

El Bilbao de Bilbao Ría 2000

Pablo Otaola

Director general de Bilbao Ría 2000

Cuatro podrían ser las características principales del Bilbao imaginado por Bilbao Ría 2000 y en el que trabaja desde hace más de 7 años:

1. Trabajo conjunto de todas las Administraciones.
2. Recuperación de la Ría. Ya está casi acabando la recuperación física que está liderando el Consorcio de Aguas y dese BILBAO Ría 2000 hemos empezado con las actuaciones urbanísticas. Al final del proceso, el Bilbao metropolitano se estructurará en torno a una Ría limpia, con nuevos usos y espacios libres y arquitectura de gran calidad.
3. Uso del transporte ferroviario. Bilbao estará conectado por ferrocarril, ya sea Metro, ferrocarril de cercanías o tranvía.
4. La calidad de los proyectos ya sean de urbanismo, arquitectura o ingeniería. Aquí lo más espectacular es el apoyo en los arquitectos de prestigio internacional y la calidad de todas las actuaciones.

Bilbao Ría 2000ren Bilbo

Zazpi urte baino gehiago eman ditu Bilbao Ría 2000k Bilbo berri bat sortzeko eta hauek dira Bilbo horren ezaugarriak nagusienak:

1. Administrazio guztien elkarlana.
2. Itsasadarra lehengoratzea. Laster amaituko da itsasadarraren garbiketa, lanak Uren Partzuergoaren lidergopean burutu eta burutzen ari direla. Bilbao Ría 2000, bestalde, hirigintza-arloko jarkuketak egiten hasi da. Azkenean, Bilboko metropolia itsasdar garbiaren inguruan egituratu eta ardatz horretan erabilera berriez eta gune libre gehiagoz gain, kalitate handiko arkitektura ere egongo da
3. Trenbidezko garraioa indartzea, Bilbo metroz, aldirietako trenez eta tranbiaz ondo komunikatuta egongo da-eta.
4. Hirigintza, arkitektura eta ingeniari-tza-arloko proiektuak kalitate handikoak izatea. Azpimarratu behar dira mundu mailan izen onekoak diren hainbat arkitektoen laguntza eta jarkuketa guztien kalitatea.

The Bilbao of Estuary 2000

There are four principal characteristics of the Bilbao imagined by Bilbao Estuary 2000 and on which it has been working for over 7 years:

1. Joint work by all the Administrations.
2. Recovery of the Estuary. The physical recovery directed by the Water Consortium is almost completed, and at Bilbao Estuary 2000 we have started on urban development activities. At the end of the process, metropolitan Bilbao will be structured around a clean estuary, with new customs and free spaces and high quality architecture.
3. Use of railway transport. Bilbao will be connected by railway, whether this be the Metro, the suburban railway or the tram.
4. The quality of the projects, whether they be urban development, architecture or engineering. Here the most spectacular aspect is the involvement of architects of international prestige and the quality of all the activities.

1. Introducción

Bilbao nació el año 1300 como una villa medieval amparada en los privilegios otorgados por la Carta Puebla fundacional. En 1511, con la creación del Consulado se transforma en una villa mercantil, para convertirse a finales del S XIX en una ciudad industrial que se extiende a lo largo de toda su área metropolitana.

En la actualidad, Bilbao se halla nuevamente en presencia de un momento clave de su historia urbana, al estar en el umbral de un nuevo cambio de modelo, el cual se caracteriza por la entrada en declive de la etapa industrial, para dar paso a la nueva metrópoli postindustrial, lo que obliga a preparar el futuro mediante la necesaria reconfiguración urbana. Por ello, se puede afirmar que nos encontramos más en presencia de una transformación profunda que de una evolución de la antigua metrópoli.

Cuatro podrían ser las características principales del Bilbao imaginado por Bilbao Ría 2000 y hacia el que trabaja desde hace más de 7 años:

- La primera se refiere al cómo se realiza el proceso de transformación. La clave está en la concertación, en el trabajo conjunto de todas las Administraciones.
- La segunda lugar está la recuperación de la Ría. Ya está casi acabando la recuperación física que está liderando el Consorcio de Aguas y desde BILBAO Ría 2000 hemos empezado con las actuaciones urbanísticas. Al final del proceso, el Bilbao metropolitano se estructurará en torno a una Ría limpia, con nuevos usos y espacios libres y arquitectura de gran calidad.
- La tercera característica, creo que es bastante particular a Bilbao y es el uso del transporte ferroviario. Bilbao tiene una gran densidad de líneas de ferrocarril pero hasta hace poco, sin apenas conexión. En el futuro, todo Bilbao estará conectado por ferrocarril, ya sea Metro, ferrocarril de cercanías (Renfe, FEVE y Euskotren) o tranvía.
- Por último, está la calidad de los proyectos ya sean de urbanismo, arquitectura o ingeniería. Aquí lo más espectacular es el apoyo en los arquitectos de prestigio internacional, pero, además, hay una apuesta muy clara por la calidad de todas las actuaciones.

A continuación voy a presentar el proceso de transformación de Bilbao y las actuaciones de BILBAO Ría 2000.

