

Bilbao Ría 2000

Revista de divulgación editada por la sociedad Bilbao Ría 2000 Mayo – Octubre 2001 Número 3



Abandoibarra
Viales en marcha

Bilbao La Vieja
LA PLAZA DEL BARRIO

Infraestructuras
Ferroviarias
Primera Intermodal
NUEVA GRAN VIA

Ametzola
La glorieta

GALINDO
**Viviendas para
Lasesarre**

Áreas de actuación

Proyectos

Parque de Ribera

Ampliación del actual Parque de Doña Casilda

Parque Campa de los Ingleses

Plaza de Euskadi

Torre de la Diputación

Dos edificios de oficinas a ambos lados de la torre

Centro comercial y de ocio Zubiarte

Hotel Sheraton

Cinco edificios residenciales (800 viviendas)

Biblioteca Universidad de Deusto

Paraninfo Universidad del País Vasco

Pasarela peatonal

Nuevas calles

Reparación de muelles

Ampliación de la Avenida de las Universidades

Sistema neumático de recogida selectiva de residuos sólidos urbanos

Abandoibarra

Proyectos

Parque de Ametzola

900 viviendas (150 de protección oficial)

Sistema neumático de recogida de residuos sólidos urbanos

Nuevas calles

Cubrimiento del ferrocarril (Renfe y FEVE)



Ametzola

Proyectos

Modificación línea de FEVE a su paso por Ametzola

Nuevo trazado y cubrimiento de Renfe entre Abando y Olabeaga

Remodelación estación de Abando

Estación de Zabálburu

Estación de Ametzola

Estación de Autonomía

Estación de San Mamés

Remodelación estación Olabeaga

Instalaciones para la lanzadera Renfe entre Olabeaga y Parke-Guggenheim

Urbanización Avda. del Ferrocarril entre Puento de Gordoniz y Luis Briñas

Cubrimiento y urbanización entre Luis Briñas y la Plaza Torres Quevedo

Tercera vía para mercancías entre San Mamés y Olabeaga

Aparcamiento subterráneo en San Mamés

Nueva estación de La Peña (Renfe)

Nueva estación de Miribilla (Renfe)

Nueva estación de Basurto (FEVE)

Nueva estación de Elejabarri (FEVE)

Infraestructuras ferroviarias

Editorial

Editoriala



Carta de presentación del nuevo Director General

Desde el pasado mes de enero he asumido las funciones de director general de BILBAO Ría 2000, responsabilidad que afronto con toda la ilusión y el entusiasmo que un proyecto tan apasionante e importante como éste merece. Esta nueva andadura, que supone de alguna manera una continuación a la labor que he realizado durante los últimos diez años al frente de Surbisa, empresa municipal que gestiona la regeneración del casco viejo de la capital vizcaína, me va a permitir profundizar en la proyección presente y futura de la ciudad desde el conocimiento de los orígenes de Bilbao. Para esta tarea, recibo una buena herencia que es justo reconocer y agradecer, y cuento con un gran equipo técnico. Así pues, mi primer objetivo va a ser llevar a buen término, en los plazos previstos, las actuaciones que ya están en marcha.

Sin duda, el Consejo de Administración de BILBAO Ría 2000 es la clave de gran parte del éxito de lo realizado hasta ahora, puesto que sus miembros han sabido anteponer y colocar por encima los intereses de la ciudad a las conveniencias del partido político al que pudieran representar. Mi segundo objetivo va a ser, por tanto, interpretar la voluntad de las instituciones presentes en BILBAO Ría 2000 para seguir manteniendo el consenso unánime en cada una de las decisiones que se adopten.

Pero nada de esto sería posible sin la colaboración del ciudadano, que tan pacientemente sufre las obras que se realizan en los distintos puntos de la ciudad y del área metropolitana de Bilbao. Mi pretensión es mantenerle informado e interesarle de todo lo que se haga desde la sociedad interinstitucional que dirijo. Así, en este tercer número de la revista que edita BILBAO Ría 2000 abordamos la urbanización de la Avenida del Ferrocarril, donde se han empezado a colocar los árboles, arbustos y plantas de flor que adornarán esta vía, llamada a ser una de las principales arterias de la ciudad. También explicamos cómo será la futura estación de Cercanías de Renfe en Santurtzi, y la nueva estación de San Mamés, básica en la ordenación del transporte urbano y primera intermodal de la capital vizcaína. Otros temas incluidos en este número son los bloques de viviendas y el polideportivo que se construirán en Galindo (Barakaldo), el desarrollo de las actuaciones iniciadas en Abandoibarra y Bilbao La Vieja, o la demolición y reconstrucción de una parte del Puente de Gordóniz para convertirlo en una glorieta que conecte magníficamente los barrios de Rekalde e Indautxu.

Mi experiencia en el terreno de la gestión urbanística me ha llevado a constatar que los procesos de rehabilitación urbana no se terminan nunca, puesto que son elementos que están muy relacionados con la sociología, y eso, por definición, es cuestión de tiempo. Quiere esto decir que, independientemente del cambio de personas, BILBAO Ría 2000 sigue trabajando para el futuro.

Angel María Nieva

Zuzendari Nagusi berriaren aurkezpen gutuna

Joan den urtarrilean hartu nituen nire gain BILBAO Ría 2000ren zuzendari nagusi izateko eginkizunak, eta hain proiektu garrantzitsu eta interesgarriak merezi duen ilusioz eta gogoz onartu dut erantzukizun hori. Betebehar berri hau, nolabait, azken hamar urteotan Surbisaren – Bizkaiko hiriburuaren hirigune zaharra bere onera ekartzeko zeregina duen udal enpresaren – buru bezala egin dudan lanaren jarraipena da eta hiriaren gaurko eta biharko proiektioan sakontzen lagunduko dit, Bilbo hiriaren jatorrien ezagutzatik abiatuta. Lan horretarako ondare bikaina jaso dut eta oso talde tekniko ona dut, eta bidezkoa da hori horrela aitortzea eta eskertzea. Horrela bada, jada abian dauden jarduketak aurreikusitako epeetan burutzea izango da nire lehen helburua.

Dudarik gabe, BILBAO Ría 2000ren administrazio kontseilua da orain arte egindako gehienaren arrakastaren giltza, bere kideek ordeztzen dituzten alderdi politikoek nahien aurretik hiriaren interesak jartzen jakin izan dutelako. Nire bigarren helburua, beraz, BILBAO Ría 2000an ordeztuta dauden erakundeek borondatea ulertzen saiatzea izango da, hartuko diren erabaki guztietan aho-batasunari eusten jarraitzeko.

Baina hori guztia ezinezkoa litzateke Bilbo hiriaren eta metropoli-barrutiaren puntu batzuetan eta besteetan egiten ari diren lanak egonarriz jasaten dituzten herritarren laguntzarik gabe. Nik zuzentzen dudan erakundearteko sozietateak egiten duen guztiaren berri ematea eta herritarrengan interesa piztea da nire nahia. Eta beraz, BILBAO Ría 2000ak argitaratzen duen aldizkariaren hirugarren ale honetan, Trenbideko Etorbidearen urbanizazioa dugu hizpide, hasiak baikara hiriaren kale nagusietako bat izango den bide hori apainduko duten zuhaitzak, zuhaixkak eta landare loreak aldatzen. Horrez gainera, Santurtziko Renferen hurbileko linearen geltokia nolako izango den azaltzen dugu, eta baita Santimamiko geltoki berria ere, hiriko garraioa antolatzeke funtsezkoa eta bizkaiko hiriburuko lehen intermodala. Eta beste gai batzuk ere agertzen dira ale honetan, esate baterako, Galindon (Barakaldo) egingo diren etxebizitza-blokeak eta polikiroldegia, Abandoibarran eta Bilbo Zaharrean hasitako jarduketak bilakaera eta Errekalde eta Indautxu auzoak modu bikainean lotuko dituen biribilgune bat egiteko Gordoniz Zubiaren zati bat nola bota eta berregingo den.

Hirigintzaren esparruan izan dudan esperientziak erakutsi dit hiriaren birgaitze prozesuak ez direla inoiz amaitzen, soziologiarekin lotura estua duten elementuak direlako, eta hori, definizioz, denbora kontua da. Horrek esan nahi du, pertsonen aldaketa gorabehera, BILBAO Ría 2000ak etorkizunerako lanean jarraitzen duela.

