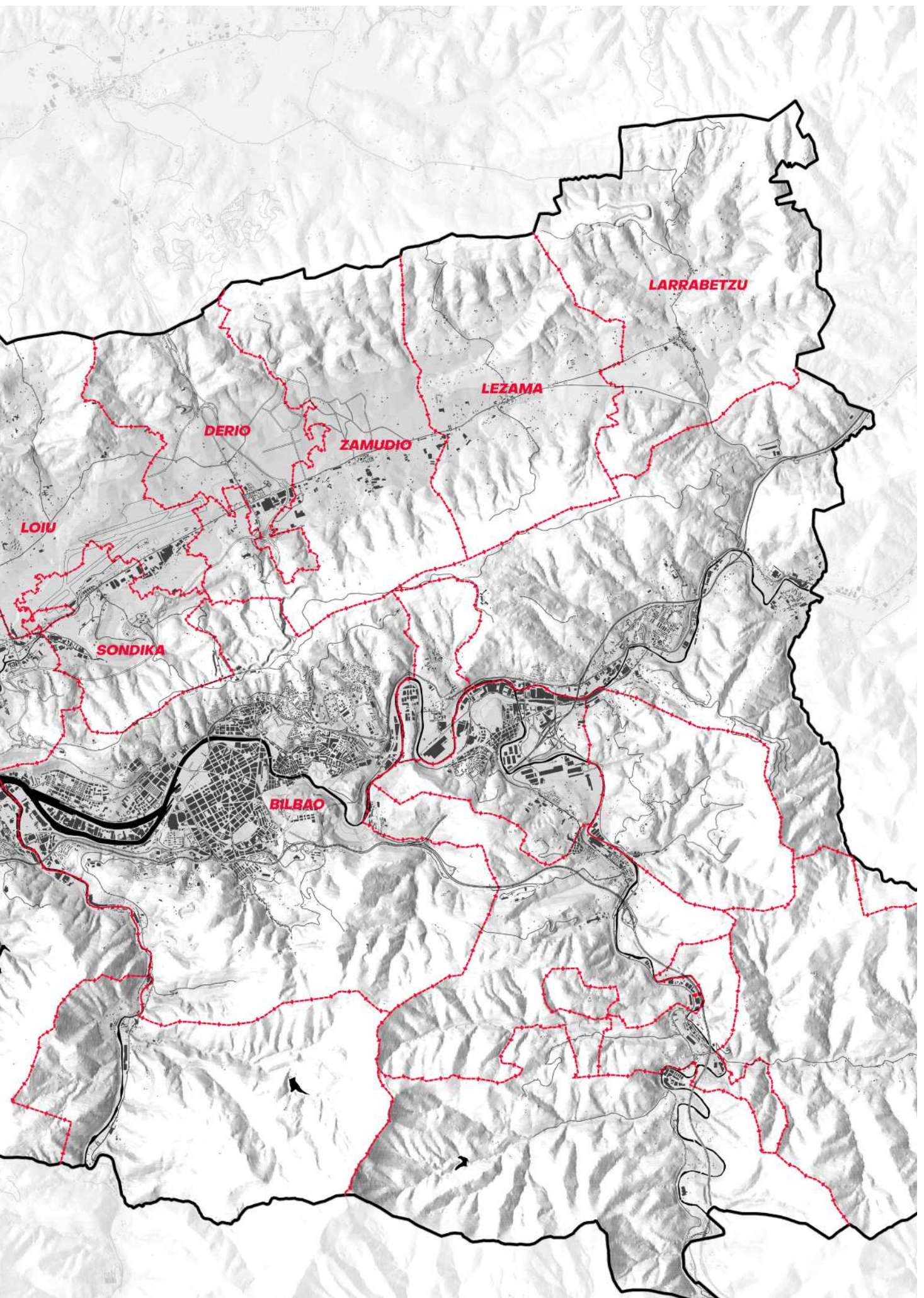
ciencias Vascongadas



co señorío de Vizcaya



Introducción **fig7_ Bilbao Metropolitano, emplazamiento de Derio y valle del Txorierrri**
Fuente: Elaboración propia



1.2. INTRODUCCIÓN AL ANÁLISIS

Se establece el final del s.XIX como punto de partida para la investigación pues no es hasta este periodo histórico que se comienzan a realizar operaciones de creación de infraestructura que afectan de manera directa a las localidades del valle de Txorierri.

En 1850 la Comisión de Caminos, en un dictamen presentado en la Asamblea de Gernika persuade a la Diputación de Bizkaia de la apertura de numerosas carreteras en la provincia, como la carretera que une Asua y Erletxes (Alzola, 1898). Este proyecto que refuerza el preexistente camino longitudinal que transcurre en paralelo al río Asua, es uno de los antecedentes que resulta en el desplazamiento del centro histórico de Derio, hacia la zona más deprimida del valle a lo largo del s.XX.

Pocos años más tarde, en 1856, la Diputación pone en marcha el proyecto de ferrocarril Bilbao-Tudela que con su inauguración en 1863 conecta el valle del Nervión con el resto del territorio nacional (Figura 8). Décadas después la Compañía del Ferrocarril Central de Vizcaya construye dos líneas más que conectan las localidades de la entre sí, y de manera interprovincial, Durango a Zumarraza en 1889 y Elgoibar a Donostia en 1905. (González, Montero, Garmendia, J.M.^a, Novo, P.A., Macias, 1995)

En un contexto en el que la industria minera y metalúrgica se constituyen como motores económicos del territorio de Bizkaia (Gortázar, 1986) la economía de Derio sigue funcionando a través de la producción de ganadería y agricultura, sobre todo orientada al autoconsumo (Bilbao, 1997). Demográficamente la población sigue teniendo escasa relevancia en el marco territorial, tratándose de una comunidad de 242 habitantes en 1890 (Figura 9).

El punto de inflexión en el desarrollo de la localidad es la aparición de la línea de Ferrocarril Bilbao-Lezama en 1894 y es el segundo de los seis bloques en los que se estructura el análisis (Figura 10).

A 14-09-1893/002

CONTRIBUCIÓN INDUSTRIAL Año económico de 1890 a 1891

Pueblo de *Derio* consta de *242* habitantes establecidos y le corresponde la base de población

Matricula de todos los individuos sujetos a la contribución industrial, como comprendidos en las tarifas 1.^a, 2.^a, 3.^a y 4.^a vigentes.

Número de contribuyente	Apellidos y nombres de los contribuyentes.	Profesión, industria, arte o oficio que ejercen.	CALLE, NÚMERO Y FINO		Basta social según tarifa y clase.	Deducción declarada.	Basta por los acordados.	Cuenta constructiva por clases.	Cuenta por industria según reparto general.	Deducción.	Total.	OBSERVACIONES
			Donde ejercen su industria.	Donde tienen su domicilio.								
1.	<i>Elvira y Asua Derio</i>	<i>Barrio 4.^o</i>										
2.	<i>Sancho Derio</i>	<i>Barrio 4.^o</i>										
3.	<i>Alto y Asua Derio</i>	<i>Barrio 4.^o</i>										

Amo de 1890

D. *[Firma]*

D. *[Firma]*

D. *[Firma]*

SUMA Y SIGUE... 110

fig9_ Desconocido, 1442, Censo de Derio en 1890
Fuente: Archivo Histórico Foral de Bizkaia

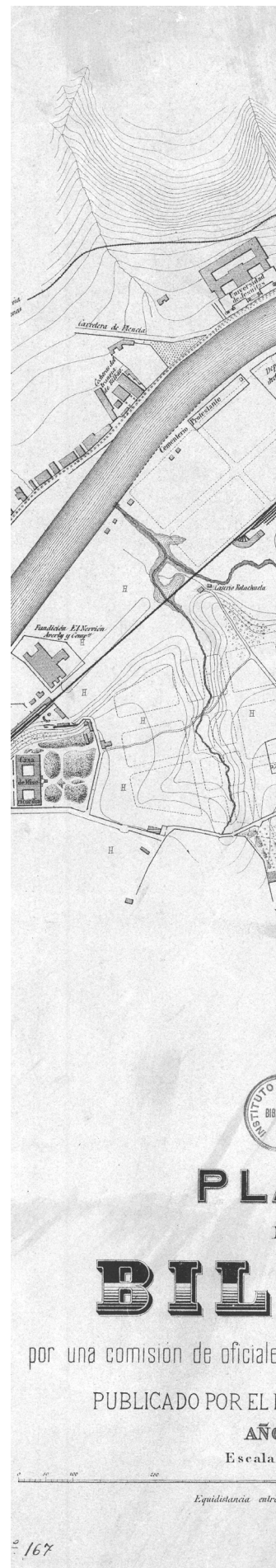
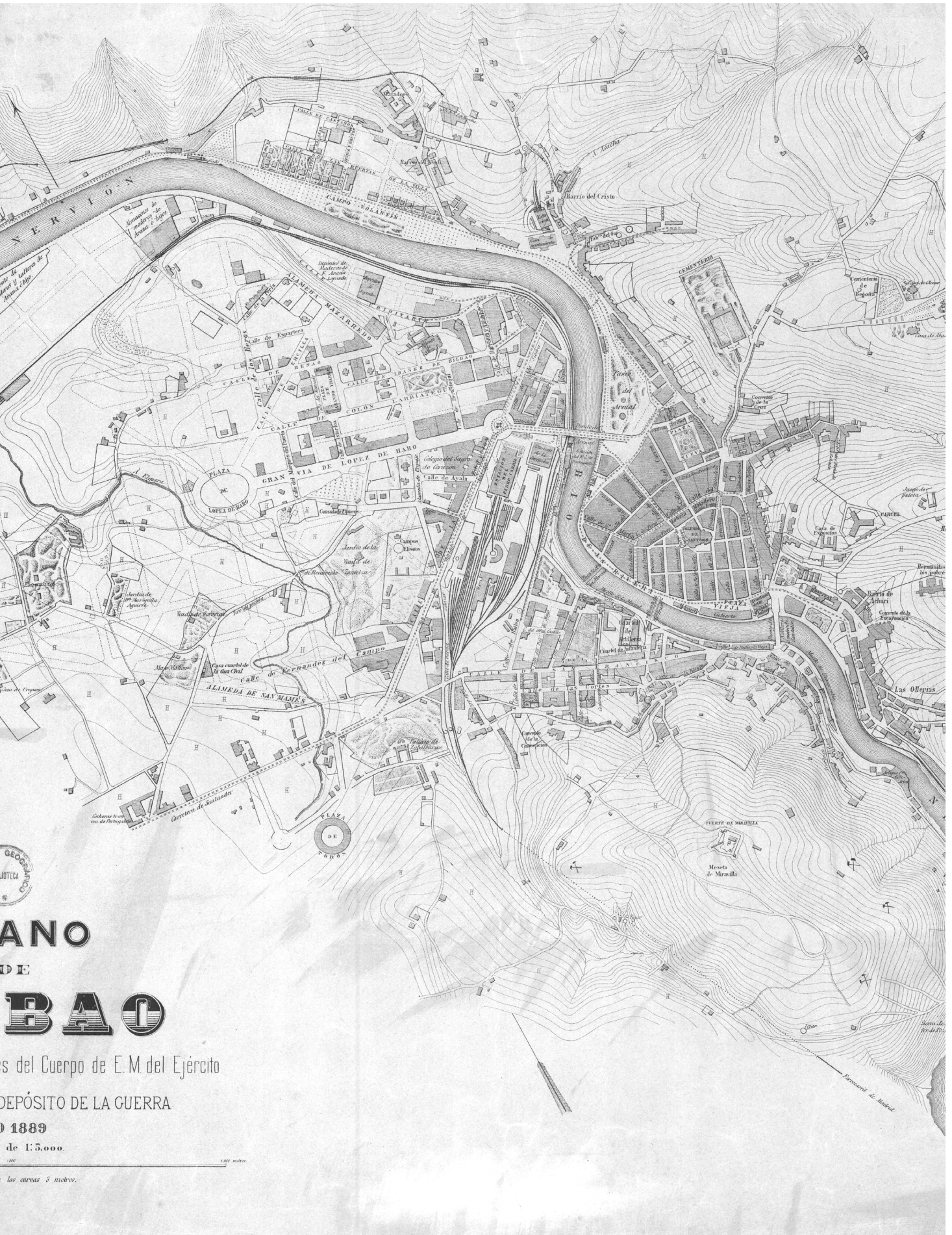
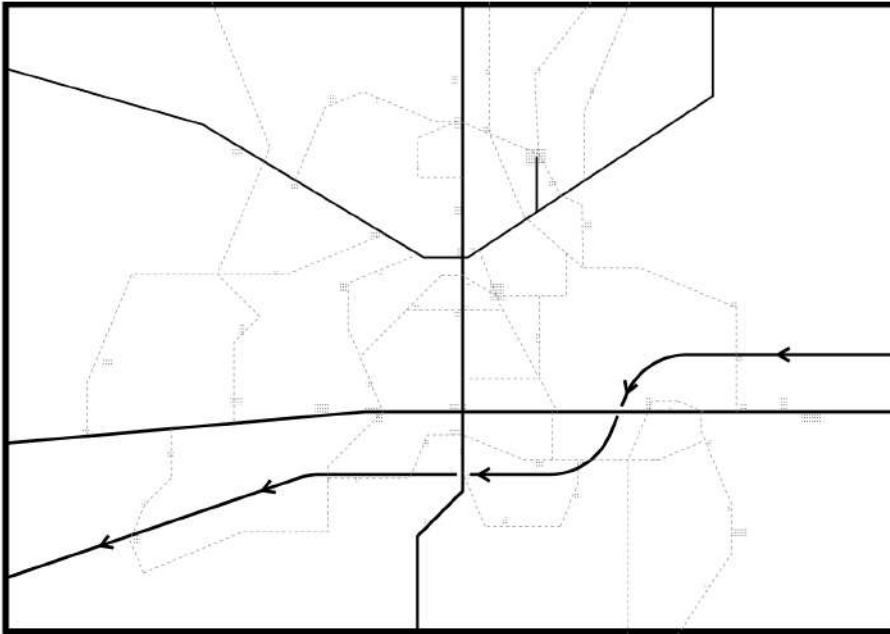


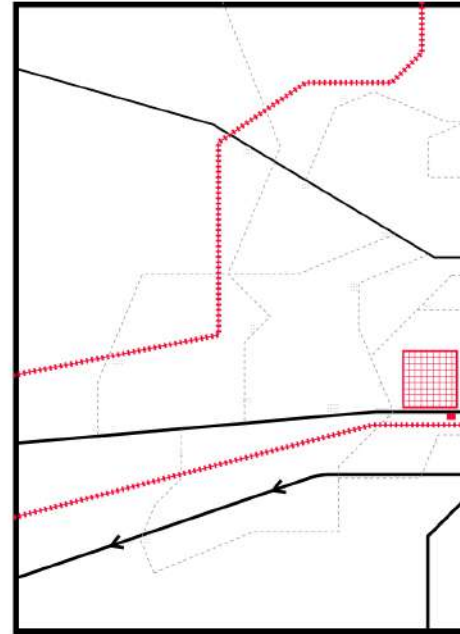
fig8_ Comisión del ejército, 1889, Villa
Fuente: Fundación Sancho el Sabio



