

BACHILLERATO INTERNACIONAL – COLEGIO GAZTELUETA

Monografía de Historia

Aportación de Don Pablo de Alzola a la
Cuestión del Ensanche de Bilbao

PABLO ALZOLA CERERO
2º BACHILLERATO

Monografía: Aportación de Don Pablo de Alzola a la Cuestión del Ensanche de Bilbao

Introducción:

Este es un estudio cuyos fines son analizar en profundidad el fenómeno de los ensanches durante el siglo XIX, centrándose en un ejemplo muy concreto: el de Bilbao. Además, veremos cuáles fueron las aportaciones del entonces alcalde de la ciudad, Don Pablo de Alzola, al proyecto.

Índice:

1. *Precedentes y contexto histórico*
2. *Datos biográficos sobre Don Pablo de Alzola y Minondo, alcalde de Bilbao (1877-1879) e ideólogo del proyecto de ensanche de Bilbao*
3. *Morfología del ensanche*
4. *Resultado*
5. *Valoración final del proyecto de ensanche: fallos y aciertos*
6. *Conclusión*
7. *Bibliografía*

Comenzaremos situando el proyecto de ensanche en su contexto histórico y diremos cuáles fueron los precedentes en el caso de Bilbao. A continuación, esbozaremos un breve resumen de la vida del citado ingeniero hasta la fecha en que pasó a ser alcalde de Bilbao, de manera que, a continuación, podamos centrarnos en las características del proyecto, con sus fallos y aciertos. Finalmente, concluiremos respondiendo a cuánta implicación tuvo el ayuntamiento de Bilbao, con Don Pablo Alzola como alcalde, en el ensanche, pregunta cuya respuesta es uno de los principales objetivos de esta investigación.

1. Precedentes y contexto histórico

El ensanche o ampliación de la ciudad ha pasado a ser, por sus características formales, un modelo de crecimiento urbano. Esta manera de hacer crecer a una ciudad ya existente se lleva a la práctica en la segunda mitad del siglo XIX en toda la Europa burguesa y liberal. Consecuentemente, se elaborarán numerosos proyectos de ensanche en esta segunda mitad de siglo. La influencia burguesa de la época, que aspiraba a dotarse de nuevas áreas residenciales acordes con su nuevo estatus, explicaría la realización de los ensanches en ciudades menores. *Se pusieron de moda los ensanches y deseosos algunos pueblos pequeños y grandes de imitar el ejemplo de Barcelona y Madrid, se promovieron mejoras de esta clase en Tortosa, Alcoy, etc¹.*

Sin embargo, los ensanches, más que ser una ampliación de la ciudad en el sentido físico, se tratan del surgimiento de una ciudad nueva, necesaria ante el

¹ Pablo de Alzola, *La cuestión del ensanche de Bilbao*, Bilbao, 1893, p. 71

crecimiento poblacional. Esta nueva ciudad tendrá un formato nuevo. Será para un nuevo tipo de ciudadano y sociedad –consecuencia de las influencias liberales y burguesas-. Es una reacción a ciudades como Bilbao, que estaban sobrecargadas, incapaces de asumir en su seno las consecuencias del desarrollo económico que vivía Vizcaya en aquella época. Se valorarán mucho las condiciones higiénicas, los trazados de infraestructuras -agua, saneamiento, etc.-, y un reparto funcional de las diferentes zonas bajo un trazado cuadrado.

En el caso de Bilbao, su crecimiento era imposible debido a los viejos muros que limitaban la ciudad y por el hecho de no disponer más terrenos en su jurisdicción municipal. La ciudad había crecido incontroladamente en los arrabales sin planificación alguna. El ensanche, por lo tanto, traerá el orden y el control en una sociedad que ya no era la de antes; se había tornado en una sociedad mercantil, industrial, librecambista y moderna que no aceptaba el desorden mencionado.