Angel María Nieva



Sumario

Aurkibidea



Editorial	3	Editoriala
Correo del Lector	5	Irakurlearen posta
BILBAO Ría 2000 hoy	6	BILBAO Ría 2000 gaur

Abandoibarra

Las calles de Abandoibarra	8	Abandoibarrako kaleak
Del PERI al parque	10	BEPBTik parkera
Robert Stern	12	Robert Stern

Ametzola

La glorieta de Gordóniz	14	Gordonizko biribilgunea
-------------------------	-----------	-------------------------

Infraestructuras Ferroviarias

La nueva gran vía	16	Kale nagusi berria
Evocación portuaria	19	Portuaren oroimena
La primera intermodal	20	Lehen intermodala

Galindo

Moderno y polivalente	24	Modernoa eta balioanitza
Mirando al patio interior	26	Barruko patioari begira

Bilbao La Vieja

La plaza del barrio	31	Auzoko plaza
---------------------	-----------	--------------

Actualidad

Curitiba	32	Curitiba
John Fitzgerald	34	John Fitzgerald

Correo del lector

Irakurlearen posta

Una revelación sorprendente



Como la mayor parte de los americanos, sabía poco de Bilbao hasta que quedó situada en el mapa turístico en 1997, gracias al espectacular Museo Guggenheim de Frank Gehry. Pero cuanto más leía sobre su ciudad – su descarnado pasado industrial, los proyectos para limpiar su ría, su reluciente nuevo metro, su transformación como foco cultural de primer orden... –, mayor era mi deseo de venir a verla con mis propios ojos. Hay tantas similitudes entre su ciudad y la mía, que pensaba que tal vez podíamos aprender algo de Bilbao. Y la verdad es que la revelación me ha sorprendido.

Milwaukee es una vieja ciudad industrial un poco más grande que Bilbao. Hablamos de 596.000 habitantes y de 1,7 millones en toda la región metropolitana. Nuestras fábricas, que han sido la base de nuestro desarrollo, se han

derrumbado. Pero nosotros, al igual que ustedes, estamos situados cerca del agua (tenemos tres ríos y el lago Michigan) y estamos limpiando estos recursos que han permanecido durante mucho tiempo olvidados. La remodelación del centro urbano, especialmente la construcción de nuevas viviendas a lo largo del río Milwaukee, prosigue intensamente. Además, hemos proyectado un nuevo anexo a nuestro museo de arte, diseñado por Santiago Calatrava, que corta el aliento.

¿Pero cómo podemos capitalizar aún más estos activos? El ejemplo de Bilbao sugiere que una planificación visionaria es un ingrediente clave. Además, la capital vizcaína ha contado con instrumentos tan eficaces en la gestión como BILBAO Ría 2000, lo que pone el listón muy alto para Milwaukee y otras ciudades que deseen emularla. Así, el plan maestro de César Pelli para la zona de Abando, con su combinación de instituciones culturales, viviendas, oficinas, espacios comerciales y de ocio, ayudará a crear una ciudad de 24 horas, tal como se dice en el moderno lenguaje del diseño urbano, planteada como un bello complemento al elegante Ensanche. Por otra parte, los proyectos que se han diseñado hasta ahora, incluyendo el Guggenheim, el puente Zubi-Zuri de Calatrava y el metro de Norman Foster, demuestran que la arquitectura de altura mundial es un elemento clave para el crecimiento económico y el turismo. En ese sentido, Bilbao es una fuente de inspiración para todas las ciudades que luchan por reinventarse a sí mismas en la era post-industrial.

Whitney Gould
Periodista especializada en urbanismo del Milwaukee Journal Sentinel

Bilbao Ría 2000 abre este espacio a las opiniones de los ciudadanos sobre su ciudad. Queremos que nos diga qué piensa de las obras, los proyectos... Asimismo, en cada número contaremos con la visión que del Bilbao metropolitano tienen destacados profesionales vinculados con el urbanismo.

Por favor, envíenos sus cartas, con una extensión nunca superior a las 30 líneas, a la siguiente dirección: Bilbao Ría 2000 Correo del lector
C. José María Olabari, 4 Planta C 48001 Bilbao

Nos visitaron

A lo largo de los cinco primeros meses de 2001, numerosos grupos de urbanistas, arquitectos y estudiantes venidos de diferentes puntos de España y Europa han participado en el programa de visitas de BILBAO Ría 2000, que permite conocer los principales proyectos y obras de la ciudad en un recorrido que abarca desde Abandoibarra hasta Portugalete. Entre otros, visitaron Bilbao grupos de alumnos y profesores de las Escuelas de Paisajismo y Turismo de Francia, así como de la Universidad Libre de Bruselas, del Art Institute of Chicago y de la Escuela de Arquitectura de Alicante. También han tomado parte en estos recorridos delegaciones de profesionales y políticos procedentes de Dublín (Irlanda), Róterdam (Holanda) y Brasil.

No hay que olvidar tampoco a los escolares de 4º de ESO de los diferentes centros escolares de Bizkaia. No en vano, 38 grupos de estos colegios, lo que supone un total de 1.900 alumnos, participaron en el programa de visitas de BILBAO Ría 2000 de enero a mayo de este año.

Bisita egin digute

2001. urtearen lehendabiziko bost hilabeteetan, Espainiako eta Europako toki batzuetatik eta besteetatik etorritako urbanista, arkitekto eta ikasle talde askok parte hartu dute BILBAO Ría 2000ren bisita-programan, Abandoibarran hasi eta Portugaleterainoko ibilaldietan, hiriko proiektu eta lan nagusiak ezagutuz. Besteak beste, Frantziako paisajismo eta Turismo Eskoletako ikasle eta irakasle taldeak izan ditugu bisitan, eta baita Bruselako Unibertsitate Librekoak, Chicagoko Art Institutetakoak eta Alacanteko Arkitektura Eskolakoak ere. Dublinetik (Irlandatik), Rotterdametik (Herbeheretatik) eta Brasiletik etorritako profesional eta politiko taldeek ere parte hartu dute ibilaldi horietan.

Ez dira ahaztu behar Bizkaiko ikastetxe batzuetatik eta besteetatik etorritako 4. mailako DBHko ikasleak ere. Izan ere, 38 talde etorri zaizkigu ikastetxe horietatik, eta beraz, 1.900 ikaslek hartu dute parte guztira aurtengo urtariletik maiatzera bitartean BILBAO Ría 2000ren bisita-programan.

E-MAILS

Me interesa muchísimo el tema de la recuperación y reordenación de la ría de Bilbao ya que podría ser de gran utilidad para mi ciudad, Medellín, la cual es atravesada por un río. Actualmente estoy haciendo una investigación sobre este tema: La ciudad, el río y los sistemas de movilidad.
Ana Isabel Barcelona

Su revista me parece una excelente publicación para seguir de cerca el avance urbanístico de Bilbao.
Carlos Bilbao

La revista que editan es de gran calidad y digna de conservarse.
José Miguel Bilbao

Me he enterado de la existencia de su página web y me parece todo un acierto.
Gabriel Pamplona

En junio del año pasado tuve la oportunidad de conocer Bilbao. En este sentido, agradezco poder contar con una publicación, impecable en todos sus aspectos, sobre la ciudad.
Rodrigo Santa Fé, Argentina

Bilbao Ría 2000 hoy

Bilbao Ría 2000 gaur

BILBAO Ría 2000 es una sociedad anónima de capital público que se creó el 19 de noviembre de 1992. Está constituida a partes iguales por la administración central del Estado a través del Ministerio de Fomento y empresas dependientes del mismo (SEPES – Entidad Pública Empresarial de Suelo –, Autoridad Portuaria de Bilbao, Renfe y FEVE), así como por las administraciones vascas (Gobierno Vasco, Diputación Foral de Bizkaia, y los Ayuntamientos de Bilbao y Barakaldo).

Su misión es recuperar zonas degradadas o áreas industriales en declive del Bilbao metropolitano. Para lograr este objetivo, se encarga de coordinar y ejecutar actuaciones que integran urbanismo, transporte y medio ambiente. Son proyectos desarrollados con un enfoque global, que cuentan con la participación y apoyo de todas las administraciones.

BILBAO Ría 2000 es fruto del clima de entendimiento existente entre las distintas administraciones, en el marco de un proceso de colaboración para la transformación de Bilbao. Así, el Ayuntamiento de Bilbao diseña en 1987 su primer Plan General de Ordenación Urbana, donde se señala que las grandes oportunidades para el desarrollo de la ciudad se sitúan en Abandoibarra y Ametzola, suelos propiedad de empresas de la administración central. La existencia de una Dirección General dentro del ya desaparecido Ministerio de Obras Públicas y Transporte (hoy Fomento), encargada de coordinar actuaciones en las ciudades, propició la creación de una entidad participada al 50% por cada una de las partes para llevar a cabo la regeneración del Bilbao metropolitano.

¿Qué es Bilbao Ría 2000?

Zer da Bilbao Ría 2000?