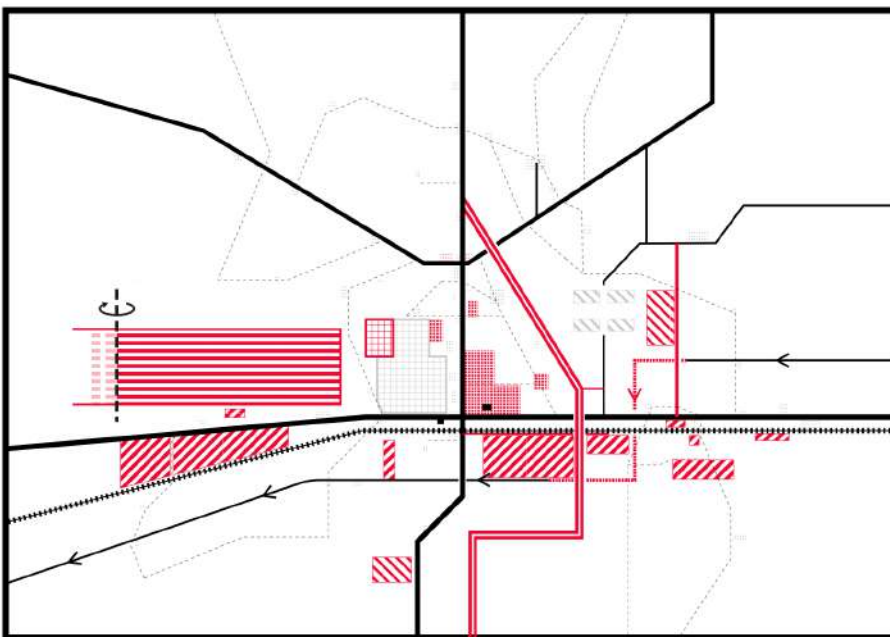
de Bilbao en 1889



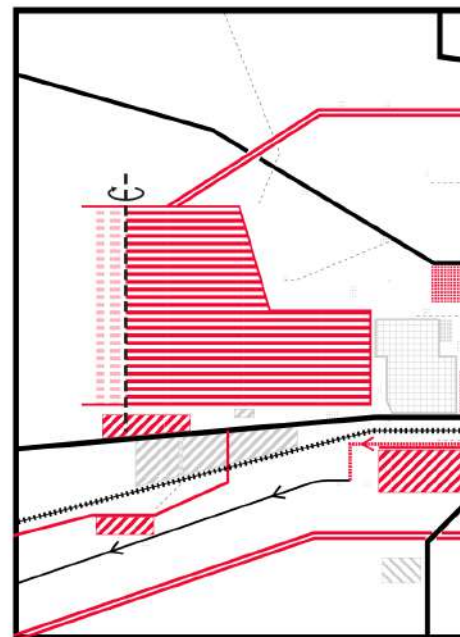
00_CAMINOS HISTÓRICOS || 1500-1890



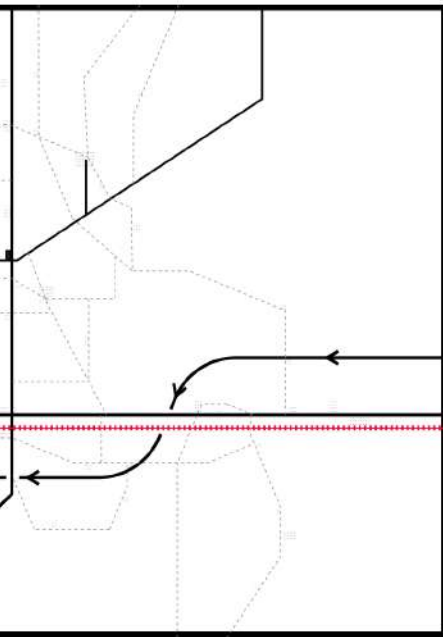
01_FERROCARRIL BILBAO-LEZAMA



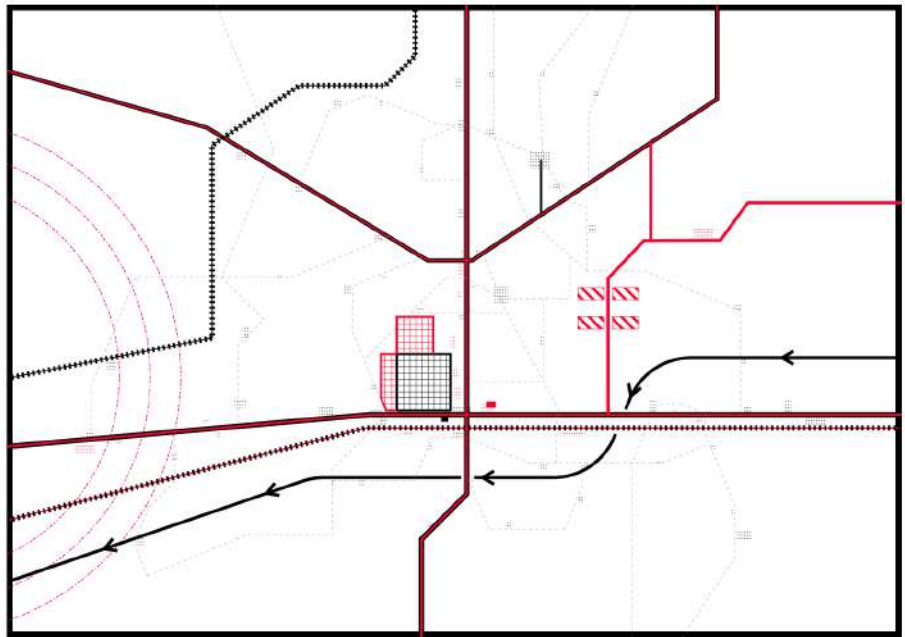
03_AEROPUERTO DE BILBAO || 1956-1990



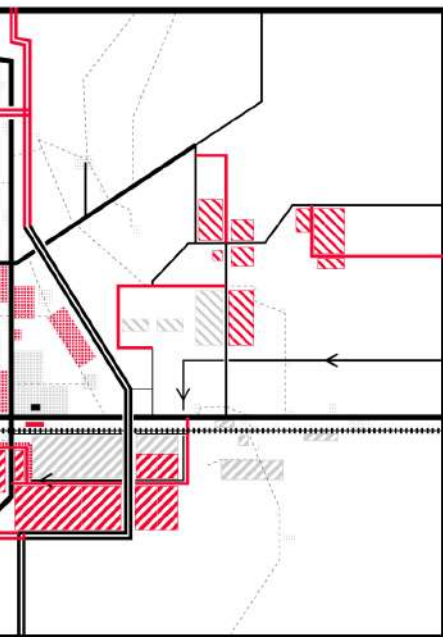
04_AUTOPISTAS || 1990-2002



|| 1890-1910



02_AUTOMÓVIL || 1910-1956



05_METRÓPOLIS || 2002-2020

2. ANÁLISIS

2.1. CAMINOS HISTÓRICOS || 1500-1890

En el periodo comprendido entre el s.XVI y finales del s.XIX las infraestructuras principales que existen en el territorio son principalmente caminos de tierra que cruzan el valle de Txorierri de manera transversal y longitudinal.

En dirección paralela al río Asua existe la carretera Asua-Erletxes, formalizada en 1856 (Alzola, 1898) y el camino que recorre las faldas de las montañas de la sierra que delimita el valle por el norte, uniendo las parroquias de Loiu y Derio. La primera mantiene una cota más constante a lo largo de su recorrido pues se ubica al lado del río, en la parte más llana, mientras que la superior asciende o desciende dependiendo del tramo.

En este momento Sondika y Loiu se configuran como pequeñas agrupaciones en torno a una parroquia en una posición intermedia entre la montaña y el llano, mientras que Zamudio al este, y Sondika al oeste son tangentes a la carretera, y por tanto se ubican en planicies.

En la época fundacional de estas anteiglesias el río Asua funciona también como infraestructura de transporte, se desconoce el momento en el que su caudal deja de ser suficiente para el tránsito de pequeñas embarcaciones portadoras de alimentos y cultivos.

Además de las vías que atraviesan la localidad, existe una red de caminos que comunica las barriadas entre sí, que estructura a su vez la actividad agrícola y delimita las propiedades de los aldeanos. La jerarquía de estos caminos no es especialmente relevante pues su sección y capacidad de transporte es la misma e indispensable para el movimiento de los carros y el ganado.

La población se organiza en pequeñas agrupaciones de casas y apenas existen hitos arquitectónicos. Las parroquias y ermitas son los lugares de referencia y de congregación social. La Torre Malpika y el palacio Larragoiti en Zamudio son las pocas construcciones militares que se erigen en estos siglos. También son comunes los molinos a lo largo del Asua y de sus afluentes.

Durante el s.XIX, el *baserri*¹ de Errementería desempeña la función de casa consistorial, hecho que pone de manifiesto la importancia de la proximidad a la carretera comarcal que atraviesa transversalmente el valle. A pesar de separar la ubicación de la función política de la parroquia, la proximidad del núcleo histórico y de las barriadas de Errekalde, Landabari y Bekoetxe configuran una estructura policéntrica próxima al monte Untzaga.

Tanto la actividad económica, la estructura social y la infraestructura funcionan conjuntamente en un modelo disperso, en el que la jerarquía viene marcada por el alcance territorial de estas.

El levantamiento del tejido existente de finales del s.XIX (*Figura 12*) se realiza en base al testimonio oral de Jose Miguel Aurre y Maria Ramos Zapatero, nacidos en el molino de Kaltzo y baserri Uribe en 1933 y 1936 respectivamente; junto con los croquis (*Figura 2 y 3*)

¹ Baserri: hábitat rural, de construcción tradicional, originario del norte de la península ibérica, principalmente en la zona del País Vasco, Navarra y País Vasco francés.

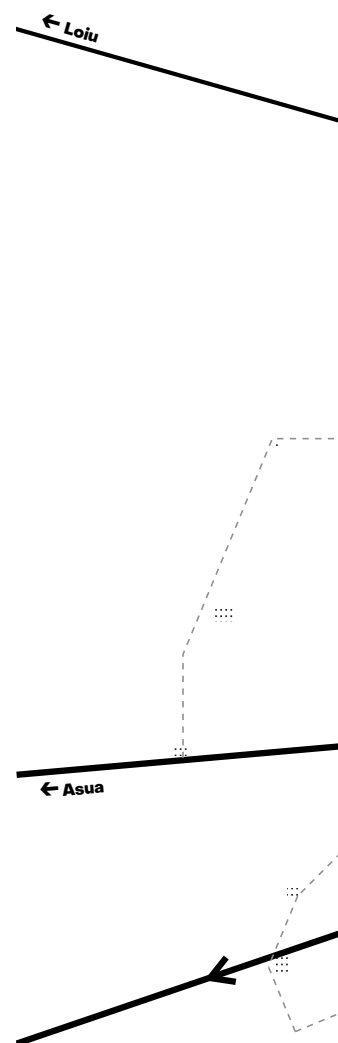
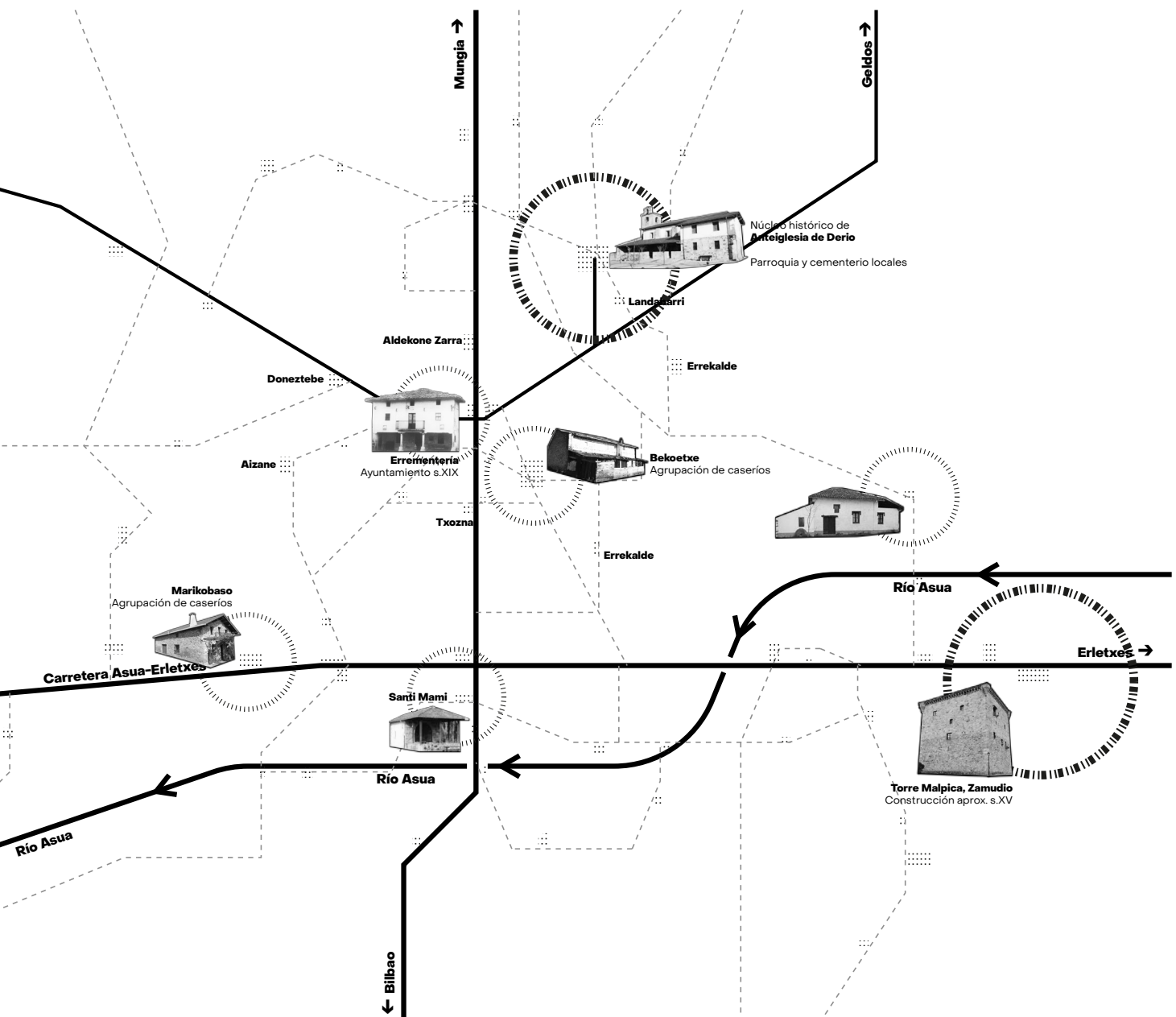
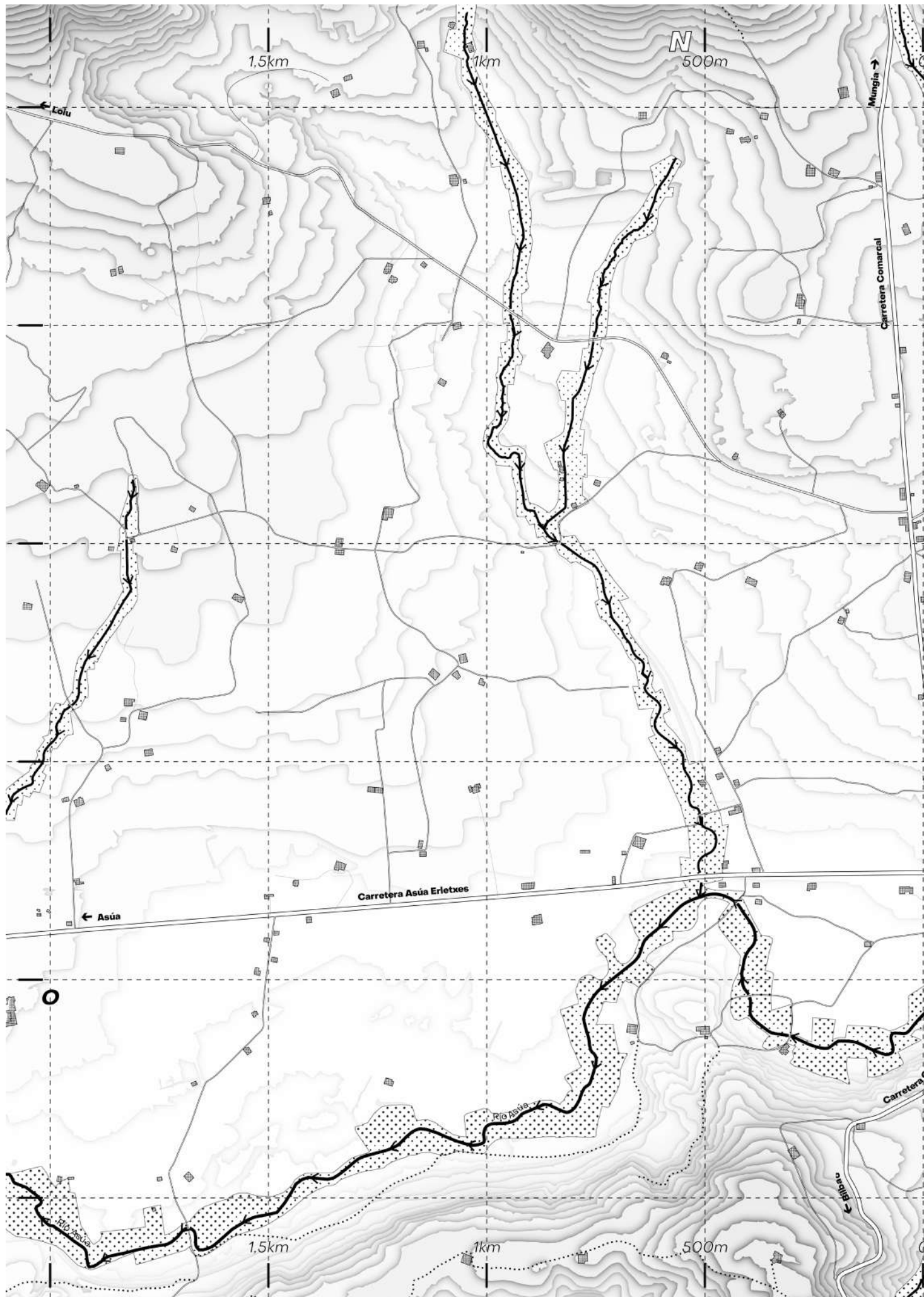


fig11_ Derio 1500-1890
Fuente: Elaboración propia





Análisis **fig12_ Derio en 1890**
Fuente: Elaboración propia



2.2. FERROCARRIL BILBAO-LEZAMA || 1890-1910

La aparición de la línea de ferrocarril Bilbao-Lezama marca el curso de la historia de Derio a lo largo del s.XX como el paradero de servicios de la ciudad.

En 1891 se constituye la Compañía del Ferrocarril de Bilbao a Lezama, de la que son accionistas familias adineradas y comerciantes de la villa. El proceso de adjudicación del proyecto ferroviario va ligado al concurso público que convoca la ciudad para ubicar su nuevo cementerio. El recinto actual, ubicado en las calzadas de Mallona no tiene posibilidad de dar cabida a la demanda de la creciente población y además es complicado encontrar un solar de extensión adecuada y distante respecto a zonas habitadas, por lo que se exploran opciones fuera de los límites municipales.

La compañía adquiere unos terrenos en Derio que ofrece gratuitamente a Bilbao, para la construcción del cementerio de Vistalegre. Los terrenos son tangenciales a la carretera longitudinal del valle y muy cercanos al cruce con la transversal, por lo que adopta una posición totalmente central en el Txorierri. La compañía espera generar un número de clientes fijos que rentabilicen la infraestructura pues la población del valle por sí misma no justifica la inversión necesaria (Fernández, Zurrutero, 1987).

La línea se inaugura en 1894 pero un grave accidente (*Img 0*) ocasionado por las fuertes pendientes del trazado que sortea la topografía en las inmediaciones de Bilbao obliga al replanteo de su recorrido y no es hasta 1908 que entra en pleno funcionamiento con el nuevo trazado, para el que se construye un túnel de 1,3km (*Figura 12*). El viaje desde las calzadas de Mallona hasta el cementerio dura apenas 40 minutos por lo que la infraestructura funeraria atrae un gran número de viajeros e incluso se construye una pequeña capilla en la estación de salida.

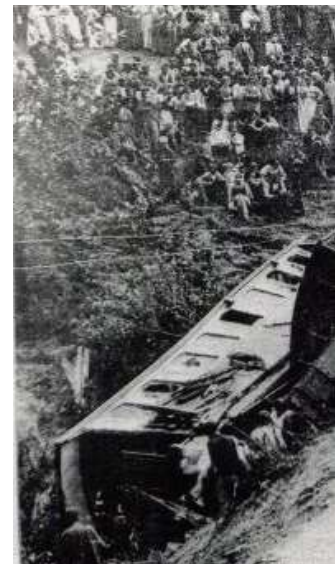
La vía se coloca en paralelo a la carretera Asua-Erletxes, buscando la mínima variación de cota en su paso por el valle hasta Lezama, de modo que no se realizan grandes operaciones topográficas. La estación se ubica enfrentada al cementerio para abordar con facilidad la logística funeraria.