En el ensanche se instalarán los nuevos edificios que esta sociedad moderna demanda. Toda su disposición se subordinará a un trazado *a priori* que paliará los nuevos problemas de higiene e infraestructuras, además de fijar con claridad el valor del suelo – permitiendo las inversiones inmobiliarias y dando cabida a un funcionamiento puramente capitalista -. Además, a medida que el ensanche se realiza, se verá como este será totalmente independiente a la “ciudad histórica”. Sin duda, los ensanches constituirán *la experiencia más relevante de los últimos años en el campo del urbanismo y la arquitectura. Hoy día, son la imagen de cada ciudad*².

Esta nueva ciudad tenderá habitualmente a un trazado reticular. Ciertamente, la retícula permite repartir en un trazado más o menos igualitario todas las funciones de la ciudad. Esto se aprecia de manera especial en ensanches como Turín (1852) o Argel (1858). *Acorde con la mentalidad burguesa, buscadora de la claridad y la precisión, la retícula facilitará el crecimiento ordenado de la ciudad*³ a través de módulos –la llamada “manzana”– con dimensiones y límites precisos.

En el caso de España, el trazado del ensanche será competencia de los Ingenieros Civiles de Caminos como Pablo Alzola o Ernesto Hoffmeyer. Desde 1835, se propondrá en las escuelas de ingenieros la doctrina de utilizar la planta reticular en estas construcciones. Esto explica las propuestas de ingenieros como Cerdá en Barcelona (1859), Alzola y Hoffmeyer en Bilbao (1878), etc.

Además de los ensanches, se dieron en esta época otras propuestas de crecimiento que no apoyaban la superposición de la retícula al terreno, sino el seguimiento de rasgos de este como ríos, caminos, colinas, etc.

En cuanto a las propuestas para la ampliación de Bilbao, podemos distinguir dos proyectos precedentes a la ampliación de Bilbao de 1876:

² Javier Cenicacelaya e Iñigo Salona, *Introducción a la “Memoria del Proyecto de Ensanche de Bilbao” de Alzola, Achúcarro y Hoffmeyer*, Colegio de Arquitectos, Bilbao, 1987

³ Javier Cenicacelaya e Iñigo Salona, *Op. cit.*, p.11

En primer lugar, tenemos el llamado *Puerto de la Paz* de Silvestre Pérez en 1801. Esta idea surge a iniciativa del Señorío de Vizcaya, con el fin de quitar a la Villa de Bilbao el monopolio del tráfico marítimo y mercantil. Es un proyecto que se diseña para tener lugar al margen opuesto de la ría en el que se encuentra la Villa de Bilbao. Ocupa un espacio entre San Francisco, Basurto y Olaveaga. Es un diseño utópico de la ciudad como un parque innovador en cada pequeño detalle. Grandes plazas, tridentes, patas de oca... *Es un resumen de las ideas iluministas del siglo XVIII. Quizá por esta recurrencia a formas tan barrocas, la ciudad muestra una clara incapacidad de tener una configuración propia coherente*⁴. Este ambicioso proyecto nunca se llevaría a la práctica.

En 1861, ante la saturación que vivía Bilbao, el Gobierno autoriza a la villa a extender sus límites jurisdiccionales “hasta donde lo reclamen las necesidades actuales”. Será en este momento cuando se encargue al ingeniero Amando Lázaro la elaboración de un proyecto de ensanche de la población. *Después de estudiar las diferentes circunstancias que afectan a la villa, Lázaro decide que la “necesidad actual” de Bilbao es extenderse 229 hectáreas, con vistas a un período de 150 años en el que calcula que la población incrementará hasta las 60.000 personas*⁵. Como se ha dicho, este proyecto tendrá un trazado reticular y se asemejará mucho a la disposición de la Barcelona de Cerdá. La propuesta es generosa y de gran altura, motivos por los que sería también rechazada. El fracaso de este plan condicionará el futuro proyecto de Alzola, Achúcarro y Hoffmeyer.