2. Situación de la Ría de Bilbao

El área metropolitana de Bilbao se desarrolla linealmente a lo largo de la Ría. En sus aproximadamente 12 km. de longitud se suceden, en ambas márgenes,

genes, los municipios que la configuran formando una aglomeración que alcanza una población total próxima al millón de habitantes.

Inicialmente, la actividad portuaria en las márgenes de la Ría, sentó las bases del desarrollo de Bilbao como ciudad. Con el paso del tiempo, la Ría se convirtió en espina dorsal y armazón estructurante de la actividad fabril y productiva que ha constituido la base de la actividad económica de Bilbao hasta tiempos recientes.

A partir del desarrollo industrial del final del siglo pasado, Bilbao se especializa en la gran industria y en muy pocos sectores, principalmente siderurgia y construcción naval. La primera siderurgia fue construida en 1841 en Bolueta, 2 kms aguas arriba del puente de San Antón, por el navarro Romualdo Arellano. Posteriormente las empresas siderúrgicas se extienden por toda la Ría en paralelo al desarrollo del puerto y del ferrocarril. En la Ría se han construido barcos desde el S XIV.

En 1854, los hermanos Ibarra y Cosme de Zubiria fundan, en la desembocadura del río Galindo la fabrica Nuestra Sra del Carmen de Barakaldo, que, a partir de 1902 sería AHV y en la actualidad es el ámbito de una de las actuaciones de BILBAO Ría 2000: la Operación Galindo.

La recesión económica internacional que se desató a finales de la década de los 70 como resultado de la segunda crisis del petróleo, y que en España en general, y en el País Vasco en particular, cobró especial gravedad en los primeros años 80, marcó un hito, un punto de no retorno en el desmoronamiento de la gran industria pesada asentada en las márgenes de la Ría de Bilbao.

Aunque aun se tardó unos años en reconocerlo, la industria siderometalúrgica y naval que era la base que sustentaba la economía vizcaína, había quebrado, y como se ha visto con posterioridad, con carácter definitivo. Dio fe de este proceso el hecho de que Bizkaia, que a lo largo de la década de los 70 había liderado el ranking de provincias en cuanto a renta per cápita, fue cayendo, en un muy corto periodo de tiempo, hasta ocupar posiciones medias en este escalafón..

A finales de los 80, con una Administración Autonómica ya consolidada, se asume sin reservas la nueva situación y comienzan a tomarse las primeras medidas tendentes, cuando menos, a frenar un deterioro socioeconómico que se manifestaba, entre otros síntomas, en unos espectaculares índices de paro.

Las márgenes de la Ría, que hasta bien poco antes habían sido un hervidero de actividad industrial y portuaria y máximo exponente de la potencia económica de la comarca, se convierten en el más vivo reflejo de la nueva situación: las plantas cerradas, abandonadas u ocupadas marginalmente dan una imagen de degradación y obsolescencia, productiva y urbanística, que en algunos momentos han podido parecer imposibles de superar.

También se ponen de manifiesto las dificultades y carencias que se heredan de la situación anterior. Desaparecida la actividad industrial que impedía su visión o hacía relativizar su importancia aparece con toda su crudeza la elevada contaminación soportada tanto por la Ría de Bilbao como por sus afluentes: Cadagua, Galindo, Asúa y Gobelas. Aflora la desestructuración urbanística de cascos urbanos distantes no más de unos centenares de metros pero permanentemente incomunicados: aguas abajo del nuevo puente de Euskalduna, y en los 10 km. de Ría que existen hasta la bahía del Abra, no hay ningún otro puente que comuniqué ambas márgenes, salvo el de Rontegi que, situado a gran altura, sirve exclusivamente al tráfico rodado.

Por fin se cae en la cuenta de que Bilbao ha vivido de espaldas a su Ría y de que los mejores suelos han estado ocupados por la industria y vedados para la actividad ciudadana

3. La transformación de Bilbao

Un gran proceso en marcha

Partiendo de la situación descrita, en el Bilbao metropolitano se pone en marcha un proceso de transformación de grandes proporciones cuyo fin último es la renovación de la base económica de la comarca.

Este proceso de gran alcance presenta tres particularidades:

- Aun con las razonables dificultades puntuales, existe un generalizado consenso social y político sobre la necesidad de “hacer algo”, de sentar las bases de un futuro diferente.
- El proceso, a diferencia de los que, con el horizonte del año 92 se pusieron en marcha en Barcelona y Sevilla con motivo de las Olimpiadas y la celebración de Exposición Universal, es un proceso “sin evento” concreto, y por tanto, sin fecha de conclusión.
- A partir de un Plan Estratégico muy general, se ponen en marcha una serie de proyectos estratégicos y estructurantes para la metrópoli.

El Plan plantea cuatro ejes principales de actuación, de los cuales los dos primeros están más incardinados en el campo físico o urbanístico, y los dos últimos corresponden más propiamente al ámbito socioeconómico:

- La accesibilidad exterior y la movilidad interna de la metrópoli.
- La regeneración medioambiental y urbana.
- La inversión en recursos humanos y la transformación tecnológica.
- La centralidad cultural.