La frecuencia de los viajes diarios es baja, de ocho trenes diarios a lo sumo, ajustado al número de *baserritarras*² que acuden diariamente a la capital a vender sus productos. El servicio funerario también se ofrece una vez al día. La velocidad que la locomotora puede alcanzar es relativamente reducida (siendo posible subir y bajar del tren estando este en marcha). Estas circunstancias repercuten indirectamente en la integración de la infraestructura en el territorio, es decir, su trazado es también empleado como camino para la comunicación peatonal entre pueblos, ya que no supone peligro alguno.

La aparición del tren afecta a la economía del valle y a los cultivos que se producen. Progresivamente la agricultura deja de enfocarse al autoconsumo y encuentra un mercado más lucrativo en la ciudad, por lo que se potencia la producción de leche y hortalizas y se reducen alimentos como el maíz (Bilbao, 1997).

La construcción del cementerio repercute también en la actividad económica local. Más allá del Día de Todos los Santos en los que la procesión de bilbaínos hasta Derio desborda el tren y la carretera comarcal, aparecen los primeros talleres de marmolistas y escultores en torno a la carretera Asua-Erletxes.

² Baserritarra: que habita en el baserri.



Img0_ Desconocido, descarrilamiento
Fuente: Museo Vasco del Ferrocarril

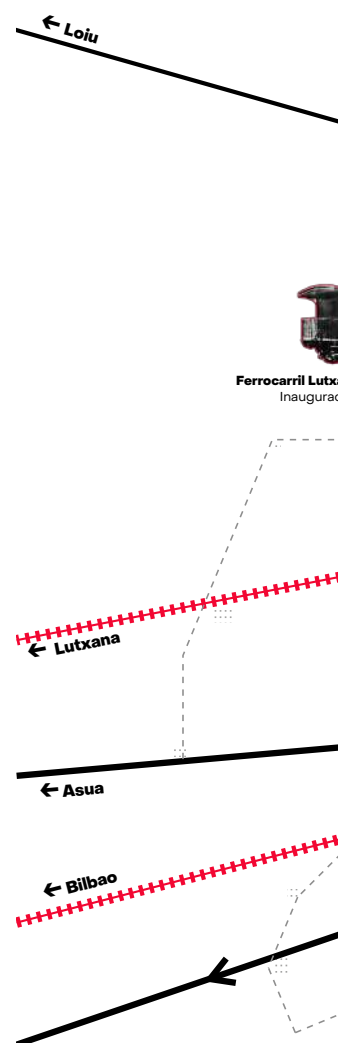


fig13_ Derio 1500-1890
Fuente: Elaboración propia



en las proximidades de la estación de Begoña en 1894

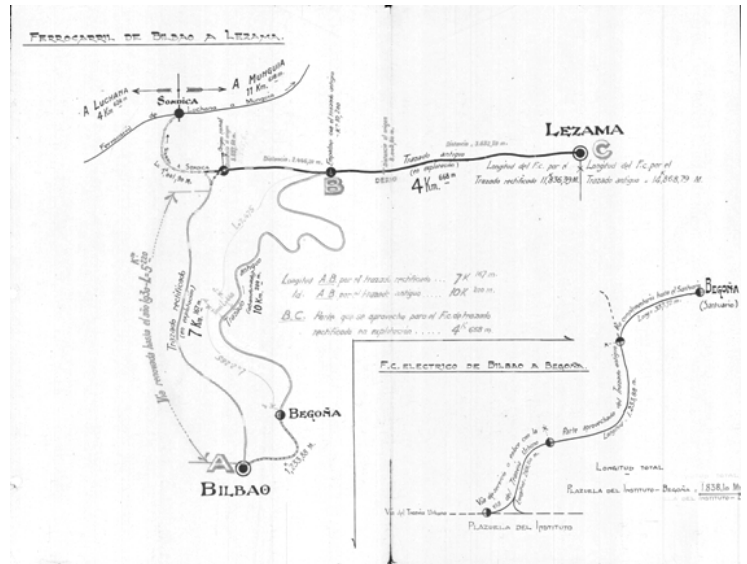
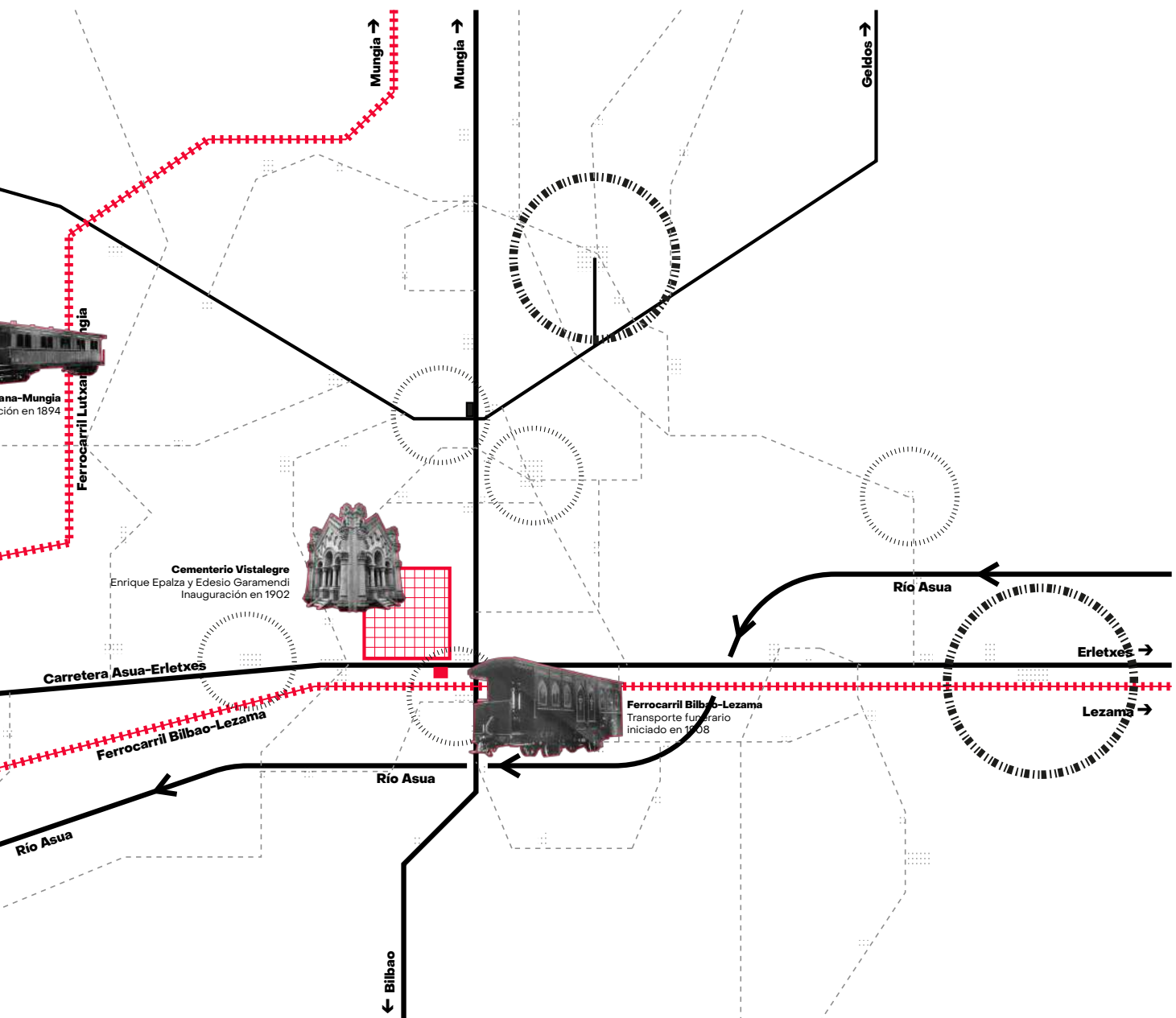


fig12_ Compañía del Ferrocarril Bilbao a Lezama, nuevo trazado de la vía
Fuente: Museo Vasco del Ferrocarril



Además del ferrocarril funerario se construye una conexión ferroviaria entre Lurtzana y Mungia que entra en funcionamiento en 1894. El transporte de mercancías y productos para la construcción y manufacturación se realizan además del servicio a los pasajeros. El trazado de esta línea queda al oeste de la localidad de Derio, por lo que no cuenta con apeaderos o estaciones que den servicio a sus habitantes. Su impacto en el pueblo no es directo, sin embargo en 1909 los dos trazados se unen en un nuevo apeadero en Sondika, reforzando la movilidad interna del valle pero sobre todo entre el Nervión, Asua y Butrón.

La estructura del pueblo no sufre grandes cambios más allá de la aparición del tren y el polo de actividad en torno al cementerio. La población todavía se agrupa en barriadas diseminadas, separadas por extensas superficies agrícolas.

El número de habitantes aumenta progresivamente, llegando a 334 en 1910 tras la resolución a favor de Derio del pleito con Mungia acerca de la propiedad de los terrenos del barrio Urioso (Bilbao, 1997).

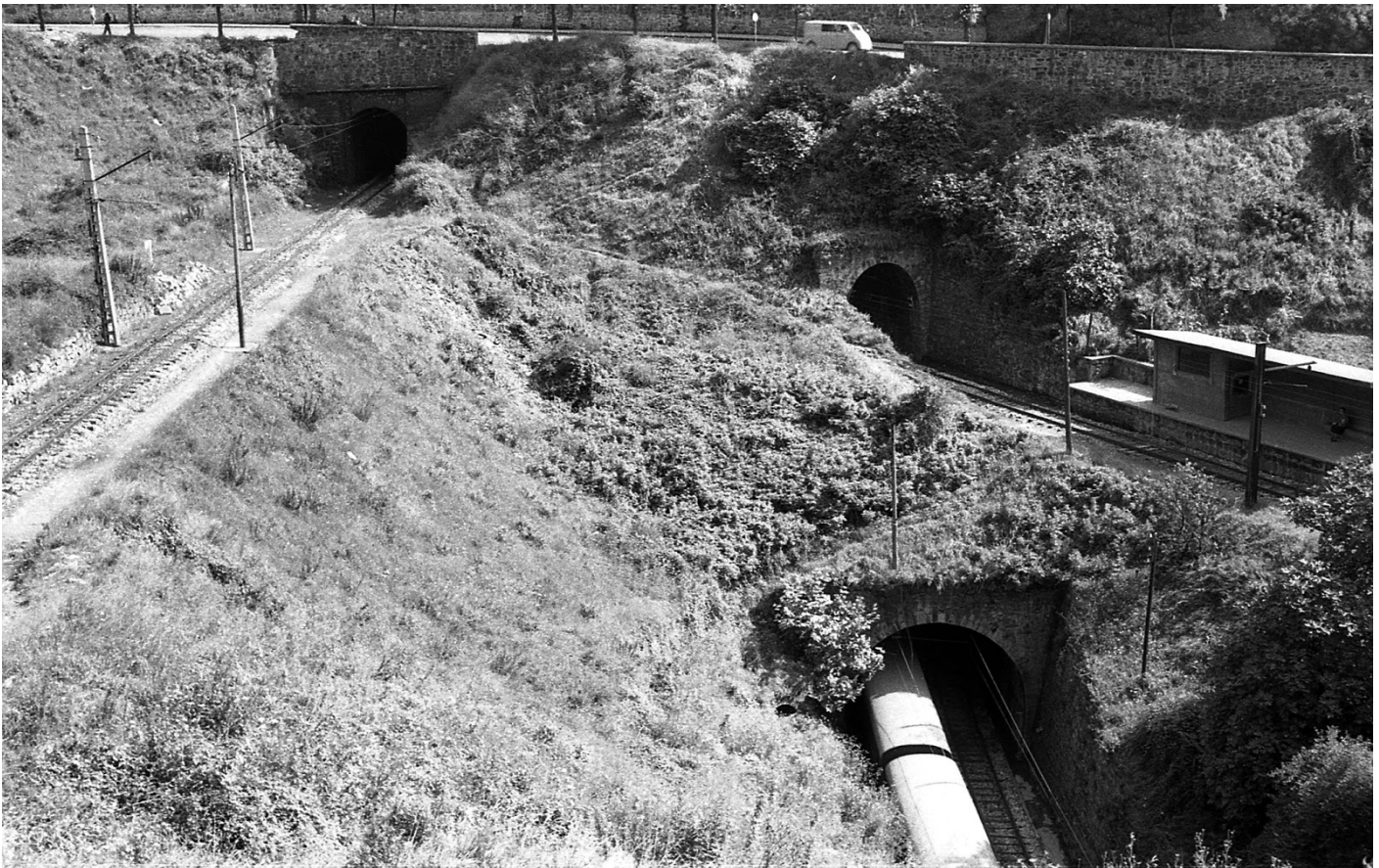
El centro del pueblo funciona en red con distintos vértices en San Cristóbal, Bekoetxe y Errementeria, Errekalde y Aldekone Zarra. La parroquia sigue estructurando la vida pública comunitaria (*Img 1*).

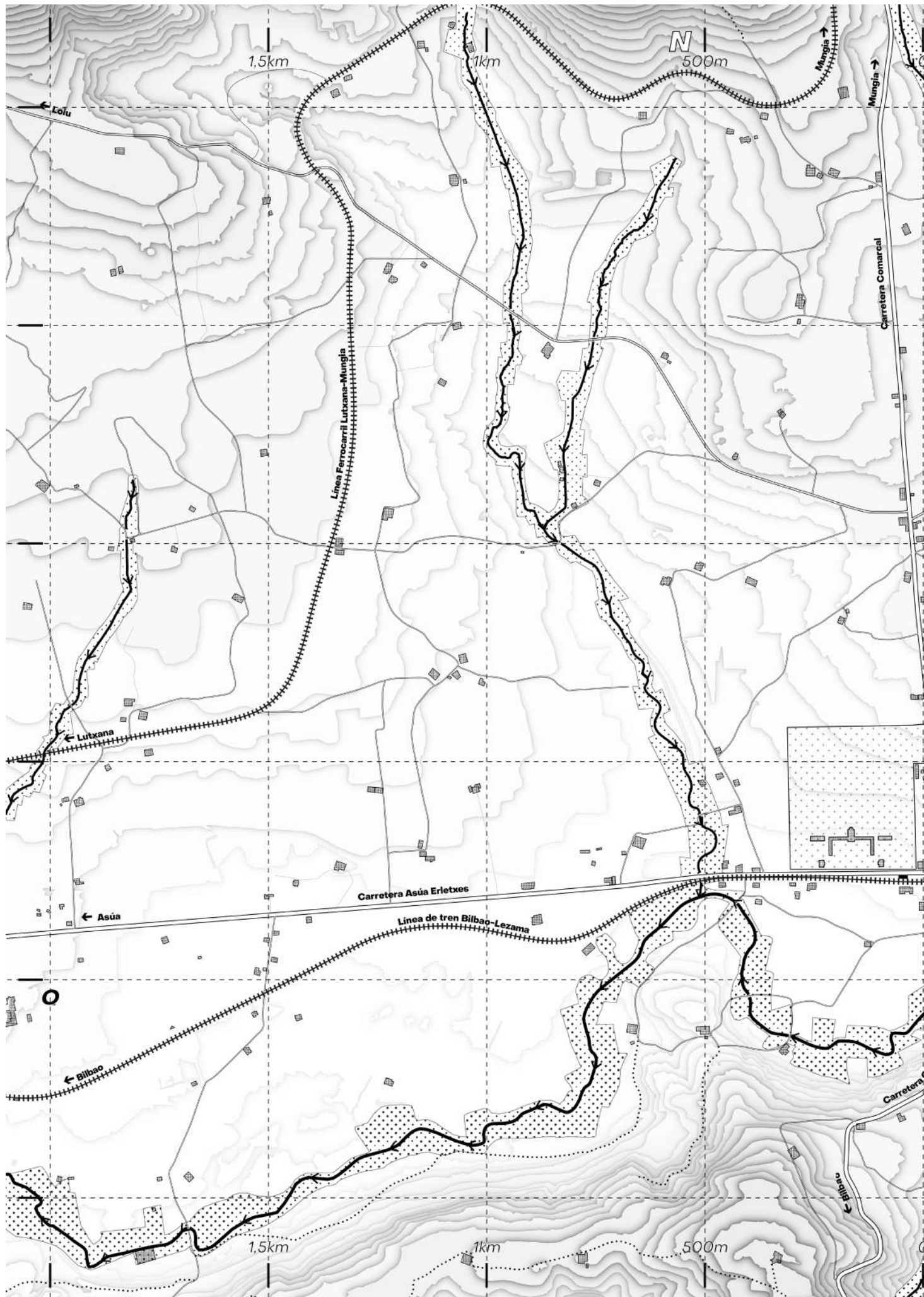


Img1_ Desconocido, Parroquia de San Cristobal en el s.XX
Fuente: Archivo Municipal de Derio

Img2_ Desconocido, Coche fúnebre de primera clase del ferrocarril de Bilbao a Lezama
Fuente: Museo Vasco del Ferrocarril

Img3_ Félix Zurita, Cruce de las distintas líneas por la Vaguada de Recalde, 1960
Fuente: Coleccion Josep Miquel Solé





Análisis

fig14_ Derio en 1910
Fuente: Elaboración propia



2.2. AUTOMÓVIL || 1910-1956

Tras la implantación de la infraestructura ferroviaria y la progresiva concentración de flujo social y económico en la zona sur del pueblo se construye una nueva casa consistorial y plaza mayor en 1928 adyacente a la carretera Asua-Erletxes. La estructura social del pueblo se desplaza hacia el eje transversal del valle donde aumenta el número de edificios construidos. También se incrementa el tejido residencial en torno a la carretera comarcal Bilbao-Mungia en forma de edificios aislados.

Las vías históricas que conectan los pueblos del valle y las localidades de mayor escala del territorio se someten a transformaciones por tramos de su sección y materialidad. La consolidación del automóvil como medio de transporte privado y el transporte de mercancías mediante vehículos motorizados está en auge, lo que conlleva el necesario refuerzo en la capacidad de las vías.