2. Datos biográficos sobre Don Pablo de Alzola y Minondo, alcalde de Bilbao (1877-1879) e ideólogo del proyecto de ensanche de Bilbao

Pablo María Zoilo de Alzola y Minondo nació en San Sebastián el 27 de junio de 1841 en un ambiente doméstico burgués siendo su padre, Ignacio de Alzola, propietario de una empresa de tejidos y su madre, María de Minondo, una guipuzcoana de familia asentada en Bilbao.

Siendo niño, ingresó en 1850 en el Real Seminario de Bergara, junto con su hermano Benito, para comenzar a estudiar la especialidad industrial y, cuatro años más tarde, matemáticas, donde conocería al futuro ingeniero Evaristo Churruga. Tuvo contacto directo con la administración empresarial ayudando a su padre en el negocio familiar e incluso aprendió algunos conocimientos del manejo de valores. Sin embargo, el joven Alzola no se veía atraído hacia este tipo de labores. En 1857, comenzó en Madrid los estudios de ingeniería de caminos, canales y puertos con sólo dieciséis años de edad. En cuanto a sus años universitarios, “hizo sus estudios con brillantez” y finalizó la carrera con un resultado “*muy bueno*” porque, a la sazón, apenas se concedían “sobresalientes”⁶.

Por Real Orden de 6 de mayo de 1863 es destinado a Málaga, al servicio de la Dirección General de Obras Públicas. Con el título recién adquirido, Alzola se sintió

⁴ Javier Cenicacelaya e Iñigo Salona, *Op. cit.*, p.14

⁵ Javier Cenicacelaya e Iñigo Salona, *Op. cit.*, p.14

⁶ Reseña biográfica de la labor realizada por D. Pablo de Alzola y Minando, Bilbao, Casa de Misericordia, 1911, p. 5

llamado a *servir en alguna provincia que reuniese cierto atraso en el ámbito de Obras Públicas y que le obligase a emprender grandes obras*⁷, participando del movimiento regeneracionista del momento.⁸ En noviembre de 1863 es ascendido a ingeniero segundo, asignándosele el proyecto de la carretera de Cádiz a Málaga. Obtendrá el grado de ingeniero primero en diciembre de 1865.

Terminada su tarea en Málaga en 1869, la Diputación General de Obras Públicas le traslada a Bilbao para servir en la construcción –con la rica aportación de su experiencia en Andalucía a sus espaldas– de obras públicas en torno a los muelles de Bilbao. No obstante, *el servicio al Estado constituía un círculo muy estrecho para alguien de sus arranques e iniciativas y, por no adaptarse a la rutina y a las escasas iniciativas concedidas a los ingenieros*⁹, obtuvo en agosto de 1871 el permiso para ejercer libremente la ingeniería.

Llamó la atención de Alzola el hecho de que Bilbao, a diferencia de San Sebastián, no contara todavía con un plan de ensanche. Además, la anexión de las anteiglesias contiguas –Abando y Begoña– incrementó en casi diez mil almas la población, lo que llevó a los habitantes a un hacinamiento sin precedentes. Félix Aguirre, entonces alcalde de la villa, encomendó a Alzola, junto con el ingeniero Ernesto Hoffmeyer y el arquitecto Severino Achúcarro, la elaboración de una “Memoria del proyecto de ensanche de Bilbao” sobre la cual enfocaremos esta investigación. El proyecto sería aprobado en mayo de 1876, pero no vio la luz hasta 1878. A su vez, Alzola emprendió otros planes como el trazado de una línea de ferrocarril que comunicara los ricos yacimientos de Triano con la ría, emplazando los muelles y cargaderos en Luchana.

Desgraciadamente, sus planes urbanísticos y empresariales se verían interrumpidos por el último levantamiento del bando carlista que se produjo en Vizcaya en 1872, y que pronto desembocó en un nuevo sitio de la Villa de Bilbao. Alzola regresaría de su viaje de bodas a un Bilbao asediado por los carlistas y no dudó en alistarse en un batallón de voluntarios, motivo por el cual sería más tarde condecorado con la medalla del Sitio de Bilbao.