El Museo Guggenheim Bilbao, con un éxito que ha superado las más optimistas expectativas, se ha convertido en el gran mascarón de proa de este proceso, que no ha hecho más que comenzar. Síntoma del mismo es una pre-

sencia, que ya comienza a resultar familiar, de turistas en el centro de Bilbao, imagen que sólo hace unos pocos años hubiera sido inconcebible. Las cifras de crecimiento de viajeros en el aeropuerto de Sondika resultan ilustrativas y los últimos datos disponibles indican incrementos de la ocupación hotelera próximos al 70%, con índices especialmente significativos en fin de semana.

Cambio de industria a terciario

Hasta el año 1800 la humanidad trabajó fundamentalmente en la agricultura, la cual hoy, en los países del entorno de Bilbao, sólo ocupa a un 3 ó 4 % de la población. A partir de esa fecha, con la revolución industrial, el sector secundario se convirtió en la principal base económica y de empleo del mundo desarrollado.

En los próximos años, la automatización, robotización y el desarrollo tecnológico, conllevarán ineludiblemente un descenso importante de los puestos de trabajo que podrá ofrecer la industria, con lo que en un futuro a medio plazo entre el sector primario ,-agropecuario-, que ha dado trabajo a la humanidad durante 4.000 años y el secundario,-fabril-, que ha dado trabajo durante los últimos 200 años, sólo se obtendrán el 30 o 35% de los puestos de trabajo necesarios. El 70% del empleo restante lo proporcionarán sectores como el comercio, el turismo, los servicios, el ocio, la cultura, la información y otras actividades que todavía están por desarrollar.

En Bilbao, el cambio en la estructura económica, desde un sustrato basado en la industria pesada a otra en la que el sector terciario alcanza un mayor peso relativo ya se está dando.

En este sentido, varios datos resultan reveladores: considerando el entorno del área metropolitana, todavía no hace quince años que más del 55% del empleo correspondía al sector secundario (excluida la construcción). Hoy, con mayores niveles de población ocupada, el porcentaje correspondiente ha descendido en más de veinte puntos.

Altos Hornos de Vizcaya, paradigma del desarrollo industrial de la comarca, no existe ya como empresa siderúrgica y se han perdido sus más de 10.000 empleos industriales directos. Sólo un astillero importante sigue operativo en la Ría y ya hace tiempo que otras de las grandes empresas que han configurado nuestra realidad inmediata han cerrado.

Es probable que, sin la quiebra de la base socioeconómica preexistente, el proceso de transformación en el que estamos inmersos no se habría producido. En este sentido el conjunto de actuaciones en el entorno de la Ría de Bilbao tal vez hayan sido el resultado de hacer de la necesidad, virtud, de convertir los problemas en oportunidades.

En el esquema resultante de este proceso, se asume que los cimientos de la actividad económica deberán seguir asentándose sobre el sector secunda-

rio, aunque con nuevas características: empresas de menor tamaño, más ágiles e innovadoras, centradas en el cliente y en la calidad, y con orientación exportadora, configuran la base sobre la que ya se está construyendo la nueva realidad socioeconómica. En ella, el sector terciario, las actividades de servicios, la cultura y el ocio adquieren mayor peso y configuran la envoltura exterior, la más visible, de la misma.

En este marco, aparece la posibilidad de convertir en oportunidad de futuro el problema de la obsolescencia industrial. Las actuaciones llevadas a cabo dentro del Programa de demolición de ruinas industriales, promovido por el Gobierno Vasco, pusieron de manifiesto las posibilidades latentes en el entorno de la Ría, que habían estado ocultas.

Las zonas industriales, ferroviarias y portuarias que han quedado libres, al cesar la actividad que sobre ellas se realizaba, suponen áreas de oportunidad inmejorables: en muchos casos se trata de suelos llanos de ribera que se sitúan en el mismo centro geográfico de la aglomeración urbana. La transformación de estos espacios, que todavía en parte producen una imagen de degradación social y económica, constituye la gran oportunidad de futuro: la de componer, otra vez con la Ría como eje fundamental, una nueva estructura urbana para el Bilbao metropolitano.

Sin evento, pero con motivo

En resumen, el Bilbao del siglo XXI ya se está reconfigurando en torno a su Ría, tanto en lo que se refiere a su estructura económica como al soporte físico de la misma, en un proceso que no se ha dado muchas veces con anterioridad, y más si como se ha mencionado se trata de un proceso "sin evento" o hito que lo justifique. La transformación del espacio físico que se produjo en Barcelona y Sevilla es irrepetible, entre otras razones, por el impresionante volumen de inversión pública movilizado y por el relativamente corto espacio de tiempo en que se produjo.

La transformación en Bilbao tiene un motivo último diferente: el de generar el soporte urbano necesario para el establecimiento de una base económica diferente de la existente con anterioridad y que, de una u otra forma, había agotado su ciclo.

El cambio ya ha empezado. A finales de los años 80 se iniciaron las primeras obras y desde 1995 se están inaugurando y entrando en funcionamiento las primeras realizaciones.