BILBAO Ría 2000 kapital publikoa erabiltzen duen elkarte anonimoa da eta 1992ko azaroaren 19an sortu zen. Estatuko administrazio zentralak eta euskal administrazioek osatzen dute erdibana. Fomento Ministerioak eta honen enpresek ordezkatzten dute Estatua (SEPESek – Lurzoruak Sustatu eta Ekipatzeko Estatuko Elkartek –, Bilboko Portu Agintaritzak, Renfek eta FEVEk), eta euskal administrazioen aldetik, berriz, Eusko Jaurlaritzak, Bizkaiko Foru Aldundiak eta Bilboko eta Barakaldoko udalek.

¿Qué hace Bilbao Ría 2000?

Zein da Bilbao Ría 2000ren lana?

Bere egitekoa Bilbo metropolitarrako zona degradatuak eta gainbehera dauden industria eremuak berreskuratzea da. Helburu hori lortzeko, hirigintza, garraioa eta ingurugiroa batera hartzen dituen jarduketak koordinatzen eta burutzen ditu. Ikuspegi orokor batetik garatzen dira proiektuak eta administrazio guztien esku-hartzea eta apoioa dute.

¿Cómo surge Bilbao Ría 2000?

Nola sortu zen Bilbao Ría 2000?

Bilbo itxuraldatzeko elkarlan prozesuaren barruan administrazio batzuen eta besteen artean sortu zen elkar-ulertze giroaren ondorio da BILBAO Ría 2000. Hala, Bilboko Udalak 1987. urtean diseinatu zuen lehendabiziko Hiri Antolakuntzarako Plan Orokorra, eta bertan aipatzen zen Abandoibarrako eta Ametzolako gunek zirela hiriak garatzeko zituen aukera onenak, eta administrazio zentralaren esku zeudela lurzoru horiek. Desagertutako Garraio eta Herrilan Ministerioaren barruan (gaur Fomento dena) hirietako jarduketak koordinatzeko zeregina zuen Zuzendaritza Nagusi bat egoteak bide eman zuen, alde bakoitzak %50eko eskuhartzea zuen entitate bat sor zedin Bilbo metropolitarrak berritzeko.

Su misión es recuperar zonas degradadas o áreas industriales en declive del Bilbao metropolitano.

Bilboko metropoli eremuko zona kaltetuak edo gainbehera doazen industri gunek berreskuratzea da bere egitekoa.

BILBAO Ría 2000 nació con una aportación de capital de 300 millones de pesetas. A partir de ahí, la entidad ha demostrado capacidad para lograr su equilibrio financiero sin necesidad de recurrir a los presupuestos públicos, con una inversión total prevista en los distintos proyectos de hasta 60.000 millones.

El esquema es el siguiente: los accionistas ceden los terrenos que tienen en las zonas centrales de Bilbao y Barakaldo, al tiempo que los Ayuntamientos recalifican los suelos. Con esta base, BILBAO Ría 2000 invierte en la urbanización de los mismos y vende las parcelas a los promotores privados. Como son suelos ubicados en áreas muy céntricas, (lo que significa que sobre ellos existe una gran demanda) su venta genera plusvalía. Esta plusvalía, a su vez, se reinvierte en actuaciones importantes para la ciudad, como es el caso de Variante Sur, Bilbao La Vieja y el programa Urban-Barakaldo. Además, BILBAO Ría 2000 cuenta con subvenciones de la Unión Europea.

¿Cómo se financia?

Nola finantzatzen da?

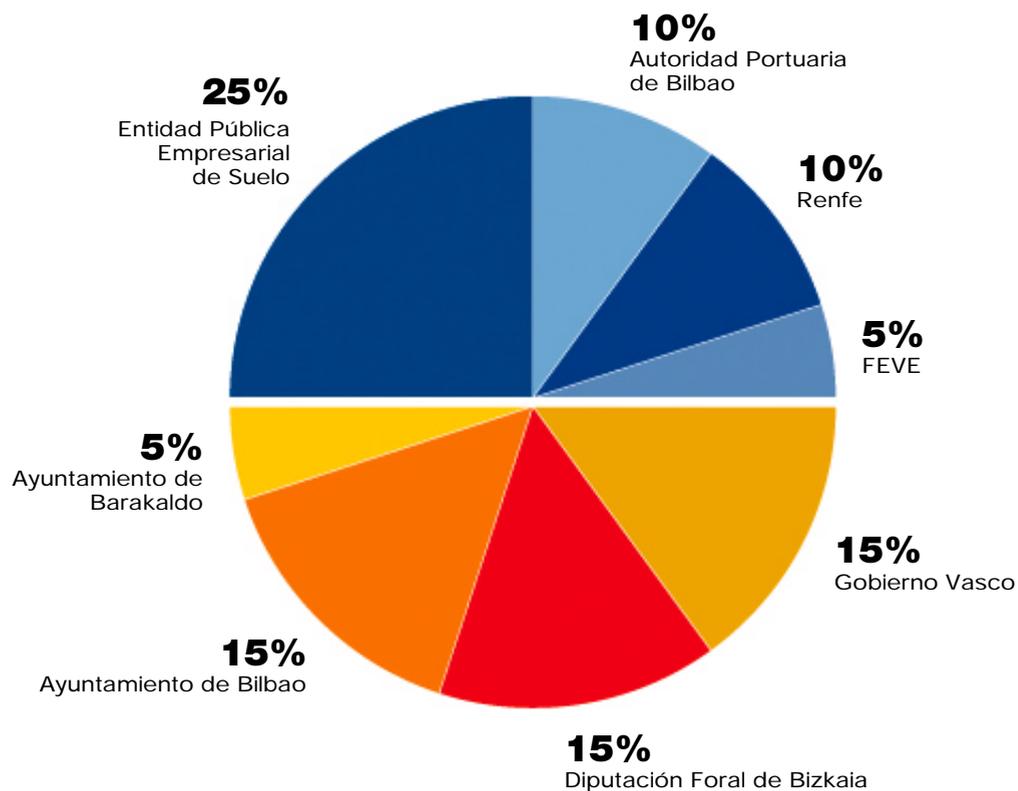
BILBAO Ría 2000 300 milioi pezetako kapital txikiarekin jaio zen. Hortik aurrera, bere finantza-oreka iristeko gai dela erakutsi du entitateak, aurrekontu publikoei heldu gabe, eta proiektu batzuetan eta besteetan guztira 60.000 milioiko inbertsioa egingo duela aurreikusten da.

Akziodunek Bilbaoko eta Barakaldoko erdiguneetan zituzten lurzoruak utzi, eta udalek birkalifikatu egin zituzten. Oinarri horrekin, BILBAO Ría 2000ak urbanizatu eta promotore pribatuei saldu zizkien lursailak. Oso erdialdean dauden lurzoruak direnez, eskaria ere oso handia izan da eta saltzean gainbalio handiak lortu dira. Gainbalio hori, azkenik, hiriarentzat garrantzitsuak diren jarduketak egiteko erabili dira, hala nola, Hegoaldeko Saihesbidea, Bilbo Zaharra eta Urban-Barakaldo programa. Gainera, BILBAO Ría 2000ak Europako Batasunaren dirulaguntzak jasotzen ditu.



Consejo de Administración (de izquierda a derecha) D. José Antonio Campos Granados Diputado Foral de Promoción Económica D. José M^a Iruarrizaga Artaraz Viceconsejero de Presupuestos y Control Económico del Gobierno Vasco D. José Angel Corres Abásolo Presidente de la Autoridad Portuaria de Bilbao D. Borja Quilez Brier Director de Comunicación y Adjunto a la Presidencia de FEVE D. Enrique Villar Montero Delegado del Gobierno en el País Vasco D. Fernando Nasarre y de Goicoechea Director General de Vivienda y Urbanismo del Ministerio de Fomento D. José Félix Basozábal Zamakona Diputado Foral del Departamento de Transportes y Obras Públicas D. Josu Bergara Etxebarria Diputado General de Bizkaia D. Antonio Basagoiti Pastor Concejal del Ayuntamiento de Bilbao D. Iñaki Azkuna Urreta Alcalde de Bilbao, Presidente de BILBAO Ría 2000 D. Angel M^a Nieva García Director General de BILBAO Ría 2000 D. Pedro M^a Vargas Corta Letrado Vicesecretario del Ayuntamiento de Bilbao D. José M^a Gorordo Bilbao Concejal del Ayuntamiento de Bilbao D. Ibon Areso Mendiguren Teniente de Alcalde-Delegado de Obras y Servicios y Urbanismo del Ayuntamiento de Bilbao D. Juan Vicente Cabezas Moro Subdirector General de Construcción de Infraestructuras Ferroviarias del Ministerio de Fomento D. Miguel Pozo de Castro Subdirector General de Planeamiento de Infraestructuras del Ministerio de Fomento Carlos Pera Tambo Alcalde de Barakaldo
Ausentes en la fotografía: D. Dimas Sañudo Aja Concejal del Ayuntamiento de Bilbao D. Alvaro Amman Rabanera Consejero de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco D. Benigno Blanco Rodríguez Secretario de Estado de Infraestructuras y Transportes del Ministerio de Fomento D. Francisco José Ormazábal Zamakona Consejero de Ordenación del Territorio, Vivienda y Medio Ambiente del Gobierno Vasco D. Ramón Escribano Méndez Director General de Infraestructura y Servicios de Renfe

Composición accionarial





Vista actual de las obras en Abandoibarra



Abandoibarrako kaleak

Las calles de Abandoibarra

Comienza la urbanización de la Avenida de Abandoibarra y la calle Lehendakari Leizaola.