En 1943, se termina la redacción del Plan General de Ordenación Comarcal de Bilbao. En él se establecen las pautas de la transformación del valle Nervión y el crecimiento de sus localidades y consecuentes infraestructuras. El valle de Asua se reconoce como un lugar estratégico para la aparición de grandes áreas de producción industrial. Bilbao quiere comenzar un proceso de desplazamiento de la producción metalúrgica y manufacturación pesada del centro de la ciudad, con lo que los terrenos relativamente llanos del valle contiguo presentan una buena oportunidad. Se ubican principalmente en las áreas deprimidas del valle, junto al río. Estos ámbitos industriales se nutren de las vías de ferrocarril existentes para el flujo de trabajadores y transporte de mercancías. También se planea la expansión del aeropuerto de Bilbao en la localidad de Sondika con una nueva pista Sur-Norte. Al este y oeste de Derio, se plantea la aparición de sectores estratégicos de desarrollo económico en los que hay expectativas de aparición de empresas e industrias innovadoras.

En este periodo temporal se realizan dos ampliaciones al cementerio de Vista Alegre, consolidándolo como un servicio funerario externo a los límites de Bilbao. La mejora de los automóviles y el abaratamiento progresivo de estos hace que aparezcan servicios funerarios ajenos a los de la compañía ferroviaria. Los precios del servicio por carretera se vuelven menos costosos y a mitades del s.XX el tren cesa su actividad de transporte de féretros (Ormaechea, 1989).

Otra de las grandes piezas que se construye entre los años 1930-1959 es el complejo del Seminario Diocesano de Derio. Inicialmente es concebido como un complejo y hospital psiquiátrico que da servicio a nivel provincial, pero su construcción se detiene durante la Guerra Civil. En 1950 se retoman las obras y se establece como Seminario, edificando una torre central de 53 metros en la que se ubica la iglesia (Márquez, 2007). Su tamaño y capacidad lo reafirman como una institución relevante en el territorio de Bizkaia donde se imparte formación intelectual filosófica y teológica. Se conecta a la carretera longitudinal del valle y a la vía Loiu-Geldos con la construcción de dos trazados modernos. De esta manera se integra en la estructura principal de la localidad, pero la gran superficie que ocupa el complejo elimina y modifica los caminos agrarios presentes anteriormente.

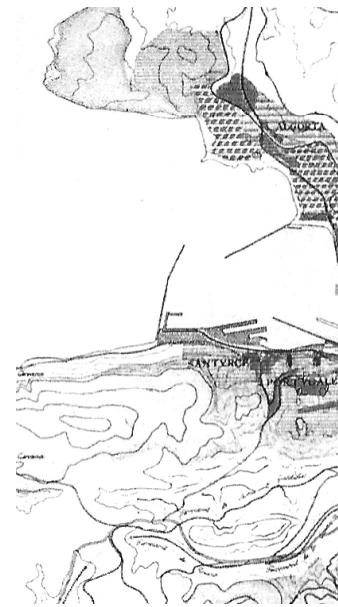


fig15_ Dirección General de Arquitectura
Fuente: Archivo Municipal de Bilbao

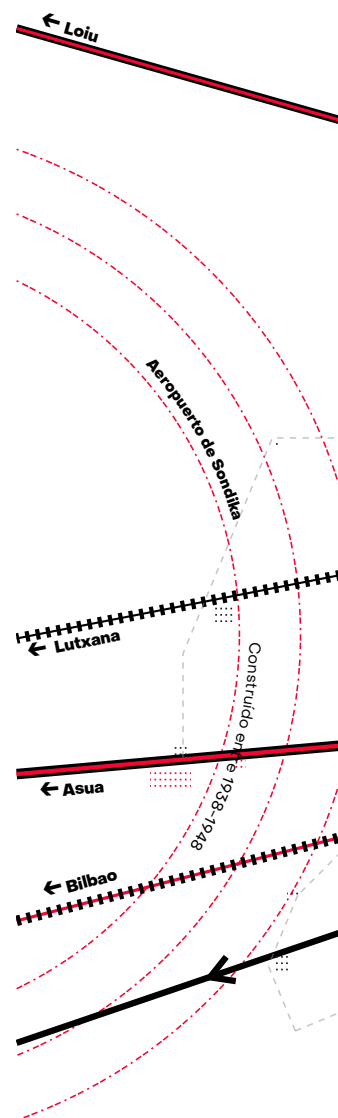
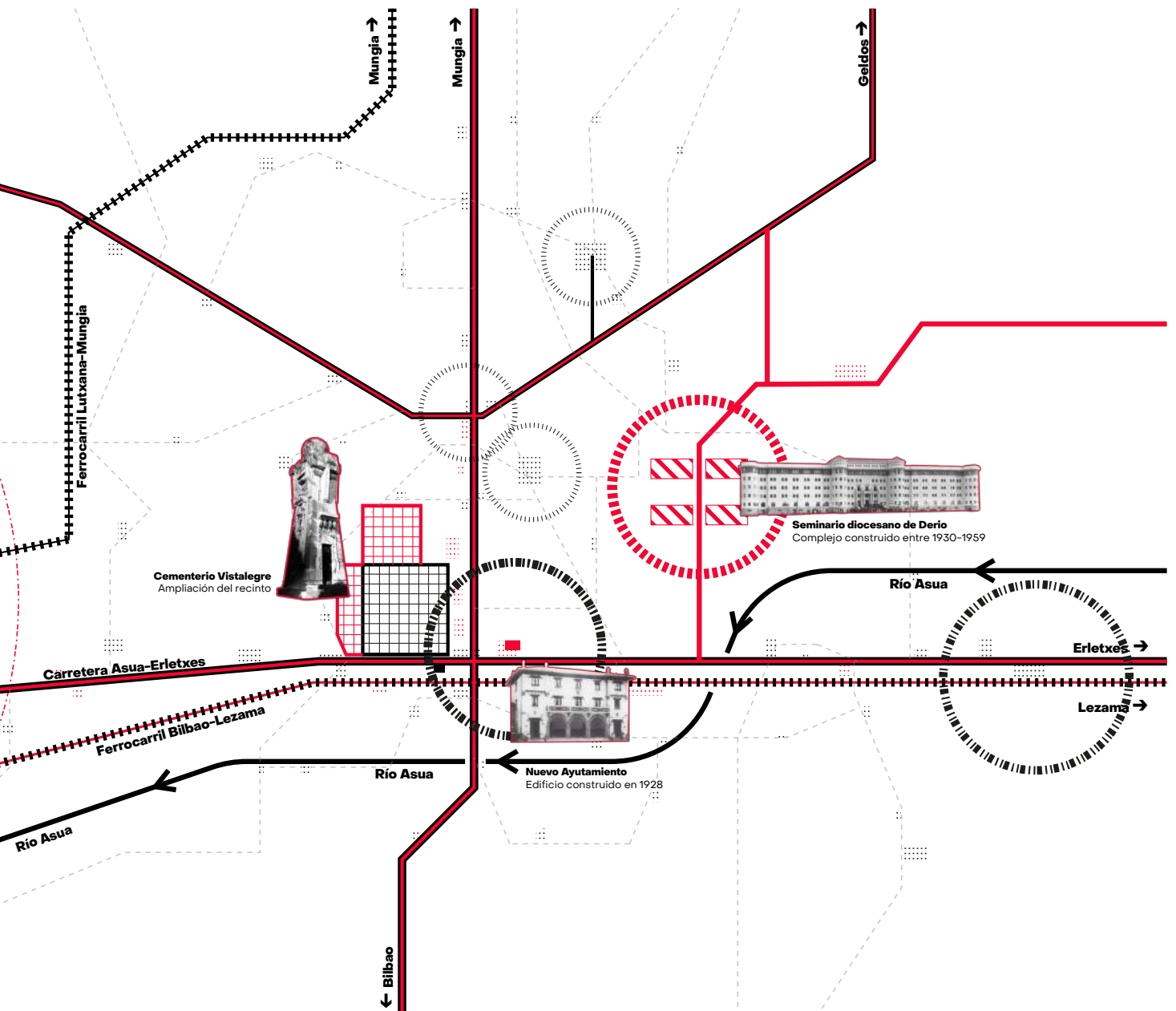


fig16_ Derio 1910-1956
Fuente: Elaboración propia



Corporación y Ayuntamiento de Bilbao, Plan General de Ordenación Comarcal de Bilbao, 1943



Tal y como ocurre con el cementerio de Vistalegre, el complejo tiene una escala mucho mayor al tejido residencial de baja densidad que conforma el municipio (*Img 5*). El contraste entre las edificaciones que se construyen desde una lógica territorial y los locales es considerable, además, el seminario se ubica al sureste de Derio, apartado tanto del núcleo fundacional de San Cristóbal y de los nuevos crecimientos en torno al cruce de carreteras del valle. El recinto de Vistalegre incentiva la aparición de actividades económicas en torno a su recinto, el Seminario sin embargo funciona de manera autónoma al pueblo.

La transformación de las carreteras y los vehículos que las transitan modifica la relación de los habitantes con estas infraestructuras. En el pasado las vías históricas desempeñan la función de espacio público comunitario donde se pueden realizar festejos y juegos infantiles (*Img 4*). El aumento del flujo viario y la velocidad de esta a lo largo de la primera mitad del s.XX alteran progresivamente las actividades sociales que pueden desempeñarse en ellas.

Un fenómeno similar ocurre con el ferrocarril Bilbao-Lezama. La sustitución de las locomotoras de vapor por maquinaria eléctrica en 1950, junto con el aumento de la frecuencia de la línea (que pasa a ser de un tren por hora) endurece la el paso del trazado por el valle. La respuesta a la incipiente demanda de las poblaciones del Txorierrri en cuanto a transporte público repercute en el efecto barrera que genera el tren. La peligrosidad de la infraestructura es mayor, y por tanto las intersecciones con la multitud de caminos agrarios a nivel comienza a ser un problema.

En esta época aparece una de las infraestructuras de transporte que más condiciona al valle y en especial a Derio en el futuro. El Aeropuerto en Sondika entra en funcionamiento civil en 1948 tras varios años de obras y habiendo sido empleado como pista de aterrizaje militar a lo largo de la Guerra Civil. En las primeras décadas de su existencia, la terminal, torre de control y almacenes se ubican al oeste de Sondika, por lo que no tiene una afectación directa en el municipio de Derio. La pista de 1,3km se coloca en dirección Este-Oeste, paralela a la sierra de montañas y adyacente a la línea de tren Lutxana-Mungia, que bordea el recinto aeroportuario. Su implantación aumenta el volumen de vehículos que circula por las carreteras del valle.

En la década de los años 50, el valle de Asua se consolida como un lugar estratégico para la ubicación de grandes complejos de servicios e infraestructura aeroportuarias. La presencia de la industria es menor en la primera mitad del s.XX pero la visión del Plan General de Ordenación Comarcal respecto a la actividad económica coge fuerza en a partir de 1960 (González, 2009).



Img4_ Desconocido, Carretera comarcal
Fuente: Archivo Municipal de Derio



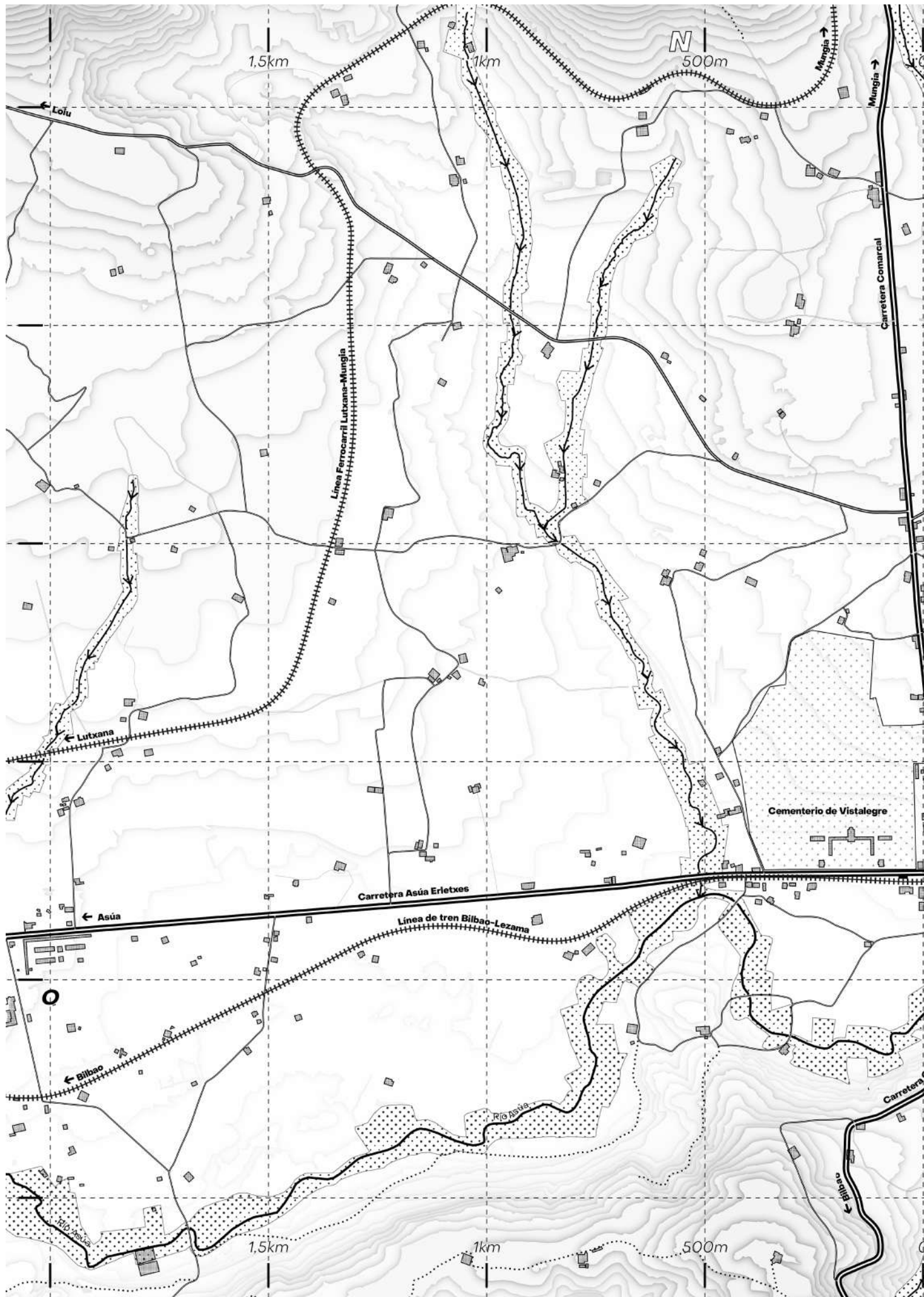
Img 5_ Desconocido, Complejo Diocesano
Fuente: Archivo Eclesiástico de Bizkaia



Bilbao-Mungia en el s.XX



Plano del Seminario Diocesano de Derio en construcción





2.3. AEROPUERTO DE BILBAO || 1956-1990

La década de los 60 marca el comienzo de un crecimiento demográfico estrechamente ligado al desarrollo industrial y movimientos migratorios provenientes de provincias del sur, sobre todo de Cáceres, pasando de 1387 a 5124 habitantes en apenas 20 años. En 1980 el 44% de la población de la localidad es inmigrante (Bilbao, 1997).

Las orillas del río Asua se llenan de grandes fábricas de manufacturación y metalurgia de importantes empresas vascas, sobre todo en el lado sur de la vía del tren Bilbao-Lezama. Este hecho responde a la topografía plana y la proximidad del río como espacio de vertido de residuos pero también a la cuestión de las imbricaciones municipales y los enclaves entre Zamudio y Derio. Parte de los terrenos al sur del trazado ferroviario pertenecen a Zamudio, mientras que las inmediaciones del cruce de carreteras Bilbao-Mungia con Asua-Erletxes pertenecen a Derio, donde la casa consistorial se construye en 1928. Los intereses económicos de cada municipio son independientes entre sí, y por tanto los terrenos disponibles se explotan en función de la ubicación del tejido residencial de cada uno. El centro del pueblo de Zamudio se encuentra al este de la Torre Malpika, y por lo tanto las tierras contiguas al cruce de carreteras quedan lejos y son idóneas para la actividad industrial.

En la implantación del polígono industrial, se altera parcialmente el recorrido del río que da nombre al valle para adecuarlo a las piezas y calles logística que se construyen. De esta manera Derio adopta la traza del tren como un límite entre usos y potencia la zonificación a lado y lado de la vía. La producción industrial queda así próxima al núcleo de la población pero claramente separada por la infraestructura. El efecto barrera producido por el ferrocarril se suma al tráfico industrial que carga sobre todo la carretera Asua-Erletxes, interfiriendo con el movimiento transversal de los habitantes de Derio en el sentido transversal. En las décadas de los 80 y 90 se producen numerosos atropellos y accidentes de tráfico en la vía estructural del valle que está al límite de su capacidad, por lo que se realizan numerosas manifestaciones (*Img 6*). Cada vez es más difícil compaginar la logística pesada de la industria con la estructuración del tejido de las localidades del valle. Las viviendas de Derio se ubican en el s.XX a un solo lado de la carretera, pero otros pueblos como Lezama, Sondika y Zamudio se ubican a lado y lado.

En la segunda mitad del s.XX consolida el cruce y zona sur del pueblo como núcleo social. Para dar cabida al gran número de trabajadores que llegan al pueblo se edifican bloques de viviendas que oscilan entre las cuatro y cinco plantas de altura (*Img 8*). Esto supone un cambio radical respecto a las agrupaciones dispersas del pasado rural, un contraste que se manifiesta a nivel social entre las familias vascas que han vivido a lo largo de generaciones en los caseríos de la localidad e hispanohablantes que se congregan en torno al cruce. La nueva tipología edificatoria va acompañada de la aparición de las primeras calles modernas que comunican los bloques entre sí. En paralelo, las barriadas de Aldekone y Bekoetxe se densifican, construyéndose la parroquia de San Isidro en la primera. Este hecho culmina el proceso de decadencia del núcleo fundacional de San Cristóbal (*Img 7*).