En la década de los 90 han comenzado los proyectos urbanísticos. Por un lado, se está elaborando el planeamiento general del área metropolitana, bajo la figura de Plan Territorial Parcial, cuya actuación estratégica es el Eje Metropolitano o Avenida del Nervión, que servirá de base para estructurar el nuevo territorio.

Por otro lado, también han comenzado las actuaciones concretas en torno a la Ría, a través de la sociedad Bilbao Ría 2000, tanto en el municipio de Bilbao como en el de Barakaldo.

4. Las primeras actuaciones

La transformación de Bilbao pasa por la recuperación de su Ría, por ello, las primeras actuaciones realizadas tienen mucho que ver con ella: depurando sus aguas y trasladando las actividades portuarias hacia la desembocadura; construyendo nuevos puentes y comunicando con el metro sus márgenes; y creando en su ribera infraestructuras de ocio y de cultura. Las realizaciones más significativas son las siguientes:

- El Metro de Bilbao diseñado por el arquitecto Norman Foster, con una línea operativa desde hace finales de 1995 y la segunda en construcción, ya ha modificado sustancialmente la movilidad metropolitana y abierto la puerta a un nuevo sistema de transporte público. Las dos líneas del Metro se desarrollan linealmente, una por cada margen, y confluyen en el casco urbano de Bilbao.
- Dos nuevos puentes sobre la Ría, el de Euskalduna (Javier Manterola) y la pasarela Zubizuri (Santiago Calatrava), ambos en el casco urbano bilbaíno e inaugurados en 1997, expresan la voluntad de potenciar la comunicación entre las márgenes.
- La nueva terminal del aeropuerto de Sondika, proyectada por Santiago Calatrava, cuya puesta en servicio está prevista para junio del 2000.
- La primera fase de ampliación del Puerto exterior, recientemente concluida, y llevada a cabo por la Autoridad Portuaria de Bilbao, mejorará la gestión portuaria, acogerá la nueva estación de mercancías ferroviarias y posibilitará la liberación de espacios para los nuevos usos urbanísticos.
- El Plan Integral de Saneamiento, gestionado por el Consorcio de Aguas, posibilitará que, muy pronto, no existan vertidos de aguas residuales a la Ría. Las mejoras en la calidad del agua, aunque incipientes, ya resultan apreciables.
- El nuevo puerto deportivo de Getxo, situado en la desembocadura del Abra, resulta representativo de la nueva estructura económica en la que el ocio cobra un gran protagonismo.
- Las dos actuaciones más emblemáticas del Bilbao del siglo XXI, el Museo Guggenheim Bilbao y el Palacio de Congresos y de la Música de Euskalduna, que se han construido al borde de la Ría, en el área de Abandoibarra, a su vez, el proyecto urbanístico más importante de Bilbao. El Museo Guggenheim Bilbao, proyectado por Frank O. Gehry fue inaugurado en octubre de 1997 y se ha convertido en la imagen hacia el exte-

rior de Bilbao. El Palacio de Euskalduna, proyectado por F. Soriano, se ha inaugurado en febrero de 1999.

El impulso de la actividad cultural es un elemento de dinamización interna y de promoción de la metrópoli de cara al exterior.

En efecto, en las sociedades contemporáneas la actividad cultural, artística, deportiva, de ocio y tiempo libre, representa el termómetro de la vitalidad colectiva y determina el atractivo de una urbe, además de contribuir a la proyección exterior de las ciudades y a establecer las condiciones que permitan la captación de nuevas actividades.

Por otro lado, los nuevos accesos a Bilbao por carretera, ya en avanzado estado de desarrollo, complementan la voluntad de renovación de los sistemas de comunicación dentro y fuera del área metropolitana. El parque tecnológico de Zamudio y la Acería Compacta de Bizkaia, en Sestao, son exponentes del mantenimiento de una base productiva fundamentada en un renovado sector secundario.

También están las actuaciones ferroviarias que desarrolla BILBAO Ría 2000, como la Variante Sur y las nuevas estaciones para Renfe y FEVE. El último proyecto ferroviario puesto en marcha es el tranvía que está construyendo el Gobierno Vasco, en colaboración con el Ayuntamiento de Bilbao y BILBAO Ría 2000.

Se trata de proyectos muy importantes, muchos de ellos estratégicos para la transformación de Bilbao, pero son proyectos sectoriales, desarrollados por las Administraciones competentes en cada caso, que van desde la Administración Central, hasta los Ayuntamientos, con una participación muy especial del Gobierno Vasco y de la Diputación Foral de Bizkaia. Pero faltaban las actuaciones urbanísticas.

Por un lado, la Diputación Foral de Bizkaia está elaborando el plan urbanístico metropolitano, Plan Territorial Parcial, en el que se identifica con total claridad el entorno de la Ría como el ámbito físico en que se deben implantar las diferentes actividades que van a perfilar el futuro inmediato. Para ello, es necesario crear las condiciones urbanísticas precisas, es decir, generar una nueva estructura que sirva de soporte a las nuevas actividades.