De cara al desarrollo del área de Abandoibarra, BILBAO Ría 2000 afronta ahora la urbanización de dos viales fundamentales en la zona. Se trata de la Avenida de Abandoibarra, de la que ya está realizada su parte inicial correspondiente al acceso al Palacio Euskalduna, y la calle Lehendakari Leizaola. Con un presupuesto de 1.600 millones de pesetas, está previsto que las obras se inicien en el mes de septiembre, concluyendo las mismas en diciembre de 2002. Lo importante, en cualquier caso, es que estas dos vías transformarán completamente la percepción del nuevo espacio llamado a convertirse en el centro de la ciudad.

Hay que tener en cuenta que la urbanización de la Avenida de Abandoibarra, una gran alameda que irá desde la rotonda de Euskalduna hasta el Paseo de Uribitarte, sustentará el

desarrollo de la zona y dará servicio a los nuevos usos públicos y privados previstos para los próximos dos años, caso del hotel Sheraton, que podría estar finalizado en diciembre de 2002; el primer bloque de viviendas o el centro comercial Zubiarte. *Grosso modo*, lo que ahora se urbaniza conllevará la desaparición de la carretera del Parque, lo que a su vez permitirá ampliar el Parque de Doña Casilda en algo más de 22.000 metros cuadrados, actuación que se realizará entre 2002 y 2004.

Como características principales de la nueva avenida, destaca su concepción como una vía de tráfico lento, estableciéndose cuatro carriles (dos en cada dirección) desde la rotonda de Euskalduna hasta la confluencia con la nueva calle Lehendakari Leizaola, y sólo dos carriles en el resto de la vía. Además, esta alameda, planteada con dos filas de árboles y otras



La urbanización de la nueva avenida sustentará el desarrollo de la zona

zonas verdes, contará con una mediana de doce metros de ancho por donde discurrirá el tranvía.

Por su parte, Lehendakari Leizaola – en realidad una prolongación de la calle Juan de Ajuriagerra – irá desde la Avenida de Abandoibarra hasta la Plaza de Euskadi. Será una calle con una anchura de treinta metros, lo que la equipara en dimensiones a la Gran Vía. De ese ancho, 21 metros corresponderán a aceras y zonas verdes arboladas, y los nueve restantes, a dos carriles de coches con una única dirección y una banda de aparcamiento. Esta obra, muy compleja en su planteamiento puesto que la nueva avenida se va a construir sobre las actuales vías del ferrocarril, lo que obliga a completar la trama urbana, integrará por primera vez una galería de servicios (luz, telefonía, electricidad...) para la zona. Esto significa que la implantación de nuevos servicios ya no requerirá el levantamiento de zanjas.



Vista de los muelles

A bandoibarrako eremua garatuz joateko, esparru horretako bi bide garrantzitsu urbanizatu behar ditu orain BILBAO Ria 2000ak. Abandoibarra Etorbidea – zeinaren hasierako zatia, Euskalduna Jauregiaren sarbideari dago-kiona egina baitago jada –, eta Lehendakari Leizaola kalea. 1.600 milioi pezetako aurrekontua dago horretarako eta lanak irailean hasiko direla aurreikusten da, 2002ko abenduan amaitzeko. Nolanahi ere, zera da garrantzia duena, bi bide horiek hiriarren erdigunea izango den espazio berriaren ikusmena erabat aldatuko dutela.

Kontuan izan behar da Abandoibarra Etorbidearen urbanizazioa, Euskaldunaren biribilgunetik Uribitarte Pasealekura joango den zumarkale zabala, eremu horren garapenaren oinarri izango dela eta datozen bi urteetarako aurreikusten diren erabilera publikoei eta pribatuei zerbitzu emango diela, esate baterako, 2002. urtearen abendurako amaitzea espero den Sheraton hotelari, lehen etxe-blokeari edota Zubiarte saltoki guneari. Grosso modo, orain abian dauden lanen ondorioz Parkeko errepidea desagertuko da, eta horrek, bere aldetik, Kasilda Iturrizar Parkea zabaltzeko bidea emango du; 22.000 metro karratu inguru erantsiko zaizkio eta 2002–2004 bitartean burutuko da jarduketa hori.

Honako hauek izango dira etorbide berriaren ezaugarri nagusiak: ibilgailuak astiro ibili beharko duten bidea izango da, lau ildo izango ditu (bi norabide bakoitzeko) Euskalduna biribilgunetik hasi eta Leizaola Lehendakaria kale (jarr. 11. or)

Con un presupuesto de 1.600 millones, está previsto que las obras de urbanización se inicien en el mes de septiembre de 2001, concluyendo las mismas en diciembre de 2002.

Así se planifica, diseña y ejecuta una actuación urbanística

Del PERI al parque

La planificación, diseño y ejecución de una actuación sobre suelo público conlleva multitud de decisiones de carácter administrativo y urbanístico, todas ellas tendentes a lograr que la intervención prevista se ejecute con el mayor consenso posible. No obstante, cada obra tiene su singularidad. Y es que no hay dos iguales. En cualquier caso, el punto de partida para cualquier proyecto que se realice en el área de Abandoibarra lo establece el PERI (Plan Especial de Reforma Interior). En este primer documento quedan definidas las “grandes manchas” que se destinarán a los distintos usos. Es decir, aquí habrá un parque, allí una calle, etc. Así pues, este documento marca las reglamentaciones urbanístico-administrativas que dan sustento al diseño urbano realizado por el arquitecto César Pelli en su Master Plan.

En el caso concreto del Parque de Ribera, por poner un ejemplo de una obra que ya está en marcha, el proceso seguido fue el siguiente. En primer lugar, BILBAO Ría 2000 convocó un concurso de ideas a nivel nacional entre profesionales de la arquitectura y el urbanismo, y posteriormente se expusieron al público las propuestas realizadas para que los vecinos pudieran opinar sobre las mismas. De hecho, el jurado que eligió el

proyecto ganador tuvo en cuenta el voto de la ciudadanía.

Una vez elegido el proyecto, el arquitecto redactó un anteproyecto, documento que configura a nivel de dibujo el nuevo parque y que permite, y ésta es su principal virtud, establecer un debate con la institución a la que le corresponde dar el visto bueno a la obra, en este caso el ayuntamiento de la ciudad. Sólo una vez que se alcanzaron unos criterios uniformes, el arquitecto trabajó el proyecto definitivo, proceso que suele durar entre 4 y 6 meses. A esto le siguió el trámite administrativo, es decir, el Ayuntamiento lo aprueba inicialmente y luego lo somete a información pública, para que cualquier ciudadano pueda realizar alegaciones y sugerencias. Contestadas éstas, la corporación municipal resolvió y aprobó definitivamente el proyecto. Sólo quedaba convocar un concurso público para adjudicar la obra. Se recibieron distintas ofertas de constructoras, y el Consejo de Administración de BILBAO Ría 2000 resolvió la adjudicación, contratándose y ejecutándose la obra. El último trámite, una vez finalizada la actuación, será transmitir dicha obra (en este caso el Parque de Ribera) al Ayuntamiento, propietario de ese suelo público y, por ende, responsable de su mantenimiento y conservación.

ur publikoan egin beharreko jarduketa bat planifikatzeko, diseinatzeko eta gauzatzeko administrazioari eta hirigintzari dagozkion erabaki asko hartu behar dira, guztiak aurreikusitako esku-hartzea ahalik eta adostasun handienarekin egiteko helburuz. Hala ere, lan bakoitzak ditu bere berezitasunak, ez baitaude bi berdinarak direnik. Nolanahi ere, Abandoibarran egitekoa den edozein proiekturen abiapuntua BEPBak (Barne Erreformako Plan Bereziak) finkatzen du. Lehen txosten horretan definitzen dira erabilera batzuetarako eta besteetarako izango diren arlo handiak. Hau da, hemen parke bat egongo da, han kale bat, eta abar. Beraz, dokumentu horrek Cesar Pelli arkitektoak bere Master Planean egindako hiri-diseinuari eusten dioten hirigintza eta administrazio arauak finkatzen ditu.