Así como la aparición del complejo del Seminario Diocesano responde a la disponibilidad de espacio en los terrenos rurales de Derio, al este de estas construcciones se establece en 1986 la Escuela Agraria, un conjunto de edificios granja-escuela gestionado por el Departamento de Agricultura y Pesca del Gobierno Vasco. Se trata de otra pieza que se ubica en el pueblo con unos intereses supralocales y por ello se le realiza una nueva conexión por carretera a la vía Asua-Erletxes.

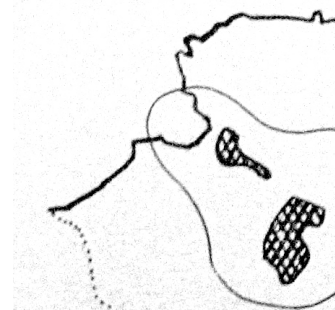


fig18_ Dirección General de Arquitectura
Fuente: Archivo Municipal de Bilbao

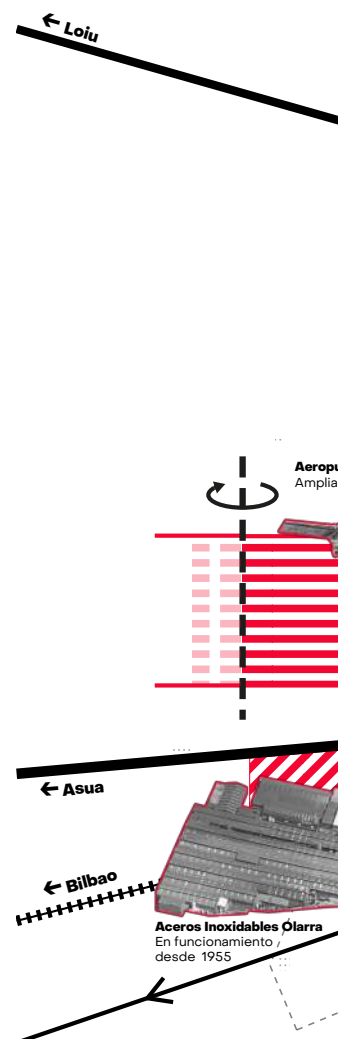
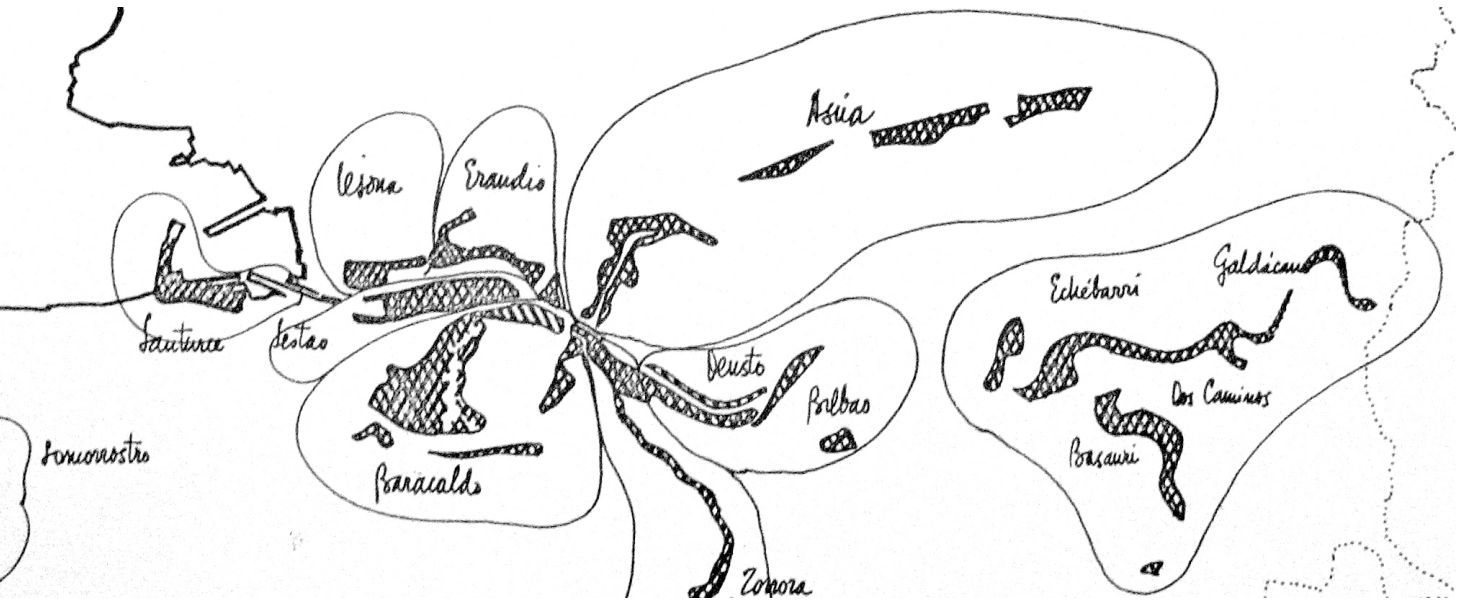
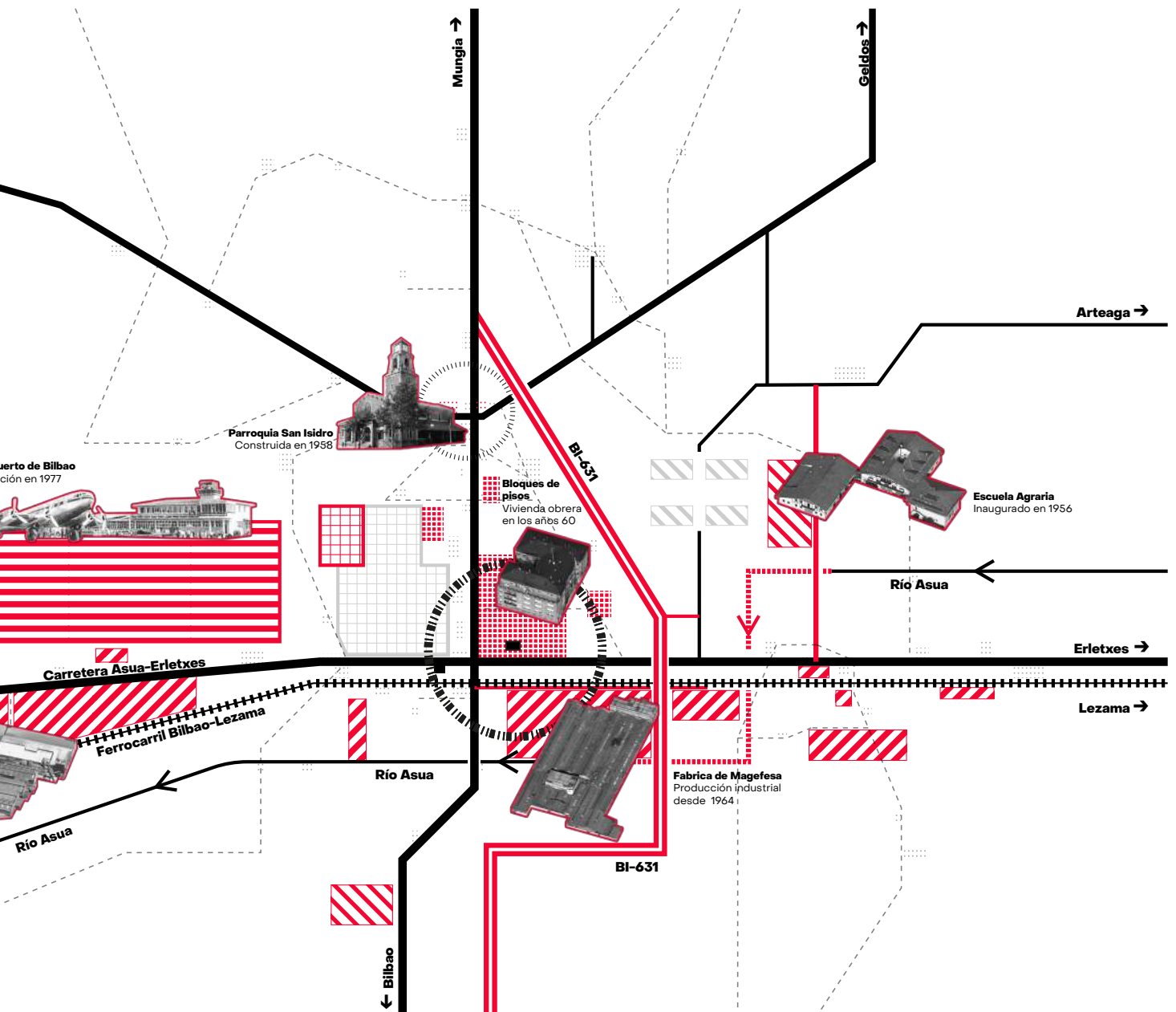


fig19_ Derio 1910-1956
Fuente: Elaboración propia



Urbanismo y Ayuntamiento de Bilbao, Revisión del Plan General de Ordenación Comarcal de Bilbao, Zonas Industriales, 1959



La principal transformación infraestructural realizada en el Txorierrri es la ampliación del aeropuerto de Bilbao, que pasa a contar con una pista larga de 2,6km y la originaria que se incrementa hasta 2km en 1977. Su construcción supone una gran operación de movimiento de tierras y aproximación al creciente y denso núcleo de Derio. No solo se aumenta el tamaño sino que el carácter del espacio de operaciones cambia totalmente. En los primeros años de vida del aeropuerto los vecinos de las localidades de Sondika y Derio transitan el recinto no cerrado e incluso los rebaños de ganado pastan en las pistas de aterrizaje. El exponencial aumento en la frecuencia de aviones y las consecuentes medidas de seguridad y segregación encapsulan y aíslan este espacio a la vida local. El cementerio de Vistalegre que aumenta su superficie una vez más, separa el pueblo del aeropuerto de aviones con una distancia de apenas 500m (González, 1973).

El nuevo recinto interrumpe el trazado de la vía de tren Lutxana-Mungia, quedando esta inservible y totalmente fuera de servicio en 1975. La conexión entre Lutxana y Sondika seguirá funcionando hasta su clausura por baja rentabilidad años más tarde.

Por otra parte, las obras de la BI-631 comienzan en 1982, un trazado paralelo a la carretera comarcal Bilbao-Mungia que responde a la saturación e incapacidad de absorber el tráfico existente de la vía histórica. Al tratarse de una de las salidas de Bilbao más importantes que conecta con el norte de Bizkaia una alta capacidad es requerida. El trazado realiza un gesto hacia el este para evitar el poblado núcleo de Derio y pasa elevado para sortear el tren. Se une a la carretera histórica tras sobrepasar los barrios del norte. En este último tramo se construye sobre taludes, de manera que la carretera Loiu-Geldos cuente con un paso inferior. El resto de caminos y trazos que provienen de la estructura agraria no tienen la misma oportunidad y son interrumpidos casi totalmente. A pesar de mantener intacta la carretera que une el barrio de San Cristóbal, la aparición de la BI-631 supone el gesto definitivo en la desanexión del centro fundacional y el centro social. Del mismo modo, la mitad del pueblo que queda al este de la vía de alta capacidad, queda congelado como un conglomerado de piezas de gran escala, baseris y campos agrarios. No solo es inexistente la cohesión entre estos dos tipos de tejidos sino que la relación con el creciente núcleo de población en torno al cruce de carreteras es cada vez menor.

El valle como espacio de actividad industrial planificado en el Plan General de Ordenación Comarcal es un éxito en cuanto a volumen de trabajadores y economía, pero la histórica estructura local y territorial no están preparadas para el rápido desarrollo que se da en el valle. En estos años se imagina que el Txorierrri no solo acoja los servicios y usos que Bilbao expulsa de su centro sino que pueda constituirse como una ciudad densa, análoga a la villa (Santas, 2008).

Esta idea nace también de la incipiente necesidad de suelo residencial de la ciudad que se recoge en Plan de Urgencia Social de Bizkaia de 1959. La topografía del valle del Nervión imposibilita la construcción del número de viviendas estimadas. Esta es la causa del planteamiento del concurso internacional de ideas para el valle de Asua. Las premisas del concurso son el diseño de una ciudad para 120.000 habitantes que duplique junto con Bilbao el suelo residencial actual. Se reciben 57 propuestas internacionales, siendo la ganadora la presentada por Julio García, Valentín Rodríguez y Alfonso Soldevilla. Tras modificar el proyecto original en colaboración con arquitectos bilbaínos que reciben menciones especiales en el concurso, se seleccionan las ideas y estrategias con más consenso y el 25 de noviembre de 1965 la comisión ejecutiva del Gran Bilbao y alcalde de Bilbao aprueban el avance del plan de ordenación urbana del polígono de Asúa. Se plantea para Txorierrri una nueva ciudad satélite y residencial para 150.000 habitantes quedándose en el Bilbao original los edificios de servicios. No es casualidad que los planes de expansión y de la villa coincidan con



Img 6_ Fernando Lorenzo, Manifestación
Fuente: Colección propia



Img 7_ Desconocido, Iglesia de San Isidro
Fuente: Archivo Municipal de Derio



Marcha contra los atropellos en 1971



Plaza del Hidro en 1963

el periodo de anexión de las localidades de Derio, Sondika, Zamudio y Loiu. Sin embargo, el plan de expansión en los términos del concurso no se realiza en el futuro (De Miguel, 1962).

A lo largo de este periodo histórico, las operaciones y proyectos que se empiezan a implementar desde la lógica territorial cuentan con los recursos económicos y capacidad de modificar enormes partes del territorio. Se opta por la superedificación la estructura local de caminos y la hidrografía a estos proyectos. La red de caminos que interconectan las barriadas se debilita enormemente, quedando cercenada a la parte norte cercana a las montañas, donde la industrialización y la densidad de vivienda son apenas existentes. Las vías históricas tocan techo en cuanto a su capacidad de funcionar como las arterias económicas y al mismo tiempo fallan en su papel de estructurar los tejidos de las localidades por la excesiva presencia de vehículos industriales. Todas las infraestructuras ven aumentada su peligrosidad y por tanto se segregan de la vida y actividad local, incrementando el efecto barrera.



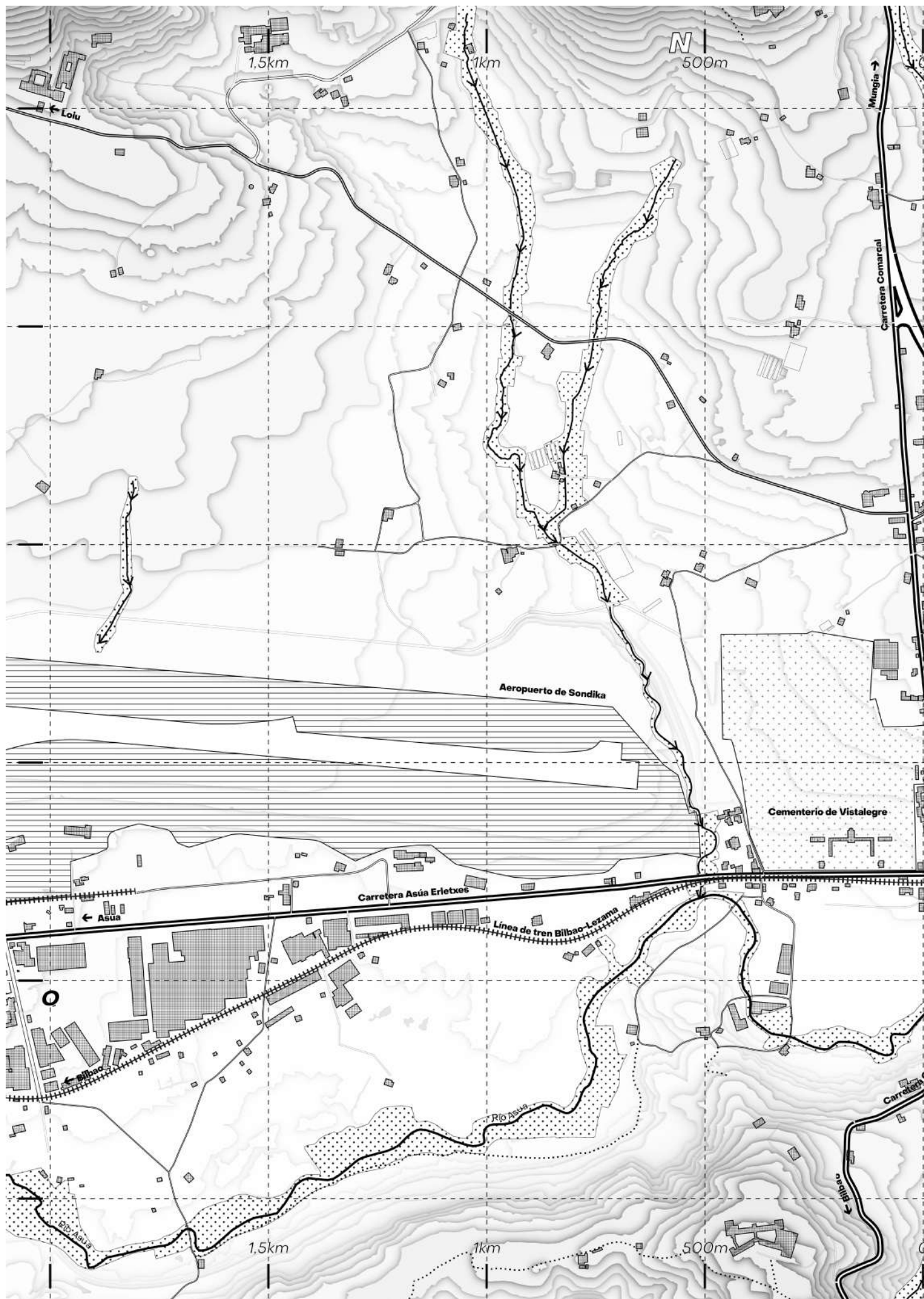
Img 8_ Bernardo Estornés Lasa, Nuevos bloques de pisos desde San Cristobal en 1960
Fuente: Eusko Ikaskuntza Fundazioa