Sobre este espacio estratégico, se propone una actuación de choque: primero la demolición sistemática de las instalaciones industriales, ferroviarias y portuarias que han quedado obsoletas y, a partir de aquí, la completa reurbanización del entorno de la Ría, entre Bilbao y su desembocadura en la Bahía del Abra, de manera que la Ría deje de ser la barrera prácticamente infranqueable en que las antiguas actividades de sus márgenes la convirtieron. Estos suelos, que alcanzan una superficie total de casi 600 Has y cuentan con una clara centralidad geográfica, se verían así dotados de la centralidad funcional, necesaria para convertirlos en los espacios de mayor calidad de la metrópoli. Simultáneamente, aparece la posibilidad de ganar, incorporándolos a esta nue-

va estructura metropolitana, casi veinte kilómetros de frente de agua, diez en cada margen de la Ría.

Mientras se va elaborando y consensuando el Plan Territorial Parcial, hacia falta ir poniendo en marcha alguna actuación que sirviera de ejemplo y a la vez se empezara a transformar la Ría. Para ello se crea a finales de 1992 la sociedad BILBAO Ría 2000

5. La sociedad Bilbao Ría 2000

A partir de finales de 1991, tanto desde el recién creado Ministerio de Obras Públicas y Transportes, MOPT, como de las Administraciones Vascas, se plantea la necesidad de acometer conjuntamente actuaciones en Bilbao, en las que se trabajara a la vez en los aspectos de transporte, urbanismo y medio ambiente. Se acuerda, además, hacerlo mediante un nuevo modelo de gestión en el que participaran todas las Administraciones, y para ello se constituye la sociedad Bilbao Ría 2000.

En su génesis se encuentran tres factores principales:

- La nueva política de actuación en las ciudades que, tras las experiencias de Sevilla y Barcelona, estaba poniendo en marcha el MOPT a través de la Dirección General de Actuaciones Concertadas en las Ciudades. Con esta nueva política se trataba de abordar el desarrollo de operaciones de gran envergadura que implicaran la actuación coordinada de todas las Administraciones.

Entre las ciudades elegidas por el MOPT para realizar las primeras operaciones estaba Bilbao, debido a su problemática y a la existencia en el centro de la ciudad de gran cantidad de suelo propiedad de la Administración Central.

- La firme voluntad del Gobierno Vasco y de la Diputación Foral de Bizkaia de apoyar la transformación de Bilbao, el área metropolitana más importante del País Vasco.
- El nuevo Plan General, que estaba redactando el Ayuntamiento de Bilbao, en el que se hacían propuestas muy ambiciosas tendentes a transformar la ciudad en un centro de servicios avanzados, cabecera del Arco Atlántico.

Con todo ello, el 19 de noviembre de 1992 se constituyó la Sociedad Bilbao Ría 2000, como experiencia piloto en España de una nueva forma de abordar los problemas de la ciudad.

¿Cuales son las características especiales de Bilbao Ría 2000? :

- Su composición, ya que en ella participan todas las administraciones. Está formada al 50% por la Administración Central del Estado y por las Administraciones Vascas.

- Su Consejo de Administración, ya que en él figuran los principales representantes políticos de las Administraciones que forman parte de la Sociedad. Su Presidente es el Alcalde de Bilbao y su Vicepresidente el Secretario de Estado de Infraestructuras y Transportes del Ministerio de Fomento.
- Su forma jurídica es la de sociedad anónima, aunque la totalidad de su capital es público. Se buscaba crear un organismo flexible, que aunque no tuviera competencias en ningún campo, pudiera tomar decisiones importantes y con agilidad.
- Su forma de financiación, ya que se trataba de minimizar la inversión pública, la proveniente de los presupuestos ordinarios, buscando otras fuentes de financiación, en este caso las generadas por las actuaciones urbanísticas.
- El tipo de actuaciones, que deben favorecer la sostenibilidad, para ello se abordan conjuntamente los problemas de transporte, urbanismo y medio ambiente. Asimismo, se trabajó con la ciudad existente, sin ocupar suelos vírgenes, y trata de sacar el máximo partido a las infraestructuras existentes, transformando los problemas en oportunidades.

El ámbito de actuación de Bilbao Ría 2000 son los municipios situados a lo largo de la Ría y su misión consiste en planificar, definiendo propuestas de actuación concertadas en el Área Metropolitana de Bilbao, y ejecutar, poniendo en marcha las operaciones estratégicas concretas que hayan sido definidas.

La Sociedad ha tomado ya importantes decisiones, que se han refrendado en Convenios firmados por todas las Administraciones implicadas. En estos momentos Bilbao Ría 2000 está desarrollando cinco actuaciones, tres en el municipio de Bilbao, que se concentran en la operación denominada Abandoibarra-Variante Sur, en adelante OAVS, y dos en el de Barakaldo, en lo que se conoce como el Plan URBAN-Galindo. Recientemente se ha acordado que BILBAO Ría 2000 actúe también en el barrio de Bilbao la Vieja, una de las asignaturas pendientes de Bilbao.