Bajo la conmoción causada por la ley abolitoria de los fueros –dictada tras la guerra carlista el 21 de julio de 1876– entre los partidos políticos, el Ayuntamiento hizo una lista de personas que podrían “reconstruir la villa e iniciar una era de progreso”. Entre ellas se hallaba Alzola. Tras ser propuesto para alcalde por el gobernador civil – y con acuerdo unánime de todos los concejales – aquél acabó aceptando el cargo. De esta forma, *un donostiarra que residía en Bilbao tan sólo desde hacía siete años accedía al gobierno el 1 de abril de 1877, desempeñando el cargo hasta el 1 de julio de julio de 1879*¹⁰. Su condición de alcalde de Bilbao fue un factor indispensable en la puesta en

⁷ Reseña biográfica de la labor realizada por D. Pablo de Alzola y Minando, Bilbao, Casa de Misericordia, 1911, p. 6

⁸ José Manuel Barrenechea, *Estudio de Pablo Alzola y Minondo*, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria, 2002, p. 24

⁹ Reseña biográfica de la labor realizada por D. Pablo de Alzola y Minando, Bilbao, Casa de Misericordia, 1911, p. 14

¹⁰ José Manuel Barrenechea, *Op. Cit.*, pp. 35-36

marcha del célebre ensanche de la ciudad –para el cual había diseñado un proyecto aprobado por Real Decreto de 30 de mayo de 1876, junto con Achúcarro y Hoffmeyer-.

Desde el primer momento, Don Pablo asumió la presidencia de la Comisión municipal del ensanche e intervino directamente en la redacción de las formativas técnicas y económicas que regularían la implantación del proyecto.

Como hemos dicho anteriormente, el proyecto de Alzola no era la primera propuesta para la ampliación de la Villa – están la propuesta de Pérez, que no resultó por su afán de convertirse en antagónica de Bilbao, y la de Lázaro, rechazada por su elevado coste y la inexistencia del terreno requerido. El tercer proyecto, impulsado y realizado por Achúcarro, Alzola y Hoffmeyer, tenía la ventaja de conocer de antemano todas las dificultades que presentaba tal empresa y de contar con Alzola en la alcaldía de la Villa.

Las anteiglesias vecinas a la Villa no querían verse implicadas en el proyecto pero, tras varias transacciones, se fijaron los límites, *que implicaban 150 hectáreas en la vega de Abando y otras 8 en Huertas de la Villa – terreno situado al otro lado de la ría y que pertenecía a Begoña.*¹¹

Respecto a la financiación del ensanche, existía la posibilidad de acogerse a la ley de ensanche de poblaciones –del 22 de diciembre de 1876– y cobrar un 29 por ciento de las rentas de los edificios afectados por el proyecto. No obstante, se propuso un sistema mixto de financiación pública y privada que consistía en que el Ayuntamiento no expropiaría ningún terreno, sino que prestaría su apoyo a los propietarios dispuestos a colaborar, dándoles un recargo municipal extraordinario del 4% durante 25 años. Esta solución dejaba claramente en manos de la iniciativa privada el comienzo de la urbanización. Este hecho limitaba en gran medida su puesta en marcha, pues suponía que las grades edificaciones –como la estación de ferrocarriles– habrían de conservarse, así como muchas calles ya existentes.

Con esta perspectiva, Alzola y sus colaboradores elaboraron un plan de ensanche que pretendía una buena comunicación entre barrios nuevos y antiguos – objetivo que no se alcanzaría del todo -, un trazado de anchas calles compatibles con los medios económicos y dedicar las zonas poco edificables a jardines y paseos.

El primero de julio de 1979, tras dos años y tres meses presidiendo la alcaldía, tuvo lugar una renovación del Ayuntamiento bilbaíno y Alzola, deseoso de alejarse de la política municipal y dedicarse a su verdadera vocación profesional, *pidió el ingreso en el servicio del Estado como ingeniero de caminos dando comienzo al período álgido de su labor como ingeniero y arquitecto, sin abandonar sus intervenciones en la vida cultural y política*¹².