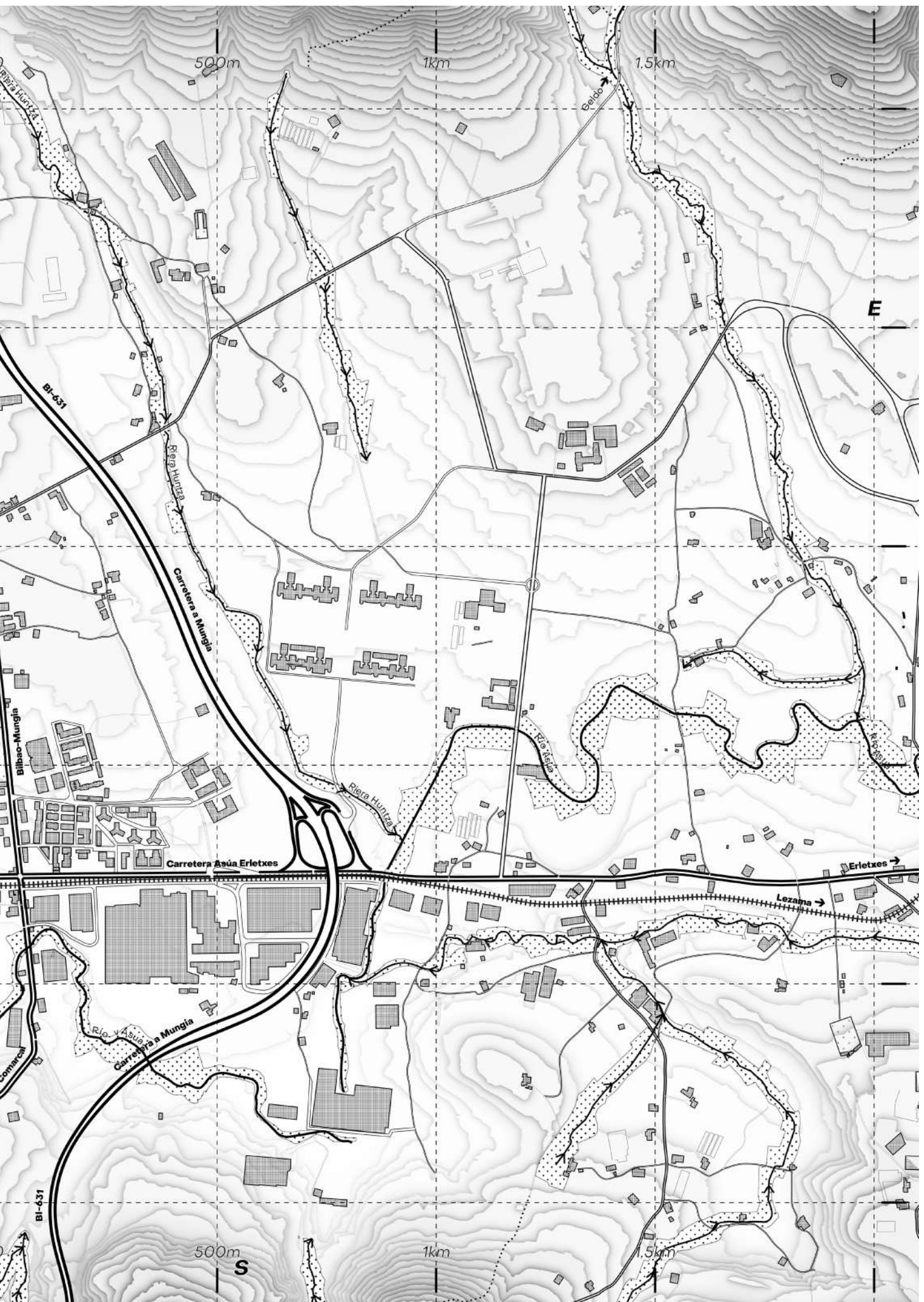


Img 9_ Robert Auzelle, Maqueta del va
Fuente: Colegio Oficial de Arquitectos



Valle de Asua y Nervión con ámbito de concurso de Madrid





2.4. AUTOPISTAS || 1990-2002

La llegada del s.XXI y la globalización tienen un gran impacto indirecto en la localidad de Derio. El tejido urbano aumenta rápidamente pero más rápido se transforman las infraestructuras de alta capacidad y de largo alcance. La interdependencia entre el pueblo y la ciudad es mayor que nunca y una visión global de Área Metropolitana es cada vez más apremiante.

Las operaciones infraestructurales realizadas en este corto periodo de tiempo buscan reforzar la dirección ya marcada en la segunda mitad del s.XX, es decir, aumentar la capacidad de producción y crear oportunidades de desarrollo económico e interconectar el territorio a gran escala de manera más rápida y eficiente. No se trata por tanto de dotar de nuevos servicios a la localidad, sino de dar respuesta a demandas metropolitanas y globales (Bilbao Metròpoli, 1990).

Motivado por este último empeño, el aeropuerto de Bilbao se transforma completamente para integrarse en la red global de transporte; en noviembre del año 2000, se inaugura la nueva área terminal en la zona norte, próxima a la carretera histórica que unía los núcleos históricos de Loiu y Derio. Se compone del nuevo edificio terminal, de 32.000 metros cuadrados de superficie, aparcamiento de 95.000 metros cuadrados, 3.000 plazas de aparcamiento y una plataforma norte para aparcamiento de las aeronaves. La gran operación de movimiento de tierras elimina casi la totalidad de baserries al oeste de Derio y la red de caminos que conectan Aldekone y el norte del pueblo con la carretera Asua-Erletxes. Los efectos colaterales de esta ampliación y desplazamiento en el pueblo son considerables (Ministerio de Fomento, 2001).

A pesar de que la terminal se ubica ahora en una posición relativamente apartada del núcleo del pueblo, por lo que la circulación y actividad aeroportuaria y local no participan la una de la otra, entra en vigor la normativa de servidumbres aeronáuticas. Se establece así un área en la que el nivel acústico se considera excesivamente elevado, superando los 70dB y unas zonas de especial peligrosidad que coinciden con la trayectoria de aterrizaje de las aeronaves. La topografía del valle y el creciente tamaño de los aviones no permite realizar maniobras en otra dirección distinta a la longitudinal (*Figura 21*). Todo el tejido urbano que se consolida a lo largo del s.XX en el sur de Derio queda afectado por los niveles de ruido, pero además el barrio de San Miguel y campos agrarios quedan afectadas por una mayor restricción. Esta es la razón por la que se prohíbe la construcción de viviendas en estas superficies, que en el futuro se convierte en el parque principal de Derio.

Por otra parte, el pueblo continúa recibiendo una gran demanda de vivienda, ya que los precios del mercado en la localidad son inferiores a los de la ciudad y la conexión entre ambas es cada vez más eficiente. Esto conlleva a la construcción de ensanches entorno a las antiguas barriadas de Aldekone y Txozna. La tipología edificatoria es similar a la construida en los años 60, pero la afectación al tejido rural preexistente en estos ámbitos es mayor, desapareciendo la mayor parte de casas y caminos primitivos. A pesar de plantear una trama urbana de características similares a la del sur, el vacío del barrio de San Miguel sigue provocando una separación social entre los barrios de Norte y Sur, causada por el espacio aéreo.

El desplazamiento de las piezas accesibles del aeropuerto al Noreste de Derio no repercute en un mayor tránsito en la carretera Bilbao-Mungia, pues se construye la N-633 una conexión independiente que descuelga de la BI-631. Esta autopista es transformada también en la totalidad de su recorrido a Mungia. En la salida de Derio se reconduce su traza por la antigua carretera comarcal, pues esta se ubica desde su origen romano en la pendiente mínima para cruzar el

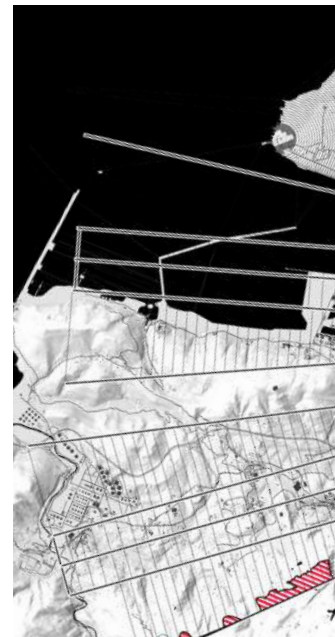


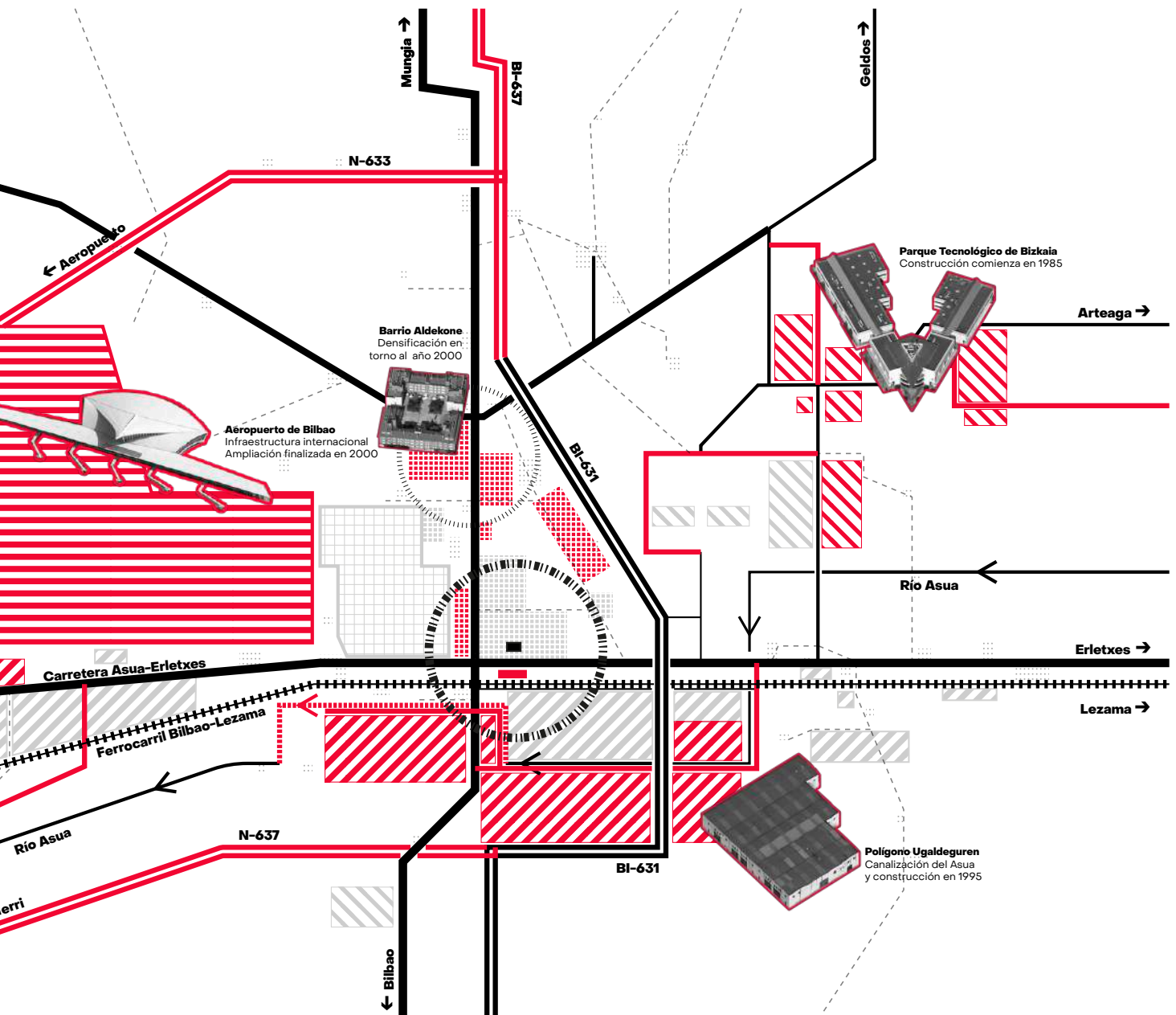
fig21_ Servidumbres Aeronáuticas del
Fuente: Elaboración propia



fig22_ Derio 1990-2002
Fuente: Elaboración propia



Aeropuerto de Bilbao y término municipal de Derio



valle. Para dar continuidad a la vía histórica, esta se conecta a la desactivada vía de tren Lutxana-Mungia, que a pesar de comenzar en una cota más alta, también tiene pendientes suaves en su recorrido.

El desarrollo industrial adyacente al río Asua sigue en crecimiento. Se acentúa todavía más la zonificación a lado y lado del tren, pues el número de case-ríos desciende drásticamente en favor de grandes naves. Por segunda vez se canaliza y modifica el recorrido curso del agua para poder construir el polígono Ugaldeguren en 1995. A pesar de que la capacidad logística de las nuevas calles y que se diseñan para el tejido productivo es suficiente en sí misma, sigue existiendo un cuello de botella en la carretera Asua-Erletxes, que recibe un gran volumen de camiones en la mayoría de sus tramos.

La industria se consolida como motor económico de Derio mientras que su producción agraria alcanza un mínimo histórico (Bilbao, 1997). Por otra parte, el esquema económico de la zona vuelve a verse alterado debido a un proyecto metropolitano promovido por la Diputación Foral, el Parque Tecnológico de Bizkaia.

Ubicado entre San Cristóbal y el barrio de Arteaga de Zamudio, al este del Seminario, comienzan a instalarse empresas multinacionales enfocadas al desarrollo tecnológico y telecomunicativo. La era del Internet aterriza en forma de un proyecto de gran escala en el valle. La implantación de las numerosas edificaciones es bastante respetuosa respecto a la estructura hidrográfica y topográfica del territorio, integrando caminos agrarios en el tejido de campus (Uriarte, 2008).

A pesar de convivir con baserris preexistentes y de respetar ciertas trazas en el proyecto (*Img 10 y 11*), en su mayoría se genera una nueva estructura propia que cuelga del tramo no poblado de la carretera Asua-Erletxes. Esta independencia entre los núcleos urbanos de Zamudio y Derio respecto al vivero de empresas, consolida el Parque Tecnológico como un área independiente que únicamente se sabe aprovechar de la disponibilidad de suelo a construir. La ubicación de la BI-631 colabora en esta segregación a lado y lado de la autopista.

El puerto de Bilbao aumenta en las últimas décadas del s.XX exponencialmente su tráfico internacional. Esto conlleva un mayor número de camiones y contenedores que se mueven por carretera. Este hecho, junto con el aumento de población en las localidades de la margen derecha de la ría prueban insuficiente la capacidad de las carreteras del Nervión. En consecuencia, se decide externalizar el tráfico pesado y rápido que tiene como destino el territorio más allá de Bilbao (Diputación Foral de Bizkaia, 2002).

De este modo se construye el primer tramo del Corredor del Txorierri, una autopista que transcurre por la falda del monte Artxanda en paralelo a la dirección del río. A pesar de plantearse como una vía de alta capacidad que da servicio al territorio de Bizkaia desde un esquema global, también absorbe parte del tráfico que hasta ahora solo puede recorrer el valle por la carretera Asua-Erletxes. Su conexión a la BI-631 es el primer paso para el aligeramiento de las vías locales.

El hecho casi simbólico, pero de gran importancia que consolida el centro de Derio entorno al ayuntamiento y los bloques de los años 60, es la nueva estación de tren que se coloca enfrentada a la plaza del pueblo en 1992. La antigua estación adyacente al cementerio pasa a quedar en desuso y es demolida en 2019.

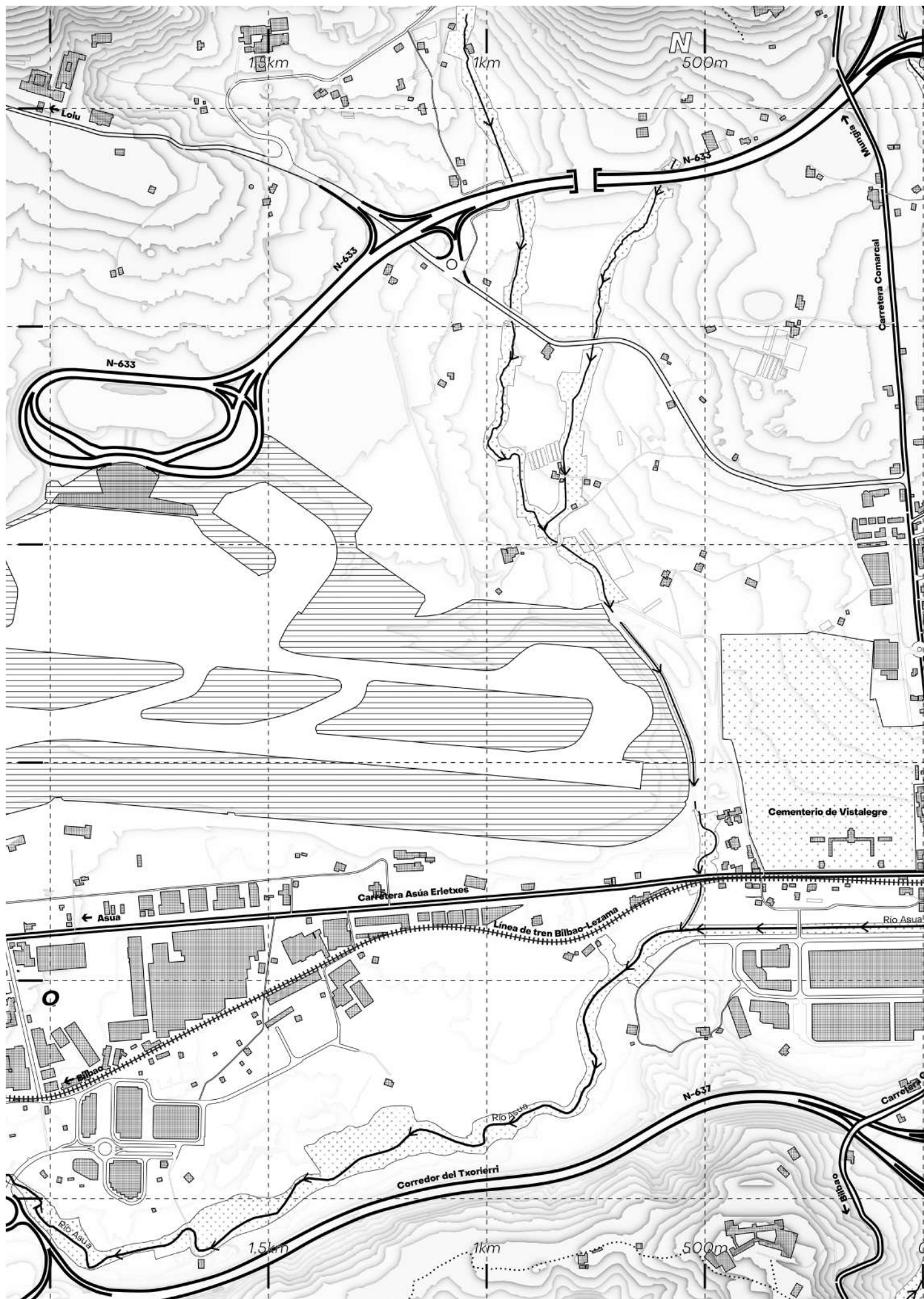
Img 10_ Borja Gómez. Baserris y nuevos edificios del Parque Tecnológico en 2008.
Fuente: <https://bilbaoenconstruccion.com>

Img 11_ Borja Gómez. Baserris y nuevos edificios del Parque Tecnológico en 2008.
Fuente: <https://bilbaoenconstruccion.com>



os
02.
om/

os
02.
om/





2.5. METRÓPOLIS || 2002-2020

Las últimas dos décadas suponen para la localidad de Derio la parcial pacificación de las vías históricas y una mayor conectividad en el esquema metropolitano. Los tejidos e infraestructuras que se planean en el s.XX desde la visión del plan Comarcal y sus futuras revisiones alcanzan un mayor grado de compleción y se desvinculan de los núcleos históricos.