El coste total previsto de las actuaciones puestas en marcha es de 69.000 millones de pesetas, de los cuales 58.000 corresponden directamente a Bilbao Ría 2000 y los restantes 11.000 a actuaciones realizadas por las Administraciones: el tranvía, la estación de mercancías ferroviarias y el puente Euskalduna. La inversión a cargo de Bilbao Ría 2000 se reparte en 42.000 para las actuaciones de Bilbao y 16.000 para las de Barakaldo.

6. Una actuación integral para el Centro de Bilbao

La OAVS es una actuación estratégica para Bilbao cuyo objetivo es la transformación integral del Centro. Incluye tres actuaciones: dos urbanísticas

(Abandoibarra, Ametzola) y una ferroviaria (Variante Sur). Se trata de tres actuaciones diferentes pero con un único objetivo final que es la revitalización del Centro de Bilbao.

Las propuestas urbanísticas de Abandoibarra y Ametzola se basan en el nuevo Plan General de Bilbao y buscan la creación de sendos nuevos focos de centralidad, bien servidos por el transporte público. La Variante Sur surge de la necesidad de conectar RENFE con el Metro e integrar el ferrocarril en la ciudad, eliminando su efecto barrera.

La propuesta de transporte incluye dos actuaciones complementarias: la nueva línea de tranvía, San Mames-Atxuri, cuya puesta en marcha corresponde al Gobierno Vasco, y la nueva estación de mercancías multifuncional que va a construir el Ministerio de Fomento.

Para lograr la revitalización del Centro, la Operación, que se plantea con un enfoque global y con la colaboración de todas las Administraciones, tiene un triple objetivo:

- Potenciar la red ferroviaria, tanto de viajeros como de mercancías. Para los primeros se realizan la Variante Sur (RENFE y FEVE) y la línea San Mames-Atxuri del nuevo Tranvía de Bilbao. Para la mercancías se construye la estación multifuncional en el puerto.
- Recuperar dos amplias zonas centrales (Abandoibarra y Ametzola) que, hasta ahora, han estado ocupadas por instalaciones industriales obsoletas, zonas portuarias y estaciones ferroviarias de mercancías que las aislaban del resto de la ciudad.
- Mejorar la calidad medioambiental del centro creando nuevos parques y zonas verdes, eliminando la barrera de la trinchera del ferrocarril y uniendo la ciudad a la Ría, recuperando sus riberas para los peatones.

Por lo tanto, la OAVS, mediante una planificación integral busca mejorar todos los aspectos de la vida cotidiana urbana. Además de generar en las nuevas zonas recuperadas centros culturales, viviendas, comercios y oficinas, la Operación va a posibilitar la creación de nuevos parques y espacios libres, garantizando el máximo de calidad urbanística, arquitectónica y medioambiental.

7. Abandoibarra

Abandoibarra sintetiza en una misma actuación los principales componentes del modelo del nuevo Bilbao. Hoy es el reflejo del Bilbao industrial y portuario, y en el futuro va a constituir el nuevo “waterfront” de Bilbao, en su nueva imagen, en el espacio central que va a aglutinar las nuevas actividades a desarrollar en la ciudad.

En este área, de 345.000 m² de superficie situados en el corazón de la ciudad y hasta hace poco ocupados por instalaciones portuarias, una estación ferroviaria de contenedores y un astillero, se ha iniciado la creación del nuevo centro de actividad de Bilbao, que simbolizará el dinamismo y la fuerza innovadora del País Vasco.

En él se van a construir, siguiendo las líneas de la ordenación diseñada por el arquitecto César Pelli, un conjunto de edificios con capacidad para albergar 74.000 m² de oficinas, 700 nuevas viviendas, un hotel, un centro de ocio y comercio, el Rectorado de la Universidad del País Vasco y la Biblioteca de la Universidad de Deusto.

El proyecto incluye también una importante dotación de espacios libres y zonas verdes, que llegan a sumar dos tercios de la superficie, es decir, más de 200.000 m². Se creará, además, un gran paseo al borde de la Ría de más de 3 Km, que irá desde Olabeaga hasta el puente del Arenal y que, unido a las nuevas pasarelas sobre la Ría, permitirá una mayor accesibilidad entre las márgenes y creará una multiplicidad de nuevos itinerarios peatonales y ciclistas.

Para potenciar la revitalización de Abandoibarra ya se han situado allí dos proyectos de gran envergadura y carácter regional como son, el Museo Guggenheim y el Palacio de Congresos y de la Música. Localizados en ambos extremos del área, constituyen, junto con el Museo de Bellas Artes, un foco de atracción para potenciar la actividad y el dinamismo de este nuevo espacio central de Bilbao.

Abandoibarra estará bien servida por el transporte público ya que, además de la red de autobuses urbanos y el Metro, que tiene la estación de Moyua a muy corta distancia, se ha previsto la instalación de un tranvía que la recorrerá el toda su longitud y que, mediante tres paradas (Guggenheim, Abandoibarra y Euskalduna), la conectará con el nudo intermodal de San Mamés (Metro, RENFE y estación de autobuses), con Abando (Metro y RENFE) y con el Casco Viejo y Atxuri(Euskotren).