Erriberako Parkeari dagokionez, esate baterako, abian dagoen lan baten adibidea ematearren, honako hau izan zen jarraitu zen prozesua. Lehendabizi BILBAO Ría 2000ak ideia lehiaketa baterako deialdia zabaldu zuen nazio mailan arkitekturako eta hirigintzako profesionalen artean, eta horren ondoren jendaurrean jarri ziren ikusgai egindako proposamenak herritarrek beren iritzia eman zezaten. Eta azkenean, proiektu irabazlea aukeratzeko ardura zuen epaimahaiak, kontuan izan zituen

herritarren botoak erabakia hartzerakoan.

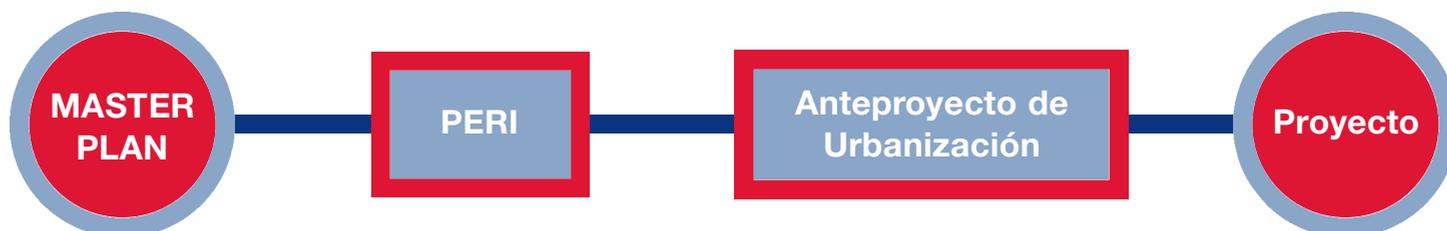
Behin proiektua aukeratu ondoren, arkitektoak aurreproiektu bat idatzi zuen, parke berria marrazkitan taxutzen zuen dokumentua, eta lanei oniritzia eman behar dien erakundearekin – guri dagokigun kasu honetan udalarekin –, eztabaida bat sortzeko bidea ematen zuena, eta hori da, hain zuzen ere, bere egiteko garrantzitsuena. Irizpideak bateratu ondoren hasi zen arkitektoa behin betiko proiektua lantzen, eta prozesu horrek 4–6 hilabete inguru behar izaten ditu. Horren ondoren administrazioarekiko izapideak bete behar izan ziren, hau da, udalak hasierako onespena eman zion eta gero jendaurreko erakustaldia egin behar izan zen, herritarrek alegazioak eta iradokizunak egin ahal izan zituzten. Horiei erantzun ondoren, udalbatzak behin betiko onetsi zuen proiektua. Lanak esleitzeko lehiaketa publikoa iragartzea besterik ez zen falta. Enpresa eraikitzaile batzuen eta besteen eskaintza ugari jaso ziren eta BILBAO Ría 2000ren administrazio kontseiluak erabaki zuen nori eman lana, beraz, kontratua egin eta lanak burutu ziren. Azken izapidea, behin jarduketa amaitu eta gero, obra hori (kasu honetan Erriberako Parkea) Udalaren esku uztea izango da, bera baita lur publiko horren jabea eta, beraz, mantenimendu eta kontserbazio lanen arduraduna.

Diseño urbano de Abandoibarra, realizado por el arquitecto César Pelli

Reglamentación urbanístico-administrativa que da sustento a dicho diseño urbano.

Documento realizado por un arquitecto que configura a nivel de dibujo la obra a realizar y que se somete a la opinión de los agentes sociales implicados.

Documento definitivo que realiza el arquitecto una vez establecidos unos criterios uniformes sobre la actuación prevista.





berriarekin elkartu arte, eta bi ildokoa izango da gainerakoan. Bi zuhaitz lerro eta beste berdegune batzuk izango dituen zumarkale honek, Tranbia ibiliko den 12 metro zabaleko erdiko bide bat izango du, gainera.

Bestalde, Leizaola Lehendakaria kalea, Juan Ajuriaguerra kalearen luzapena baizik izango ez dena, Abandoibarra Etorbidean hasi eta Euskadiko Plazaraino joango da. 30 metro zabaleko kalea izango da, eta beraz, Don Diego Lopez de Haro kale nagusiaren parekoa tamainaz. Zabalera horretatik 21

metro espaloietarako eta berdegune zuhaitzuetarako izango dira, eta gainerako 9ak, ibilgailuentzako norabide bakarreko bi ildoetarako eta aparkaleku-zerrenda baterako. Lan horien planteamendua oso zaila izan da, izan ere, etorbide berria gaur egungo trenbidearen gainean egingo da, eta horrek hiriko ehuna osatzera behartuko du, eta bestalde, eremu horretarako zerbitzu-galeria bat (argia, telefonoa, elektrizitatea...), hirian inoiz egin den lehena, izango du. Horrek esan nahi du zerbitzu berriak sartu nahi izanez gero, ez dela lubakirik egin beharko.



La Avenida de Abandoibarra irá desde la rotonda de Euskalduna hasta el Paseo de Uribitarte

Robert Stern

“La ciudad siempre debe ser más importante que sus monumentos”

Decano de la Facultad de Arquitectura de la Universidad de Yale, el norteamericano Robert A. M. Stern se ha encargado del proyecto del centro comercial y de ocio de Abandoibarra, conocido con el nombre de Zubiarte. Este espacio, según explica Stern, aspira a convertirse en centro de la vida urbana.

– ¿Qué opinión le merece Abandoibarra?

Yo creo que es un proyecto maravilloso que responde a la pregunta que se hacía todo el mundo tras la edificación del Guggenheim: ¿cuáles serán los siguientes pasos que habrá que dar para seguir construyendo ciudad? En ese sentido, la virtud de Abandoibarra es que tiene fuerza propia y que de ninguna manera se siente intimidada por el museo y su presencia.

– Como otros arquitectos, usted ha tenido que adaptar su diseño de centro comercial al Master Plan para la zona desarrollado por César Pelli. ¿Se ha sentido cómodo?

Respeto cualquier plan maestro porque lleva mucho trabajo, aunque, como es lógico, representa una serie de limitaciones para los profesionales. Hay muchos arquitectos que se quejan de esas barreras pero las limitaciones desde mi punto de vista sirven para estimular la creatividad. Si echamos un vistazo a la Gran Vía bilbaína,

observamos que hay una idea muy fuerte de plan maestro, pero vemos también el buen trabajo que han hecho los arquitectos para superar ese tipo de retos. Cuando trabajas en una ciudad, ésta debe ser siempre más importante que los monumentos individuales que contiene. Es una tensión entre urbanismo y monumentalismo que produce obras muy interesantes.

– La filosofía de Abandoibarra ha sido la de conseguir un espacio vivible y habitable para el ciudadano. ¿De qué forma se ha trasladado ese planteamiento a su centro comercial?

Zubiarte está enfrente de la ciudad, respetando los edificios que tiene cerca, respetando las calles y respetando el carácter urbanístico de la zona. De ahí que se hayan utilizado materiales y elementos compositivos tradicionales de El Ensanche bilbaíno. Además, las paredes del centro comercial tendrán aberturas, escaparates, accesos a tiendas, para que se pueda entrar y salir. En el interior, habrá tres calles principales, que serán como una prolongación de la “calle pública”. Y luego está el gesto curvo del edificio, que se abre hacia la ría y que dará a los ciudadanos de Bilbao uno de los pocos lugares públicos desde donde poder contemplar su ría a cierta altura. Allí habrá terrazas amplias que, con el buen tiempo, serán maravillosas para pasear o, simplemente, pasar el rato.



“El proyecto de Abandoibarra deja lo que hemos hecho en Nueva York a nivel de aficionado, y estoy seguro de que cuando se termine recibirá gran atención internacional.”

– Queda clara su apuesta por un centro comercial que se convierta en catalizador de la vida urbana

Hoy en día, la cultura, la actividad comercial y el ocio son elementos que convergen. Por eso, la misión de Zubiarte es conseguir una ciudad que trabaje y funcione 20 horas al día.

Además, ahora que hay tantos turistas en Bilbao, yo espero que los restaurantes y los comercios allí situados sean lugares donde los visitantes puedan establecer una interacción con la ciudadanía local.

– ¿Qué aporta Bilbao al urbanismo y a la arquitectura de este siglo?

La oportunidad de desarrollar las orillas de la ría permite a Bilbao demostrar que ha sido capaz de capitalizar el primer gran monumento del siglo XXI, que no es otro que el Museo Guggenheim. De hecho, el proyecto de Abandoibarra deja lo que hemos hecho en Nueva York a nivel de aficionado. Estoy seguro de que cuando se termine va a recibir una gran atención internacional.