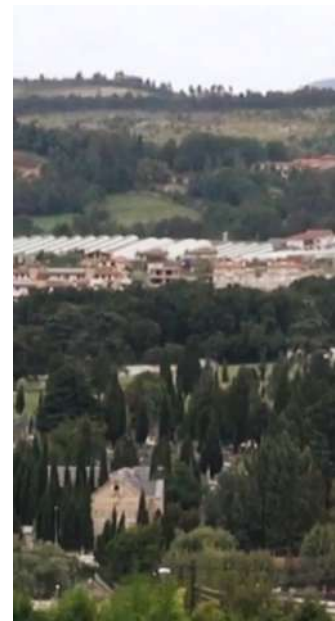
En el año 2003 se acaba de completar el segundo tramo del corredor del Txorierrri que conecta el valle con las infraestructuras portuarias y la autopista A8 a partir de Erletxes. Existen por lo tanto dos vías de alta capacidad interconectadas y paralelas a las carreteras históricas del pueblo. Se cierra de este modo también un primer anillo metropolitano fuera de Bilbao (*Img 15*). Además de la anterior implantación de la BI-631, se construyen los Túneles de Artxanda, que conectan el centro de la ciudad con el corredor del valle, diversificando las opciones de rápida movilidad en la primera corona.

La construcción del segundo tramo de la N-637 con los enlaces que se realizan para cada pueblo aligeran el tránsito de camiones de la carretera histórica y esta pasa a dar servicio casi exclusivamente a los residentes del valle. A diferencia del tramo Sondika-Derio, en el que únicamente se mantiene la carretera comarcal mediante un puente, se realiza un mayor número de túneles en el tramo paralelo a Zamudio, modificando levemente los caminos agrarios que estructuran los baseris de montaña. (Diputación Foral de Bizkaia, 2010)

Por otra parte, el aeropuerto de Bilbao resulta una infraestructura que aumenta sus ingresos y frecuencia de vuelos anualmente, creciendo en forma de numerosos servicios auxiliares hacia el este: gasolineras, hoteles, oficinas y naves. Este acercamiento de las piezas de servicio hacia el barrio de San Esteban coinciden con el planteamiento del lugar como barrio residencial en el PGOU de Derio, redactado en 2003 (*Img 14*). El lado este de la BI-631 no resulta favorable para las nuevas expansiones del pueblo debido a su excesiva segregación en las tres últimas décadas (*Img 13*), por lo que se opta por la densificación del norte y oeste de Aldekone. Así pues, el espacio restante entre el complejo aeroportuario y el tejido local se reduce significativamente a menos de 500m.

Otra de las operaciones que se desarrolla en la década del 2010 es la integración de la línea de tren Bilbao-Lezama con el metro de la ciudad y la red de Euskotren. De este modo es posible viajar desde Derio hasta Donostia sin realizar cambios modales o de estación. El aumento de población de Txorierrri incrementa la demanda de trenes que conectan con la ciudad, llegando a una frecuencia de 15 minutos en horas punta. Sin embargo, la mayor regularidad de viajes repercute en la dureza y seguridad del trazado ferroviario. Todos los pasos a nivel, peatonales y rodados que existen a lo largo del valle se suprimen en favor de un número menor de puentes y pasarelas.

La carretera comarcal no es una excepción; en 2012 se interrumpe la continuidad al tráfico rodado y en 2019 se realiza un paso soterrado para peatones. Como alternativa se construye una vía perpendicular que se vale de un puente al este del polígono Ugaldeguren, para conectarse a la carretera Asua-Erletxes. Sin embargo, la solución auxiliar beneficia más a la estructura interna del polígono industrial que al esquema de movilidad intermunicipal, de modo que la BI-631 absorbe la función de conectar Bilbao con Derio. Esta interrupción del trazado también repercute en la segregación entre los barrios a lado y lado del tren, que además de contar con usos distintos, ahora ven su interconexión debilitada.



Img 12_ Desconocido, Aeronave realizada
Fuente: Archivo Municipal de Derio

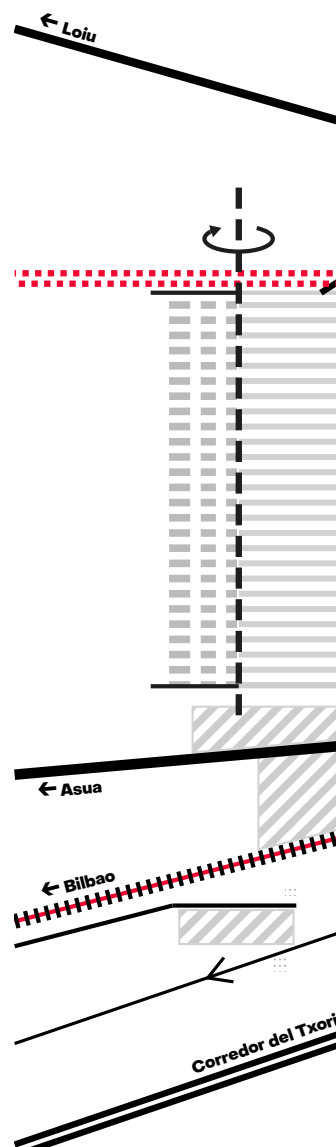
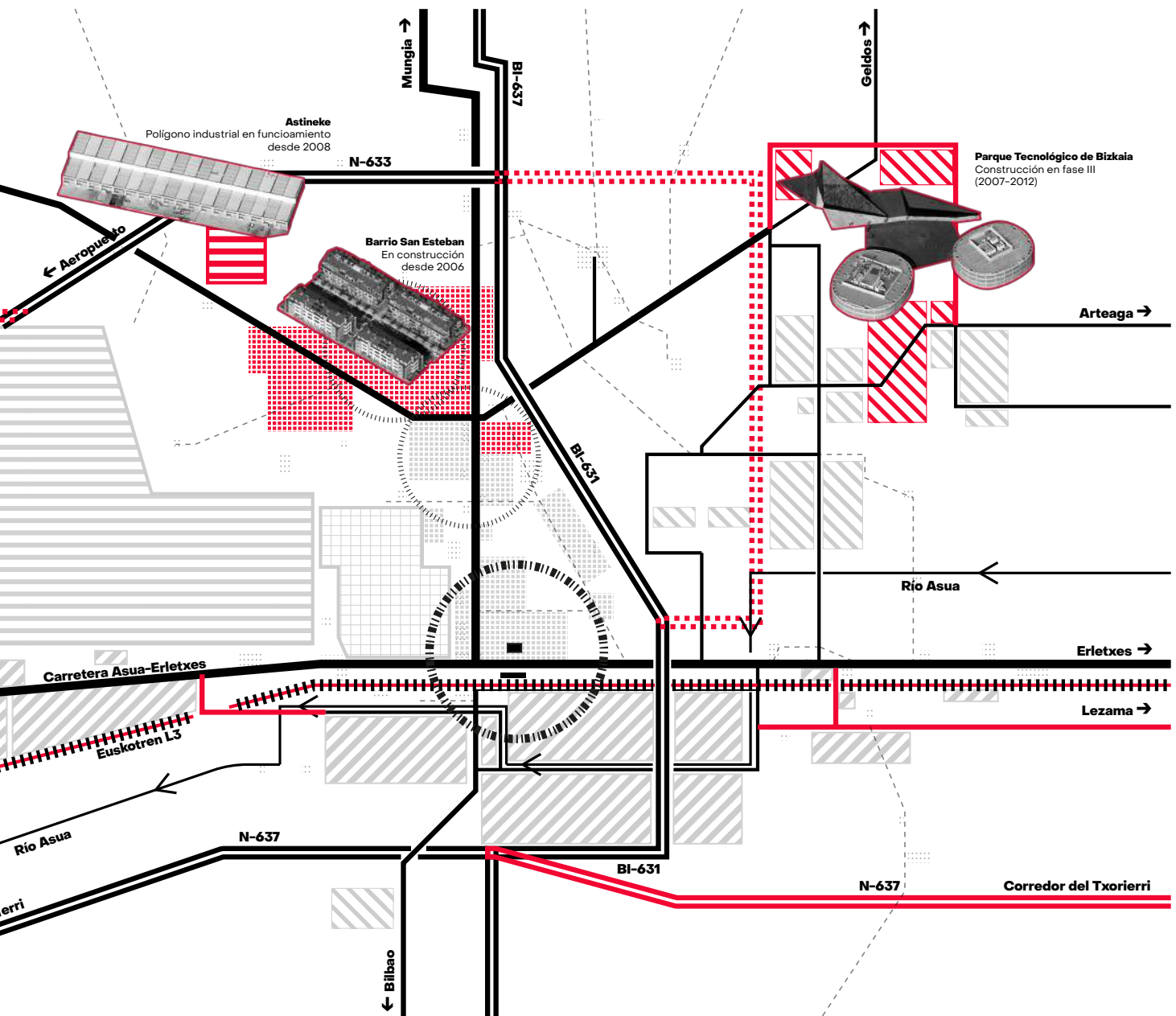


fig24 _ Derio 2002-2020
Fuente: Elaboración propia



Realizando un aterrizaje sobre el cementerio de Vistalegre y el pueblo de Derio



No solo el aeropuerto supone un éxito económico, el Parque Tecnológico de Bizkaia crece atendiendo a la demanda de empresas del sector técnico y tecnológico. Su estructura viaria se completa progresivamente, ocupando ya la plana del barrio Arteaga pero también la falda de la montaña Untzaga. El número de baserri existentes en el emplazamiento del parque disminuye progresivamente, quedando pocos edificios aislados.

Las futuras ampliaciones del Parque Tecnológico se plantean en conjunto al nuevo trazado de la BI-631, que pasa a tener una conexión directa a la estructura del complejo. Este proyecto pretende independizar completamente los polos de actividad metropolitanos de la carretera Asua-Erletxes, tal y como lo hace el actual trazado de la N-633 con el aeropuerto. Esta desviación permite el replanteo del carácter del tramo central de la BI-631, que es considerada una vía urbana en el PTP de 2006 (Diputación Foral de Bizkaia, 2006).

Asimismo, se plantea la continuidad de la N-633 más allá del aeropuerto, un trazado paralelo al corredor del Txorierrri que ofrezca otra ruta de alta capacidad al valle y al tráfico pesado procedente de Mungia que enlaza con la BI-637 en las inmediaciones de Asua.

En estos momentos Derio apenas cuenta con población que resida en tejido rural y lo que es concebido mentalmente como el pueblo donde se realizan las actividades sociales queda encajado entre múltiples infraestructuras. Al este la BI-631 segrega el Parque Tecnológico y Seminario del pueblo, al sur, la línea de tren acaba de independizar los polígonos industriales al cortarse la carretera comarcal y al oeste el aeropuerto se amplía progresivamente. El pueblo en constante crecimiento comienza un proceso de expansión hacia el norte, reduciendo su distancia con la montaña.



Img13_ Adam Cli, Vista Aérea de la autopista BI-631 en su paso por Derio en 2019
Fuente: Wikimedia Commons



Img14_
Fuente:



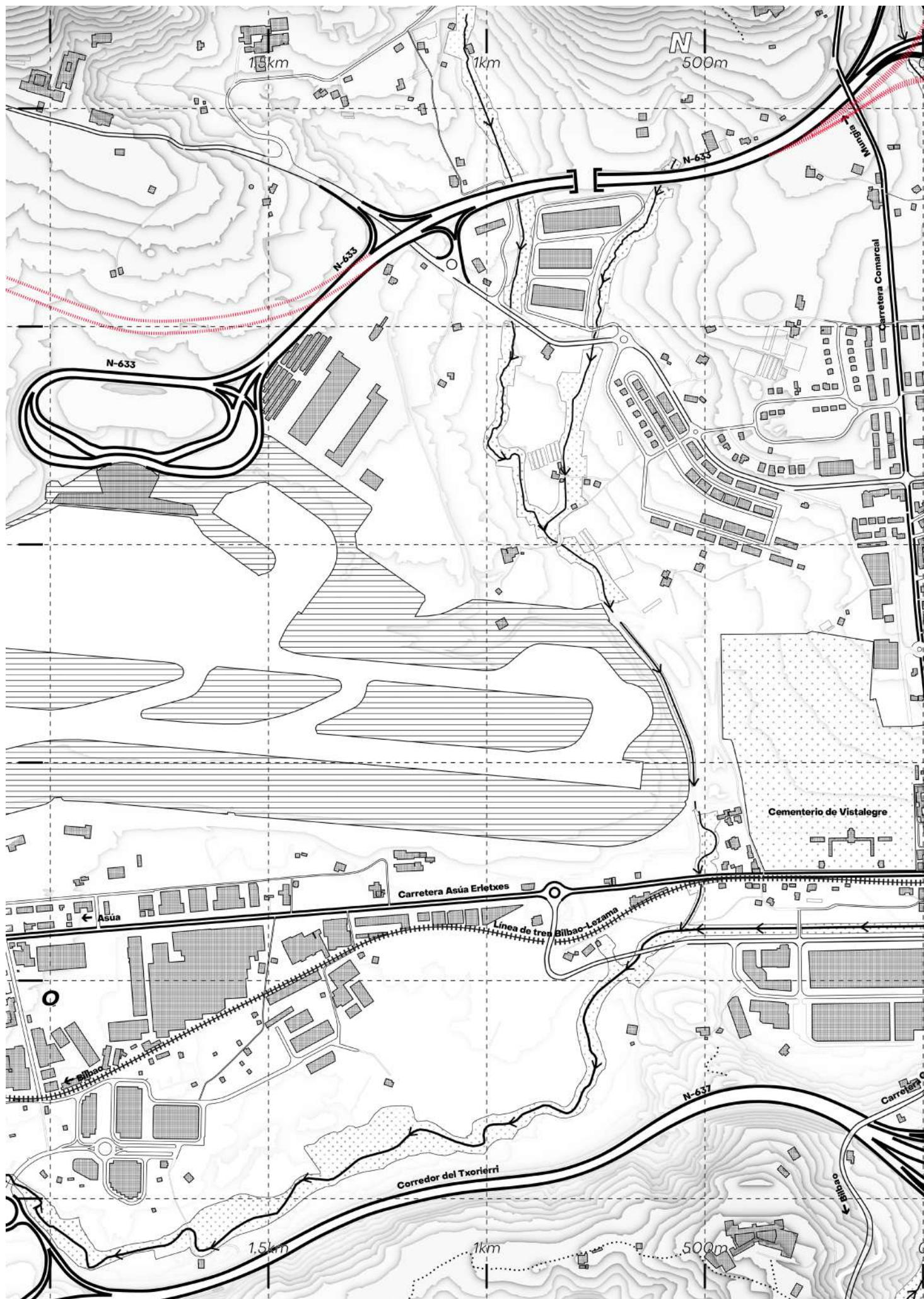
Img15_
Fuente:



Borja Gómez, Vista aérea del barrio San Esteban en construcción
<https://bilbaoenconstruccion.com/>



Borja Gómez, Corredor del Txorierri completo y su enlace con la BI-631
<https://bilbaoenconstruccion.com/>





3. CONCLUSIONES

3.1. SÍNTESIS

El análisis de los bloques históricos concluye una relación directa entre los fenómenos e intereses de la ciudad de Bilbao y la estructura local de Derio. En cada época se realizan operaciones con mayor o menor impacto en la localidad, en ocasiones tienen que ver con planeamientos de gran escala y otras veces se trata del desarrollo tecnológico o de las tendencias de la sociedad global.