¹¹ José Manuel Barrenechea, *Op. Cit.*, pp. 44-45

¹² José Manuel Barrenechea, *Op. Cit.*, p. 53

3. Morfología del ensanche

Una vez vistos los condicionantes que tuvo el proyecto y los datos biográficos de interés sobre la persona de Don Pablo de Alzola, ideólogo del proyecto, conviene fijarnos en su trazado. En la propuesta de Alzola, Achúcarro y Hoffmeyer, el terreno de acción sería principalmente la vega de Abando. La diagonal principal será la Gran Vía, que arrancará de la Plaza Circular. Tendrá, en total, 26 metros de anchura y 1.600 metros de longitud, siendo la calle más ancha y larga, eje de todo el proyecto. *La mayor parte del trazado se encontrará en el espacio entre la ría y esta plaza, de 72 metros de diámetro*¹³. Esta nueva vía se ve interrumpida por una plaza elíptica, epicentro de todo el trazado.

Una vez definida la espina dorsal del ensanche, era preciso trazar sus bordes. El suroeste estaría limitado por una gran avenida, que uniría la plaza de Zabálburu con las proximidades del extremo oeste de la Gran Vía, surgiendo así la Alameda de San Mamés. El sureste ya estaba definido por la calle de la Estación. Los otros bordes, noroeste y noreste, que formaban un escarpado sobre la ría, serían meros paseos de un ancho de 18 metros con arbolado –para los que cononcen Bilbao, se trata de la célebre Alameda de Mazarredo, que sería continuación de la alameda de Urquijo-. Junto a la Gran Vía se traza un eje transversal en la dirección del diámetro menor de la Plaza Elíptica: se trata de la alameda de Recalde, de la misma anchura que Mazarredo y Urquijo. Trazadas ya las diagonales principales, se trazan otras dos diagonales que se cortaran en la misma plaza, surgiendo las calles Ercilla y Elcano. El terreno restante se dividirá mediante un trazado reticular. Finalmente, las zonas *residuales* al borde de la ría se destinarán a industrias y actividades portuarias.

Como vemos, Alzola, Achúcarro y Hoffmeyer consiguieron desplegar en una reducida superficie una rica figuración agrupada ordenadamente. Las diagonales, al cortarse con la retícula, darán lugar a manzanas triangulares y el tamaño medio de la manzana en la retícula será de 1 Ha. *La riqueza morfológica del plan de ensanche compensa los recortes sufridos en las dimensiones del trazado y pone de manifiesto la capacidad de sus autores para manipular los condicionantes mencionados*¹⁴. Además, como la experiencia histórica ha demostrado, el mero trazado del ensanche de una ciudad previene a ésta de una sumisión en el caos debida al crecimiento desmesurado de los suburbios, etc., tal y como ha ocurrido en aquellas ciudades no dotadas de ensanche en el siglo XIX.

4. Resultado

El producto final fue un ensanche con forma de rombo. Sus diagonales serían la Gran Vía –diagonal mayor– y la Alameda de Recalde –diagonal menor-, que se cortarían perpendicularmente en la Plaza Elíptica, también conocida como Plaza de Moyua. Sus límites serían un boulevard – la avenida de Mazarredo – sobre la ría, la actual calle de Hurtado Amézaga y una vía que uniría la plaza Zabálburu con la parte Oeste de la Gran Vía. Las manzanas situadas dentro del entramado serían de cien metros cuadrados.

¹³ Javier Cenicacelaya e Iñigo Salona, *Op. cit.*, p. 9

¹⁴ Javier Cenicacelaya e Iñigo Salona, *Op. cit.*, p.22

Sería el Ayuntamiento de Bilbao quien se encargaría de desarrollar el proyecto. Éste ejecutaría los trabajos de explanación, engravado de las calles, el alumbrado, arbolado, etc. No obstante, el alcantarillado recaería tanto sobre el municipio como sobre los particulares involucrados. Además, el ayuntamiento estableció un impuesto por el que cobraría entre 30 y 50 pesetas por metro lineal de fachada, según la anchura de la calle. Gracias a estos recursos y a la venta de solares municipales en el ensanche, pudo materializarse la implicación del Ayuntamiento.