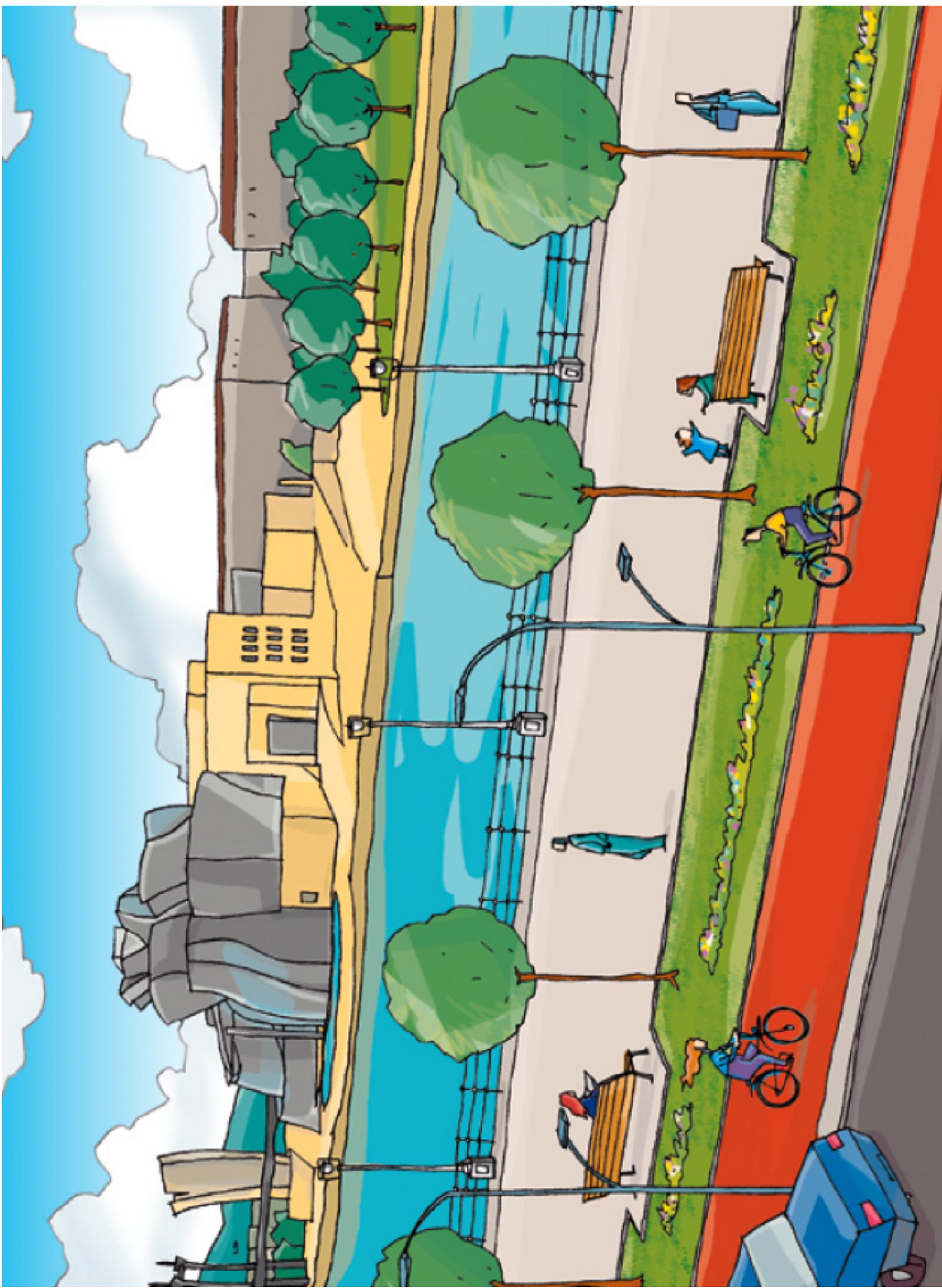
– ¿Personalmente le gusta Bilbao?

He descubierto una zona urbana muy sofisticada en un marco natural fantástico. La Gran Vía, por ejemplo, me parece increíble, al igual que la plaza donde se encuentra el Arriaga y muchos edificios, concebidos como pequeños rascacielos, que se levantaron a mediados del siglo XX. Pero creo que lo que más me impresiona es que la ciudad ha mantenido unido su tejido urbano, preservando una escala peatonal muy agradable; todo está a diez minutos de distancia. Ahora espero que el ciudadano sitúe también Abandoibarra a esos diez minutos de distancia.



Imágenes del proyecto del centro comercial y de ocio Zubiarte





AVENIDA DE LAS UNIVERSIDADES

La Avenida de las Universidades, actualmente en obras, se convertirá en un paseo ajardinado para uso y disfrute de los ciudadanos. Ilustración: Manuel Ortega

Gordonizko biribilgunea

LA GLORIETA DE GORDONIZ

Esta actuación obliga a la demolición y reconstrucción de un tramo del puente sobre el que se sitúa la nueva plaza.

Una de las obras previstas en la zona de Ametzola es el establecimiento de una glorieta en el puente de la calle Gordóniz, actuación que se enmarca dentro de la urbanización de la Avenida del Ferrocarril y que constituye un hito urbano de conexión de los barrios de Rekalde e Indautxu. Pero esta intervención conlleva, además, otra obra de gran calado: la demolición y reconstrucción del tramo norte del Puente de Gordóniz sobre el que se asienta la glorieta, diseñada por el estudio de arquitectura IMB, y cuyo proyecto constructivo y dirección de obra corresponden a TYPSA.

La intervención sobre el puente se va a realizar de forma que incida lo menos posible en el ritmo de vida de los usuarios de la zona.

de Gordóniz, de casi un 6 por ciento. Y este recrecido implicaba un aumento de la carga. Por esta razón, BILBAO Ría 2000 encargó a Labein un estudio para conocer el estado de la citada construcción, con cincuenta años de antigüedad, sin juntas estructurales y carente de mantenimiento,

Lógicamente, el establecimiento del nuevo espacio urbano previsto en Ametzola obligaba a realizar una investigación sobre la estructura del puente. No en vano, para poder regularizar las pendientes de la glorieta había que recrecer la rasante actual del Puente



La nueva glorieta conecta los barrios de Rekalde e Indautxu

determinándose su escasa capacidad portante de cara a acometer la actuación prevista.

Barajadas tres alternativas – refuerzo y rehabilitación, demolición parcial de los tramos críticos o demolición total –, el Consejo de Administración de BILBAO Ría 2000 adoptó esta última solución por considerar que no sólo garantizaba una vida útil más larga para todo el puente (de hasta 100 años, frente a los 30 de las otras propuestas), sino que presentaba un plazo

de ejecución más corto (tres meses) y suponía un menor coste en la reposición de las redes de servicios previstas en la obra de la Avenida del Ferrocarril. Asimismo, establecía la posibilidad de ajustar a rasantes definitivas la estructura nueva.

El tramo del puente objeto de las obras, estimadas en 235 millones de pesetas, mide unos cien metros, aunque la zona “crítica” se concentra en los primeros 40 metros, correspondiente a dos “vanos” (el vano es el tramo entre pilas), el primero de

los cuales se sitúa sobre el paso de la Línea Sur de Cercanías de Renfe y la de FEVE, y el segundo, sobre el acceso a la Central de Recogida Selectiva de Residuos Sólidos Urbanos de Ametzola.

En cualquier caso, el planteamiento de la intervención, que supone básicamente desmontar el tablero antiguo del puente y sustituirlo por otro, se va a realizar de forma que incida lo menos posible en el ritmo de vida de los usuarios de la zona. Así, dado que es necesario cortar por completo el paso de personas y vehículos, se han previsto ambiciosos planes de desvío del tráfico y de servicios urbanos afectados (alumbrado, abastecimiento de agua, energía eléctrica...). Y de cara a generar las menores molestias, se intentará realizar el levantamiento del tablero de la parte más crítica del puente durante el mes de agosto. Lo importante es que estas obras se ajustarán a los plazos previstos para la finalización de la urbanización de la Avenida del Ferrocarril.

dioak diseinatu du biribilgunea eta TYPsari egokitu zaizkio eraikuntza proiektua eta lanaren zuzendaritza.