8. Ametzola

Ametzola es una zona de 110.000 m² de superficie, ocupada, hasta hace poco, por tres estaciones ferroviarias de mercancías, dos de RENFE y una de FEVE, que suponían una barrera física entre las diferentes zonas del sur de Bilbao.

El objetivo de la actuación es regenerar ese área destinándola a un uso predominantemente residencial, dotándola así de vida propia y favoreciendo con ello la conexión del Ensanche con el populoso barrio de Rekalde. Esta operación supone la construcción de 900 viviendas, de las cuales 150 serán de tipo social. Además, habrá una reserva de suelo para equipamientos y se mejorará la red viaria de la zona.

La actual barrera ferroviaria se transformará, mediante la eliminación o cubrimiento de las vías en una zona urbana integrada, en la que predominará un gran espacio verde de 36.000 m² de superficie, destinado a ser el pulmón verde de esa parte de la ciudad.

Se ha modificado el trazado de FEVE en Ametzola para favorecer el diseño unitario del parque, a la vez que se acerca a la línea de RENFE, permitiendo crear una estación común, que dotará de ferrocarril a la zona sur de Bilbao y posibilitará, mediante un transbordo, el uso del Metro.

Se trata, en definitiva, de un proyecto decididamente integrador, que recupera la zona de Ametzola para la vida urbana y mejora la calidad de vida del sur de Bilbao gracias a la creación de espacios verdes y a la mejora de la red viaria y ferroviaria.

9. La Variante Sur Ferroviaria

La Variante Sur es la principal actuación de la Red Arterial Ferroviaria de Bilbao. Su objetivo principal es dar servicio a los barrios del sur de Bilbao y conectarlos con el Metro. Además, al cubrir la trinchera ferroviaria se crea una nueva avenida para la ciudad.

Para RENFE se ha construido una variante de la línea de cercanías Bilbao-Santurtzi, de 3,2 Kms de longitud totalmente soterrados. El proyecto incluye cuatro nuevas estaciones: San Mamés, Autonomía, Ametzola y Zabálburu (las estaciones de Autonomía y Zabálburu no estaban previstas inicialmente pero se ha incluido a petición de los vecinos del entorno). Además, se han reordenado otras dos estaciones existentes, Olabeaga y Abando, y se conecta con el Metro en San Mamés y Abando.

Los trenes de FEVE circulan por la Variante Sur desde mediados de 1997 y los de RENFE desde Marzo de 1999, lo que ha supuesto una importante mejora de la accesibilidad de los barrios del sur de Bilbao.

En la línea de FEVE de Bilbao-Balmaseda(-Santander) se han soterrado 0,8 Kms de su trazado en Ametzola, principalmente para poder generar un parque de 36.000 m², y se ha creado una estación conectada con RENFE. Además se han construido otras vías cubiertas para el mantenimiento de los trenes.

La línea de RENFE se ha construido bajo una estructura de cubrimiento que abarca una triple vía. Su ejecución se ha encontrado con serios problemas: preexistencia de edificación muy próxima al trazado, desorden de canalizaciones de servicios, necesidad de realizar la obra conviviendo con el paso de los trenes e, incluso, algo inicialmente no previsto: demolición y reconstrucción de los puentes sobre la trinchera ferroviaria en varias calles y, entre ellas, el de la Avenida de Sabino Arana que padece el número máximo de circulación de vehículos en Bilbao.

En cuanto al proceso constructivo, se ha puesto un especial énfasis en resolver la afección a la edificación colindante antes del comienzo de las obras mediante una triple acción. Primero, se han inventariado y estudiado la patologías de más de 70 edificios que existen a ambos lados del ferrocarril. Segundo, se ha exigido a las empresas constructoras el empleo de sistemas de perforación que transmitan el menor número vibraciones y ruidos. Tercero, se han instalado detectores en grietas o fisuras existentes de todos los edificios que han permitido, en tiempo real, detectar movimientos no esperados y controlar las operaciones de cimentación sin riesgos.

A continuación, se ha empezado a urbanizar el cubrimiento de la trinchera del ferrocarril para dar lugar a la Avenida del Ferrocarril, que se convertirá en una de las principales arterias de la ciudad. La futura avenida tendrá 1 Km de longitud y mejora la accesibilidad rodada a los barrios del sur de Bilbao, hoy no bien resuelta.

Las estaciones

Dentro de la actuación de transporte que supone la Variante Sur, se ha cuidado especialmente el diseño de las estaciones, tanto en lo que respecta a su volumen sobre rasante, el vestíbulo, como las partes soterradas, andenes y pasillos. Para ello, se convocó un concurso entre arquitectos e ingenieros menores de 40 años. Al ganador, el equipo bilbaíno IMB Arquitectos, se le encargó la nueva estación conjunta para RENFE y FEVE de Ametzola y la remodelación de la estación de Abando.

El diseño del edificio de la estación de Ametzola es poco convencional, tanto por su forma como por su textura. Su volumen se caracteriza por la geometría de la cubierta, que responde a la figura de un paraboloide hiperbólico que simboliza el efecto de esquina de alfombra levantada.