Es verdad que en un comienzo hubo reticencias por parte de la iniciativa privada para emprender las obras, pero, poco a poco, las adhesiones fueron tantas que dieron a los trabajos de urbanización un vigoroso impulso. *Tal es así, que en octubre de 1878, tres meses después de haber dado comienzo, se habían abierto 1.400 metros de vías públicas. En junio del año siguiente ya había 1.467 metros construidos, 1.058 metros en construcción y 476 metros en proyecto, lo que suponía 8,47 hectáreas urbanizadas y 16,43 hectáreas proyectadas*¹⁵.

5. Valoración final del proyecto de ensanche

Como sucede con proyectos de semejante envergadura, éste tenía sus aspectos positivos y negativos, por los que recibió numerosas críticas por parte de la ciudadanía y de la prensa. Ciertamente, había demasiados intereses económicos como para que no las hubiera. A continuación, comenzaremos destacando los fallos del proyecto y, después, sus aciertos.

Fallos

Antes de enumerar los fallos, conviene tener en cuenta que el plan de Alzola, Achúcarro y Hoffmeyer se vio muy condicionado por la reducida superficie – de 150 Has., que llevaría en cincuenta años a una densidad de población de 30m² por habitante (cuando los higienistas recomendaban 40m²) y a los autores a reconocer que su plan no era sino *muy limitado y raquítico*¹⁶ y que debería de haber contado con la anexión total de las anteiglesias contiguas -, el elevado coste del suelo – encarecido por no poder edificar sobre ciertas fincas, las grandes vías y o los jardines de Albia que, en la medida de lo posible, era preciso mantener. *Con el fin de reducir los precios del suelo, se redujo la anchura de las calles de 20m – propuesta por Lázaro – a 12, 15 e incluso 10 metros*¹⁷ - etc.

Los fallos -muchos reconocidos por Alzola en 1893- no fueron pocos: la actitud mezquina del Ayuntamiento a la hora de ampliar las calles, la escasez de paseos y espacios públicos, el poco aprovechamiento marítimo y comercial de la ribera de la ría en la zona de San Mamés o la dualidad entre la zona residencial y portuaria.

A la hora de definir las diferentes zonas del trazado, *Alzola, Achúcarro y Hoffmeyer no especificaron en su plan el lugar de teatros, aduanas, etc., únicamente el*

¹⁵ José Manuel Barrenechea, *Op. Cit.*, pp. 48-49

¹⁶ Juan E. Delmas, Proyecto del Ensanche de Bilbao, Bilbao, 1878, p.49

¹⁷ Javier Cenicacelaya e Iñigo Salona, *Op. cit.*, p.17

del trazado del ferrocarril, las instalaciones portuarias y la plaza del mercado. Por lo tanto, el ensanche se dividiría en dos grandes zonas: residencial y portuaria¹⁸. El trazado se configura como un conjunto con la Plaza Elíptica como centro, que está de espaldas a la ría. Consecuentemente, se generaría una fuerte separación de las zonas portuaria y residencial, dos mundos contrapuestos. Además, destaca el problema de la comunicación entre las dos márgenes: la vieja Villa y la planicie de Abando¹⁹. No se tuvo en cuenta que el conjunto de ambas riberas junto con la ría pudo haber sido una unidad.

Sería también muy criticado el elevado precio que estaba adquiriendo el suelo del ensanche -el principal argumento en contra fue que sólo las clases acomodadas podrían vivir allí- dejando a la clase obrera zonas menos higiénicas, el carácter ostentoso del plan y al abandono que este conllevaría para las zonas del casco antiguo. En opinión de muchos, el Ayuntamiento había asumido el plan de ensanche con “demasiada predilección”.