Jakina, Ametzolan aurreikusten zen hiri eremu berriak zubiaren egiturari buruzko ikerketa bat egitea eskatzen zuen. Izan ere, biribilgunearen aldapak berdindu ahal izateko Gordoniz Zubiaren bide zoruak gaur egun duen sestra, ia ehuneko 6koa, lautzea beharrezkoa zen. Eta gehitze horrek zama handitzea zekarren. Hori dela eta, BILBAO Ria 2000ak ikerketa bat egin zezan eskatu zion Labeini, eraikuntza horren egoera zein zen jakiteko; zubiak ez du junturarik bere egiturari eta orain berrogeita hamar urte egin zenetik ez zaio mantentimendu lanik egin; ikerketak aditzera eman zuen zubiaren eusteko ahalmena ez zela nahikoa aurreikusitako jarduketari burutzeko.

Hiru aukera proposatu ziren – sendotu eta birgaitzea, arazoak sortzen dituen aldearen zati bat botatzea eta zati hori erabat botatzea –, BILBAO Ria 2000ren Ad-

tarako; ehun metro izango dira guztira, “arazoak”, berez, lehen berrogei metroetan baldin badaude ere, zubiaren bi “begiei” dagokien zatian (begia bi zutabeen arteko hutsarteak da) hain zuzen ere; lehendabizikoa Renferen Hurbileko Hegoaldeko linearen eta FEVErenaren gainean dago, eta bigarrena, Ametzolako Hiri Hondakin Solidoak Biltzeko Zentralaren sarreraren gainean.

Nolanahi ere, zubiaren taula zaharra kendu eta beste bat jartzea izango da, funtsean, jarduketaren muina eta inguru horretako erabil-tzaileen bizimoduan ahalik eta eragin txikiena izan dezan saiatuko gara. Hortaz, pertsonen eta ibilgailuen joan-etorria era-

Zubian egingo diren lanek erabiltzaileen joan-etorrietan ahalik eta eragin txikiena izan dezaten saiatuko gara.



Ametzolako esparruan aurreikusten den lanetako bat Gordoniz kaleko zubian biribilgune bat egitea da; jarduketari hori Trenbideko Etorbidearen urbanizazio lanen barruan sartzen da eta Errekalde eta Indautxu auzoak lotuko dituen hiri-zedarria izango da. Baina jarduketari hori aurrera eramateko garrantzi handiko beste lan bat ere egin beharko da: biribilgunea kokatuko den Gordoniz Zubiaren iparraldeko zatia bota eta berregin beharko da, hain zuzen ere. IMB arkitektura estu-

ministrazio Kontseiluak azken aukera hautatu zuen, zubi osoaren bizitza baliagarria luzatzeaz gainera (ia ehun urteraino, beste proposamenen hogeita hamar urteren aldean), epe laburragoan egin zitekeelako (hiru hilabeteetan) eta Trenbideko Etorbidearen lanetan aurreikusten diren zerbitzu-sareak sartzeari merkatzen zuelako. Horrek, gainera, egitura berria behin betiko sestra-lerroetara doitzeko aukera ematen zuen.

235 milioi pezetako aurrekontua izendatu da zubi zati hori berregiteko lane-

bat etetea beharrezkoa denez gero, eragindako trafikoa eta hiri-zerbitzuak (kale argiteria, ur hornikuntza, argi indarra...) desbideratzeko plan erraldoi bat aurreikusten da. Eta ahalik eta eragozpen gutxien eragiteko, zubiaren zati arriskutsueneko taula abuztuan altxatzen saiatuko gara. Nolanahi dela ere, Trenbideko Etorbidea urbanizatzeko lanak gutxi gorabehera aurreikusitako eperako bukatu ahal izatea da garrantzia duena, hau da, datorren udazkenerako.



Kale nagusi berria

La nueva gran vía

La Avenida del Ferrocarril se convertirá en una calle fundamental en la ordenación de la ciudad.

La Avenida del Ferrocarril está llamada a ser una de las principales calles de Bilbao. Y lo será no sólo en sus dimensiones sino también en su planteamiento y ordenación. No en vano, se configura como una vía donde priman las virtudes del urbanismo de hoy en día: accesibilidad, zonas verdes y *bidegorris*.

Con 880 metros de longitud y un ancho de calle de entre 35 y 50 metros, esta avenida irá desde el Puente de Gordóniz hasta el de Luis Briñas, comunicando los barrios de Basurto y Rekalde con El Ensanche al desaparecer la trinchera ferroviaria que los separaba. Se trata, por tanto, de una calle fundamental en la ordenación de la ciudad, de ahí que en las obras de urbanización acometidas por BILBAO Ría 2000 – comenzaron en 2000 y concluirán a finales de 2001, con un presupuesto de 1.500 millones – no se haya descuidado ningún detalle.

Llama la atención, de entrada, la altura de los 250 árboles que rematarán sus aceras. Pertenecientes a trece especies (destacan los 58 tilos, los 25 liquidámbar y los 24 arces rojos), los árboles muestran ya un porte de entre ocho y diez metros. La razón de ello se debe a que se ha procurado que guarden cierta proporción con respecto a las fachadas de los

Así, a lo largo de los 880 metros de longitud de la nueva Avenida del Ferrocarril, se contará con un ancho de acera de seis metros libres de elementos urbanos, excepto en algunos tramos donde tendrá un mínimo de dos. Además, está previsto ubicar todo el mobiliario (buzones, papeleras, farolas, señales de tráfico o bancos) alineado longitudinalmente en una banda de dicha acera, de forma que puedan ser localizados inmediatamente, al tiempo que separan las distintas zonas, caso del *bidegorri*.

Otra de las medidas previstas es que las rampas no tengan una pendiente superior al seis por ciento, tal y como dice la normativa (sólo en un punto alcanza el ocho por ciento, pero allí se colocarán zonas de descanso con bancos). Asimismo, el dibujo del pavimento de las aceras se ha reducido al máximo para que las personas con problemas de visión no pierdan la orientación, y se van a instalar losetas podotáctiles en los pasos peatonales. Finalmente, los semáforos tendrán señal sonora con mando a distancia. Esto significa que una vez que la persona invidente activa el mando, la señal le indicará cuál es el semáforo más cercano para cruzar, poniéndose éste en rojo.



La colocación de los árboles con un porte de entre 8 y 10 metros ha requerido la ayuda de una grúa de alto tonelaje.

edificios. Esto ha obligado a un complejo montaje, que ha requerido la ayuda de una grúa de alto tonelaje (cada tilo puede llegar a pesar 5.500 kilos) y un sistema de anclaje subterráneo. Además, ha habido que traer las distintas especies de viveros de Flandes (Bélgica), La Toscana (Italia) y La Rioja, especializados en el cultivo de árboles de gran tamaño. En la nueva calle se plantarán también 11.000 arbustos y 10.000 plantas de flor, configurando entre aceras y zonas verdes un espacio peatonal y de esparcimiento de 24.600 metros cuadrados.

Otro aspecto a destacar es el especial cuidado que se ha tenido con todo lo referido a la accesibilidad de las personas con movilidad reducida. En este sentido, BILBAO Ría 2000 no sólo encargó un estudio técnico sobre la cuestión a la empresa Adir, sino que ha mantenido contactos con representantes de asociaciones de minusválidos, caso de la ONCE, para contar con su colaboración y asesoramiento.

Trenbideko Etorbidea Bilboko kale nagusietako bat izango da. Eta ez bakarrik bere zabalerarengatik, baita planteamendurengatik eta antolaketarengatik ere. Izan ere, gaur egun hirigintza-lanak egiteko moduaren alde on guztiak izango ditu: sarbide erraza, berdeguneak eta bidegorriak.

880 metroko luzera eta 35 eta 50 metro bitarteko zabalera izango dituen etorbide hori Gordoniz Zubian hasi eta Luis Briñas kaleraino luzatuko da, lehen bereizten zituen trenbidearen lubakia desagertzean Basurto eta Errekalde auzoak Zabalgunearekin lotuz. Hiriaren antolaketarako garrantzi handia duen kalea da, beraz, eta horregatik, BILBAO Ría 2000 egiten ari den urbanizazio lanetan – 1.500 milioiko aurrekontuarekin, 2000. urtean hasi eta 2001. urtean amaituko direlarik –, arretaz zaindu dira xehetasun guztiak.