La cubierta y la fachada se han planteado como superficies acristaladas, inclinadas en sus tres lados, para reforzar la sensación de ingravidez.

Para su construcción se han combinado metal, vidrio y piedra; tres materiales que responden a las exigencias de calidad y durabilidad, necesarias para una obra pública que va a tener gran uso y que, además, está llamada a convertirse en el punto de referencia del nuevo Ametzola.

La estación de Ametzola dispone, además, de un acondicionamiento acústico, diseñado por el Centro de Investigación Tecnológica Labein, que atenúa las habituales molestias sonoras que soportan los usuarios en los andenes. Una falta de confort que se agudiza en el caso de las estaciones subterráneas debido al aumento del nivel acústico, originado por las diversas reflexiones de las ondas sonoras con el techo, el suelo y los laterales de la estación. Es la primera vez que este sistema se incorpora en una estación ferroviaria española.

Para solucionar estos inconvenientes, se optó por incorporar en la zona vertical bajo los andenes, una base de lana mineral y paneles metálicos, con perforaciones que oscilan entre los 3 y 10 mm de diámetro, que evitan la concentración de sonidos en el espacio donde los usuarios esperan la llegada de los trenes. Las paredes y el techo de la zona de andenes están constituidos, por un sistema de lamas cuyo ángulo de orientación obedece al cálculo para la menor reflexión sonora. Además, tras las lamas, así como en las entradas al túnel hasta una profundidad de 3 metros, se coloca un material de absorción acústica.

El segundo clasificado del concurso de diseño, el equipo de arquitectos Aurtenechea-Pérez Iriondo, ha realizado el diseño de las estaciones de Zabálburu y Autonomía.

Zabálburu es un buen ejemplo de como encajar una estación en una trinchera de gran profundidad, sin espacio y generando el mínimo desplazamiento de vías.

La estación tiene un único andén central desde el que, tras salvar una altura de 9 metros mediante escaleras mecánicas, se llega a un vestíbulo situado en cabalgavía. Se complementa con una pasarela peatonal sobre las vías construida en acero corten y acabados en acero inoxidable que, además de comunicar dos zonas de Bilbao, sirve para dar acceso a la estación desde ambos lados de la trinchera.

El vestíbulo de la estación de Zabálburu tiene una original forma de cápsula por fuera y produce una cierta idea de ligereza dentro de un entorno urbano muy degradado. Interiormente, su revestido de madera y sus reducidas dimensiones resulta muy cálido. Además, desde él se domina una panorámica del centro de Bilbao.

10. Galindo

El municipio de Barakaldo es por población el segundo de Bizkaia y el cuarto del País Vasco, ocupando una posición geográfica central en la estructura metropolitana de Bilbao.

La zona de Galindo, con una superficie de 500.000 m², ha estado, hasta fechas recientes ocupada por la actividad siderúrgica de Altos Hornos de Vizcaya, situándose entre el casco urbano de Barakaldo, el río Galindo y la Ría. De esta forma el mejor suelo del municipio ha estado ocupado por una implantación industrial y la ribera de ambos ríos ha resultado inaccesible para toda la población.

Sobre este suelo ya está en marcha una ambiciosa operación de regeneración urbanística, con el propósito básico de integrar a Barakaldo en la estructura metropolitana, incorporándolo al ámbito Ría y recuperando al mismo tiempo para la ciudad sus privilegiadas riberas.

El primero de los objetivos tiene mucho que ver con la Avenida del Nervión: será en el área de Galindo donde, con toda probabilidad comience a materializarse, tanto el propio eje como sus conexiones con nueva trama urbana de Galindo y del resto de Barakaldo.

Además, ya se ha aprobado formalmente la decisión de impulsar, dentro del ámbito Galindo, la implantación de un parque temático de atracciones. Esta instalación de ocio y tiempo libre, situada justamente a orillas de la Ría, tiene una clara vocación metropolitana e incluso regional, de forma que cabe esperar que contribuya de forma definitiva a centrar la posición de Barakaldo dentro del nuevo tejido metropolitano.

Por lo demás la operación se apoya en cuatro líneas básicas de actuación: la materialización de una nueva red viaria que sirva de soporte a la nueva estructura urbana; la creación de más de 200.000 m² de zonas verdes y espacios libres y peatonales. Se ha diseñado un parque lineal de ribera a lo largo de las márgenes del Nervión y del Galindo, con una longitud de más de dos kilómetros; la edificación de 2.000 nuevas viviendas, de ellas más de 500 de protección oficial; finalmente, fijar empleo estable en la zona mediante un área de actividad económica, que ya está en marcha, y la implantación del mencionado parque temático.

El conjunto de la Operación se desarrolla sobre un suelo que, en su práctica totalidad ha sido cedido por la Diputación Foral de Bizkaia a Bilbao Ría 2000. Al igual que en Abandoibarra, de la venta de las parcelas edificables resultantes se financian tanto la totalidad las obras de urbanización necesarias como alguna de las actuaciones incluidas en el Programa Urban-Barakaldo, cofinanciado por la Unión Europea.