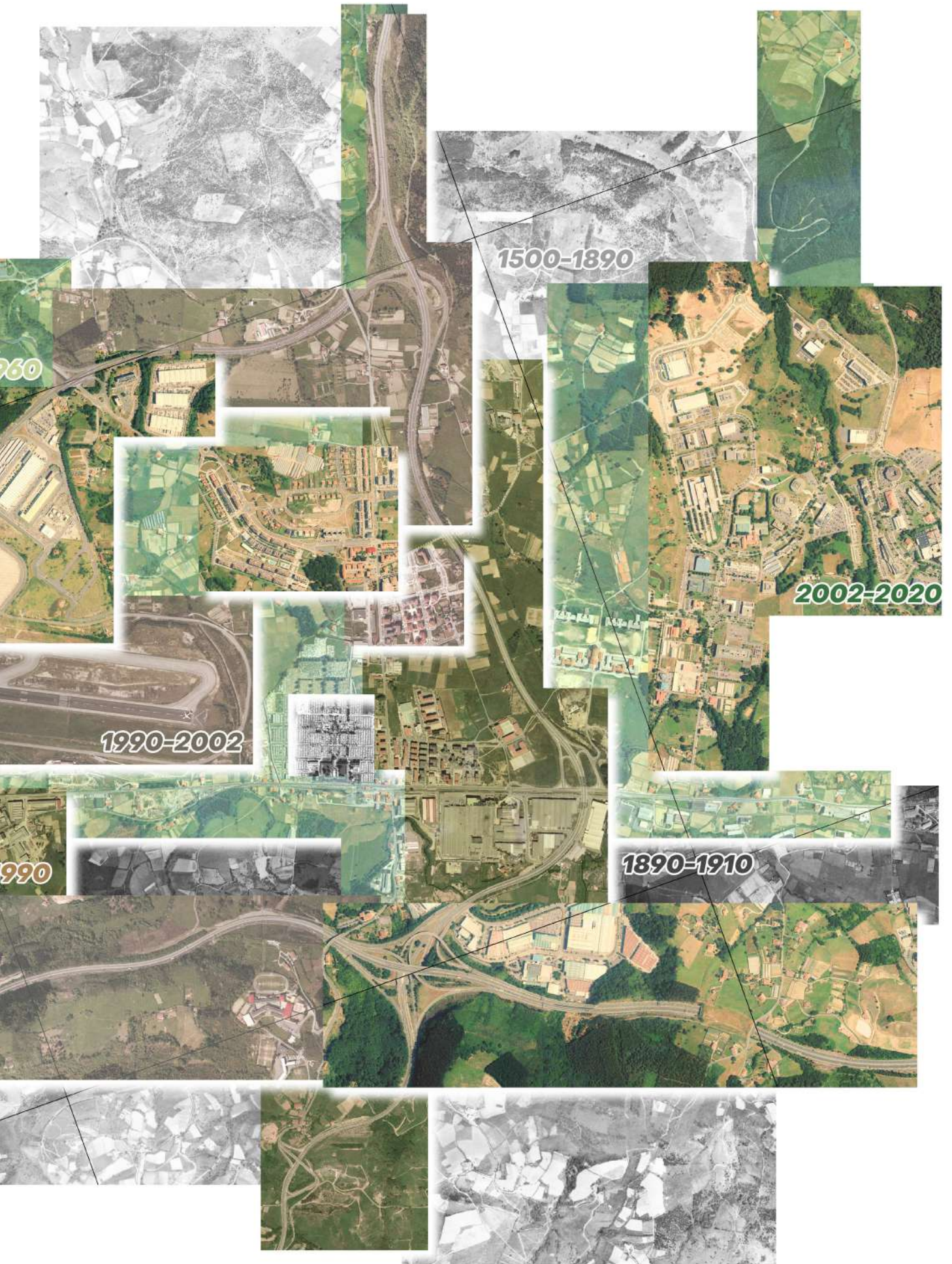
Así como el resto de poblaciones del valle también han tenido un aumento demográfico considerable durante los últimos cien años, Derio ha tenido el mayor crecimiento. El factor determinante para este hecho se encuentra en las oportunidades que brinda al pueblo la obtención de la propiedad de los terrenos adyacentes al cruce de carreteras históricas. La complicada imbricación de las municipalidades en el s.XIX ha condicionado el destino moderno de cada uno de los pueblos, resultando totalmente distintos entre ellos.

Las claves de la transformación local en relación con los agentes externos son las siguientes:

1. La estructura fundacional de la anteiglesia es la de un modelo territorial disperso, de autoconsumo agroganadero que funciona en red con múltiples centros sociales. Las rutas territoriales se integran en esta estructura.
2. La aparición del ferrocarril crea una primera relación de interdependencia con la ciudad, cada una ofrece a la otra los recursos de los que dispone. Espacio para un cementerio y alimentos a cambio de una infraestructura que de servicio a los baserritarras e impulsa la economía del lugar. La implantación de esta no altera la red estructural que da soporte a la vida local.
3. El auge del automóvil modifica la relación de los habitantes con sus carreteras históricas que cesan su función como espacios de apropiación colectiva. Además, el acortamiento de las distancias hace que se generen todavía más expectativas de colocar piezas de servicios como el Seminario Diocesano fuera de la ciudad.
4. La revolución industrial de la segunda mitad del s.XX se impone en el territorio mutilando parcialmente la red estructural del pueblo. Las áreas generadas por el Plan Comarcal General generan puestos de trabajo en el pueblo y aumentan el grueso de la población enormemente. Sin embargo, la segregación de los polígonos aparta la actividad económica de la vida local.
5. La creación vías de alta capacidad paralelas a las carreteras históricas independiza la estructura local de la territorial. Se consigue la pacificación parcial de estas vías pero se consolida el efecto segregador de las autopistas, acentuando la separación del tejido local y el metropolitano del Parque Tecnológico. El espacio aéreo del nuevo aeropuerto internacional modifica radicalmente el crecimiento del tejido urbano creando una importante discontinuidad en él.
6. Los intereses económicos globales del aeropuerto difieren de los locales, pues ambos quieren disponer del cada vez más limitado espacio. Los dos tejidos de distinta escala y usos crecen de manera autónoma, sin reconocer ni participar de la existencia del otro.



fig26_ Superposición de etapas
Fuente: Elaboración propia



3.2. NUEVAS OPORTUNIDADES

Desde la segunda mitad del s.XX el endurecimiento de las infraestructuras y su adopción como barreras segregadoras entre el pueblo y los proyectos metropolitanos conduce a una situación actual al límite. La no-relación de lo local con los tejidos de grandes actividades no es una opción válida para el futuro. Debe revertirse su enemistad y volver a una relación de proximidad y apropiación del espacio infraestructural como lugar de servicio territorial y local al mismo tiempo.

El replanteo del trazado de la BI-631 y la conversión del tramo central en una vía urbana es un buen punto de partida para repensar la cuestión. Si Derio debe seguir creciendo en población, debe recuperar el este como espacio de oportunidad para ello, y trabajar la relación con la traza de carretera en el proceso. El desplazamiento de la autopista no debe ser sencillamente el movimiento de una barrera a otro lugar. El diseño arquitectónico, civil y urbano deben trabajar conjuntamente para mediar entre las distintas velocidades de la metrópolis y el pueblo.

Para eso, los proyectos metropolitanos deben tener ámbitos que abarquen los espacios intermedios, que dibujen más allá de los recintos normativos y sean capaces de reconocer la riqueza y las oportunidades del territorio. Los proyectos que trabajan en ámbitos estancos como el PDU del aeropuerto no deben repetirse. Derio debe apostar por la creación de un tejido mixto, tanto en planta como en sección, de escala intermedia, que sea capaz de mediar entre los grandes polos de actividad y la ciudad dormitorio que es hoy. Tanto el aeropuerto, el Parque Tecnológico, como el pueblo deben cesar en su crecimiento autónomo y enfrentarse entre ellos para poder trabajar conjuntamente en estrategias de simbiosis.

Se debe entender la voluntad histórica de Bilbao de implantar servicios e infraestructuras en el valle como una oportunidad en la que la sociedad local es protagonista y la primera beneficiada. Apostar en las instituciones a todos los niveles por una periferia sin habitantes de segunda clase que no tienen los medios para vivir en el centro de Bilbao, una ciudad que ha podido sanearse a costa de expulsar las actividades y movimientos indeseados de sus límites.

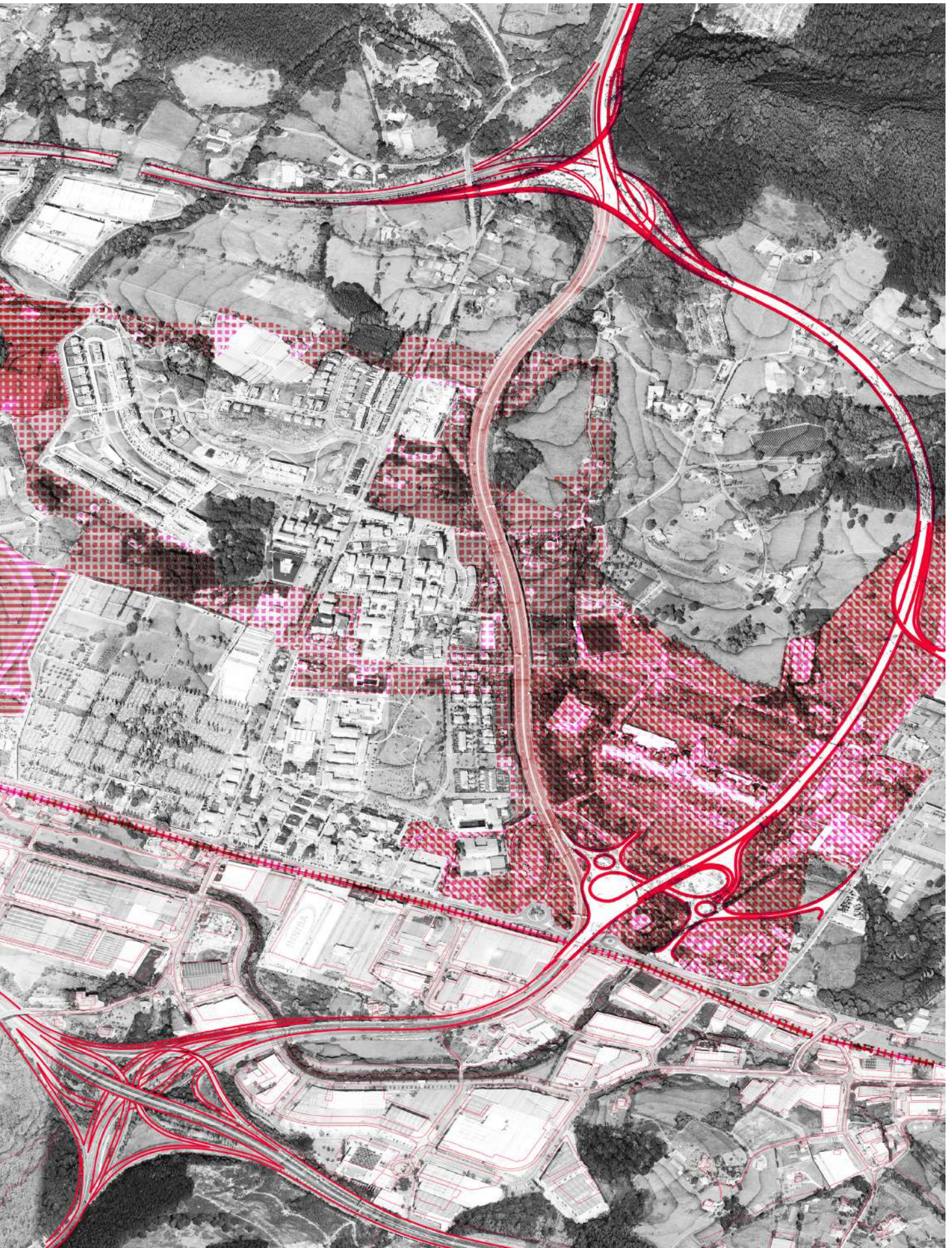
Recuperar el modelo de relación que se genera con la aparición de la línea ferroviaria Bilbao-Lezama. Un intercambio que favorece a ambas partes al mismo tiempo que se integra en la estructura social, económica y ambiental del pueblo.

También debe abrirse la discusión acerca del modelo de pueblo e ir más allá de la ciudad dormitorio. Reflexionar acerca de la necesidad o no, de futuros crecimientos basados en ensanches que no interpretan el territorio donde se colocan. Cuestionar el modelo económico que con el paso del tiempo es cada vez menos autónomo y localizado en Derio, y por tanto menos resiliente. En esta cuestión, los futuros proyectos deben considerar la potenciación de la actividad agrícola como un valor que no puede desaparecer y que además tiene la capacidad de estructurar una vez más el tejido local.

En el debate colectivo acerca del futuro de la localidad, las expectativas del porvenir no deben depositarse tanto en el aumento de población y en seguir extendiendo la huella humana basándose en una infinita demanda; sino en como mejorar el territorio intervenido ya sea a través de su ampliación o compactación.



fig27_ Espacios de oportunidad
Fuente: Elaboración propia



4. BIBLIOGRAFÍA

- ALZOLA, Pablo de (1898). Monografía de los caminos y ferrocarriles de Vizcaya. BILBAO: IMPRENTA PROVINCIAL
- BILBAO, Amaia (1997). Monografías de pueblos de Bizkaia, Derio, Zamudio y Lezama. DIPUTACIÓN FORAL DE BIZKAIA
- BILBAO METRÓPOLI 30 (1990). Plan Estratégico para la Revitalización del Bilbao Metropolitano, Fases I-IV, Bilbao.
- DE MIGUEL, C. (1962). Concurso del Valle de Asúa. Corporación Del Gran Bilbao. ARQUITECTURA, (47), 2-22.
- DIPUTACIÓN FORAL DE BIZKAIA (2006) Plan Territorial Parcial de Bilbao Metropolitano. Bilbao
- DIPUTACIÓN FORAL DE BIZKAIA; DEPARTAMENTO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES; DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS (2002). Evolución del tráfico en las carreteras de Bizkaia. Bilbao
- DIPUTACIÓN FORAL DE BIZKAIA; DEPARTAMENTO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES; DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS (2010). Evolución del tráfico en las carreteras de Bizkaia. Bilbao
- FERNÁNDEZ M.A. & ZURRUNERO, M.M. (1987). "Escultura y arquitectura en el cementerio de Bilbao" Kobie. Serie Bellas Artes. Nº 4. Bilbao (115-158)
- GONZALEZ PORTILLA, M. (2009) La consolidación de la metrópoli de la ría de Bilbao. Infraestructuras, espacios y recursos. V.II. Bilbao: Fundación BBVA pp. 49-54.
- GONZÁLEZ PORTILLA, M., MONTERO, M., GARMENDIA, J.M.^a, NOVO LÓPEZ, P.A., MACIAS, O. (1995) Ferrocarriles y desarrollo. Red y mercados en el País Vasco, 1856-1914. Bilbao, Universidad del País Vasco UPV/EHU.
- GORTÁZAR, G. (1986). María Victoria de Gondra Oraá: El Bilbao de Julio de Lazúrtegui, Bilbao, Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao, 1984, 472 pp. Revista De Historia Económica / Journal Of Iberian And Latin American Economic History, 4(2), 438-439. doi: 10.1017/s0212610900014543
- LABAYRU (1968). Historia General del Señorío de Vizcaya. Bilbao. CASA EDITORIAL "LA PROPAGANDA"
- MÁRQUEZ, I. (2007). Incertidumbres asistenciales. De Manicomio a Seminario de Derio. Norte De Salud Mental, (29), 124-128. <https://ome-aen.org/biblioteca/revista-norte/>
- MINISTERIO DE FOMENTO (2001) Plan Director del aeropuerto de Bilbao. Madrid
- MORGADO, C., (2005). Protagonismo De La Ausencia. Barcelona: Universitat Politècnica de Catalunya.

- ORMAECHEA, Ángel M.^a. (1989) Ferrocarriles en Euskadi, 1855-1936. Bilbao, Eusko Trenbideak/Ferrocarriles Vascos
- GONZÁLEZ BARANDIARÁN, M. (1973). Razones para construir un aeropuerto regional. La Gaceta Del Norte, (25159), 6.
https://www.bizkaia.eus/kultura/foru_liburutegia/liburutegi_digitala/detalle.asp?Tem_Codigo=2542&Idioma=CA&IdP=20&Fichero=%2FGACETA+DEL+NORTE%2F1973%2F19730600%2F19730622%2F0000006%2Ejpg&Formato=0
- SANTAS TORRES, A. (2008) Urbanismo y vivienda en Bilbao 1939-1959. 20 años de posguerra. Bilbao: COAVN
- SOLÀ-MOREALES I RUBIÓ, M. (1992). Proyectar la periferia. UR, (9-10). Retrieved from https://lub.upc.edu/web/arxiu_LUB/UR_informacio_revista9-10.html
- URIARTE ORTEGA, S. (2008). Normas Subsidiarias de Planeamiento de Zamudio. Zamudio

5. AGRADECIMIENTOS

Me gustaría dar las gracias a todas las compañeras que me han acompañado muy de cerca en esta primera etapa del camino de la arquitectura; amigas, familia, profesoras, compañeras de trabajo y personal no docente. Algunas más al principio, otras al final, de manera puntual o de continuo, todas me han regalado lo mucho que hoy me llevo conmigo.

Y en especial a quienes me han regalado fuerzas, cariño y conocimiento en la realización de este trabajo:

Jaume, Mar, Aina, Julia, Ama, Aita, Haizea, Aitite y Amama.

Mai una relació de poder cau d'un sol costat. I la periferia té les seves armes. El centre és vell i ella és nova i jove. El centre és terreny de restauració, la periferia pot ser espai d'innovació. La tipologia de les perifèries és complexa:

Hi ha les perifèries marge de les ciutats antigues, patètics dormitoris de força de treball acumulada: és l'ordre de la marginació controlada que una guspira pot fer explotar qualsevol nit de dissabte. Periferia roja amb l'ànima esgotada, que malda entre la integració i el guetto.

Hi ha les perifèries de les ciutats "esventrate" -ningú té per això paraula més expressiva que els italians-, que són el caos, territori d'ocupació incontrolada i autoconstructiva on al qual els poder no s'atreviexen ni tan sols a acostar-s'hi. Perifèria negra, espai de l'impossible.

Hi ha les perifèries de residencials on han anat fent cap els sectors socials estables, amb una gamma de perfils que va del luxe a la moda de les casetes "aparellades". Perifèria blanca, domini del convencional.

Hi ha perifèria com a lloc d'acumulació de la indústria, recentment, de desplaçament d'alguns serveis. Perifèria groga, espai obert a l'eficàcia tecnològica.

Hi ha també a la perifèria oberta, espais lliures o alliberats de les runes de les primeres industrialitzacions. Perifèria verda, oberta a l'experimentació.

Tractar la perifèria és maximitzar la seva potencialitat; és, per tant, tractar d'allò nou, de la possibilitat de canvi que ofereix un ens en transformació permanent com és la ciutat; en una paraula, del futur de la ciutat.

Josep Ramoneda