Aciertos

A pesar de sus aspectos negativos, es preciso reconocer que el proyecto tuvo muchos aciertos. Entre ellos están, por supuesto, ciertos rasgos funcionales como la Plaza Circular o la Plaza Elíptica, la preservación de muchas propiedades con un acertado trazado, original y práctico.

En cuanto a la supuesta predilección del Ayuntamiento por el proyecto, cabe decir que, durante el período en que Alzola presidió la alcaldía, *no se olvidaron las condiciones de hacinamiento que se vivían en el Casco Viejo: 17,17 metros cuadrados por habitante, con calles estrechas y edificios demasiado altos. Por ello, el 3 de diciembre de 1877 se puso en marcha una plan general de obras de reforma que afectaría al casco antiguo y que consistiría en adoquinado de calles y aceras, saneamiento del cementerio de Mallota, nuevo alcantarillado para las Siete Calles y el derribo del puente de San Francisco para sustituirlo por uno nuevo*²⁰. Estas acciones hicieron declarar a Alzola: *no puedo menos que rechazar la idea de que hemos mirado la obra del ensanche con especial predilección*²¹.

Junto con esto, la prensa insinuó que, además de participar en el proyecto como alcalde, Alzola lo había hecho como propietario de terrenos, beneficiándose de la situación. Sin embargo, no parece que se lucrara de ningún modo. Es cierto que, tras dejar la alcaldía, adquirió varios terrenos, pero es sensato creer en su confesión según la cual se negó a tener en Bilbao una sola pulgada de terreno mientras desempeñó la alcaldía²².

Al referirse al período de Alzola en la alcaldía, siempre se ha tendido a destacar la fundación de la Escuela de Artes y Oficios y el proyecto de ensanche, pero no deben

¹⁸ Javier Cenicacelaya e Iñigo Salona, *Op. cit.*, p.23

¹⁹ Javier Cenicacelaya e Iñigo Salona, *Op. cit.*, p.25

²⁰ José Manuel Barrenechea, *Op. Cit.*, p. 51

²¹ *Pablo de Alzola, Colección de informes y documentos*, p.240

²² Reseña biográfica de la labor realizada por D. Pablo de Alzola y Minando, Bilbao, Casa de Misericordia, 1911, p. 54

olvidarse los proyectos para el abastecimiento de aguas de las zonas anexionadas, encargado a Hoffmeyer, su espíritu de gestión eficaz –reorganización de los servicios municipales, etc.– y su interés por elevar el nivel cultural de la ciudad –encargó a Camilo Villabaso la redacción de una historia de Bilbao, así como biografías de bilbaínos ilustres–.

En conclusión, podemos definir el mandato de Alzola como muy frutífero y su proyecto de ensanche como un plan con un magnífico trazado de gran belleza y edificios de calidad, *digno de figurar entre los mejores de Europa*²³.

6. Conclusión

Concluimos brevemente que, a pesar de su fallos, el proyecto de ensanche de Bilbao fue un rotundo acierto que prepararía a esta metrópoli para los cambios de los siglos venideros.

7. Bibliografía

Pablo de Alzola, *La cuestión del ensanche de Bilbao*, Bilbao, 1893

Reseña biográfica de la labor realizada por D. Pablo de Alzola y Minondo, Bilbao, Casa de Misericordia, 1911

José Manuel Barrenechea, *Estudio de Pablo Alzola y Minondo*, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria, 2002

Juan E. Delmas, *Proyecto del Ensanche de Bilbao*, Bilbao, 1878

Javier Cenicacelaya e Iñigo Salona, *Introducción a la “Memoria del Proyecto de Ensanche de Bilbao” de Alzola, Achúcarro y Hoffmeyer*, Colegio de Arquitectos, Bilbao, 1987

Pablo de Alzola, *Colección de informes y documentos*, Bilbao, Casa de Misericordia

Apéndice fotográfico



1. Ilustración del plano del proyecto de ensanche (fotografía de la *Memoria del Proyecto de Ensanche*)

²³ Javier Cenicacelaya e Iñigo Salona, *Op. cit.*, p.25