Lehen begi ukaldian, deigarria gertatzen da espaloiak

errematatzeke jarri diren 250 zuhaitzen garaiera. Hamaihiru espezie desberdinetakoak direlarik (nabarmentzekoak dira 58 ezkiak, 25 likidanbarrak eta 24 astigar gorriak), zortzi eta hamar metro bitarteko garaiera dute jada zuhaitzek. Izan ere, eraikinekiko proportzioa gordetzen saiatu gara. Hori dela eta, zuhaitzak aldatzeko oso montaia konplikatu egin behar izan

Hortaz, Etorbide berriak izango dituen 880 metroetan zehar, inolako oztoporik gabeko sei metro zabaleko espaloia izango da, espaloia horrek gutxienez bi metro izango dituen zati batzuetan izan ezik. Gainera hiri-altzari guztiak (buzoiak, paperontziak, farolak, trafiko-seinaleak edota aulkiak) espaloia horren zerrenda batean luzetara lerrokatuta kokatzea aurrei-



Tona handiko garabi bat erabili behar izan da 8 eta 10 metro bitarteko garaiera duten zuhaitzak aldatzeko.

zen, tona handiko garabi bat (ezki batek 5.500 kilorainoko zama izan dezake) eta lur azpiko ainguraketa sistema bat erabiliz. Gainera, espezie gehienak tamaina handiko zuhaitzak hazteko espezialitate dute Flandeseko, Toskanako eta Errioxako mintegietatik ekarri behar izan dira. Kale berrian, bestalde, 11.000 zuhaiska eta 10.000 landare loredu aldutuko dira, eta espaloien eta berdeguneen artean oinezkoentzako eta aisialdirako 24.600 metro karratuko eremua eratuko da.

Nabarmendu beharreko beste gai bat, mugikortasuna mugatua duten pertsonen sarrera errazteko moduak aurkitzeko egin den ahalegina da. Zentzu horretan BILBAO Ría 2000ak Adir enpresari kuestio horri buruzko azterketa tekniko bat eskatzeaz gainera, ezinduen ordezkariekin bilerak izan ditu, ONCerekin, esate baterako, beren elkarlana eta aholkuak izateko.

kusten da, berehala ikusi ahal izateaz gainera, zona batzuk eta besteak bereizteko balio izan dezaten, bidegorria, esate baterako.

Araudiak eskatzen duen bezala, arranpek gehienez ere ehuneko 6ko malda izango dute (puntu batean iristen da soilik ehuneko 8ko malda, baina han atsedentokiak jarriko dira, aulki eta guzti). Gainera, ahalik eta gehien murriztu da espaloien zoladuraren marraskia, ikusmen arazoak dituzten pertsonen noramena gal ez dezaten, eta lauza podotaktikak jarriko dira oinezkoen pasabideetan. Azkenik, urrutitik kontrolatutako seinale soinuak izango dute etorbide berriko semaforoek. Horrek esan nahi du itsu batek eskuan daraman kontrolagailuaren botoia zapaltzen duenean, semaforo hurbilena zein den adieraziko diola seinaleak, eta berehala argi gorria piztuko dela autoentzat.

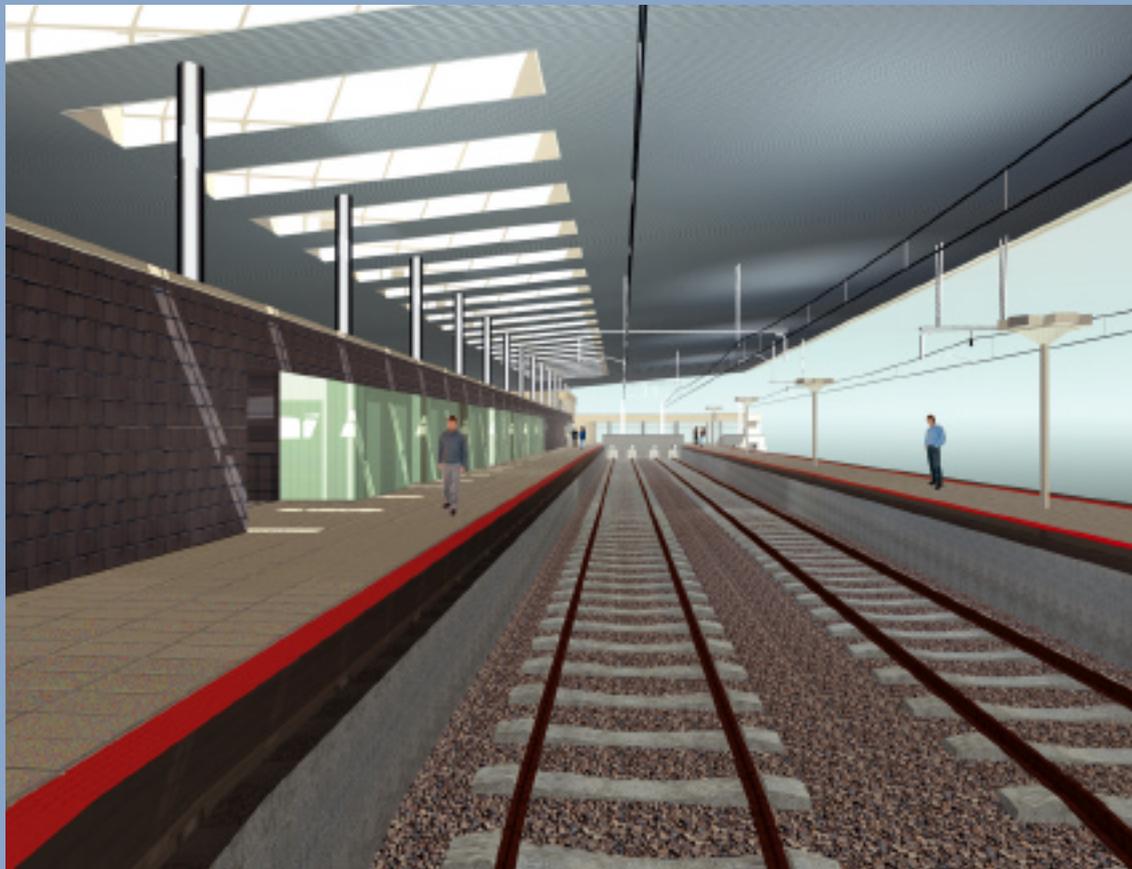
La nueva estación de Cercanías de Renfe en Santurtzi, proyectada por BILBAO Ría 2000 con un presupuesto de casi 300 millones, tiene dos rasgos que la definen: su marquesina plateada ligeramente inclinada y sus pilares con forma de mástil. Estos elementos, que evocan imágenes portuarias (los mástiles atirantados en la cubierta recuerdan a un velero), confieren al edificio una visión externa rotunda y emblemática.

El proyecto, cuyas obras han comenzado ya y podrían estar concluidas a finales de este año, responde al interés del Ayuntamiento de Santurtzi por recuperar espacios de la zona portuaria y ganarlos para el casco urbano de la ciudad, ahora separado del mar. Enmarcado en este proceso de transformación, y en virtud de un convenio suscrito en febrero de 1998 entre la Autoridad Portuaria de Bilbao, Renfe y el ayuntamiento de la localidad, se adopta la decisión de sustituir la actual estación por un nuevo edificio que quede ubicado en el solar adyacente, entre las calles Capitán Mendizabal y el paseo Reina Victoria. Es decir, se trata de desplazar unos 150 metros la terminal en dirección Bilbao.

En realidad, el proyecto, encargado por BILBAO Ría 2000 a los arquitectos Javier Cenicacelaya e Iñigo Saloña, contempla la construcción de dos edificios diferenciados: el de la estación propiamente dicho y unas dependencias para la Asociación DYA, cuyas oficinas han sido derribadas a consecuencia del desplazamiento antes referido. Pero ello no resta unidad al conjunto, puesto que tanto la estación como la DYA o los andenes van a quedar cubiertos por una misma marquesina.

Sin duda, esta cubierta es el elemento básico en el desarrollo de esta actuación. Y no sólo por su singularidad. Hay otra razón: gracias a su configuración es posible realizar las obras sin interrumpir el servicio de la actual estación. No en vano, esta marquesina en voladizo y estructura metálica puede ser montada desde el exterior con un mínimo de apoyos en la zona de vías. Concebida como un plano flotante, al que se incorporan únicamente una serie de lucernarios para evitar tener que iluminar artificialmente la estación durante el día, la cubierta se apoya en una serie de pilares-mástiles que soportan, a su vez, los cables de los que cuelga.

Hay que destacar también que la nueva terminal está proyectada en una planta única. Así, en el edificio de la estación, que se sitúa a la cota de los andenes, las dependencias se desarrollan linealmente a lo largo de las vías, quedando agrupadas en función de su uso: las más cercanas a la entrada y vestíbulo principal son las que tienen mayor relación con los viajeros (taquilla o jefe de estación) y las más alejadas, las que tienen que ver con instalaciones, archivo o vestuario. Esta idea se repite en el edificio de la DYA, que queda separado de la estación por un patio abierto. No obstante, ambas construcciones remarcan su unicidad gracias al tratamiento exterior: filita gris cordillera, que viene a ser una pizarra con brillos metálicos, y acero inoxidable.



Evocación portuaria

Estación de Cercanías de Renfe en Santurtzi

Renferen hurbileko lineak Santurtzin izango duen geltoki berriak, BILBAO Ría 2000ak ia 300 milioiko aurrekontuarekin proiektatu duenak, bi ezaugarri nagusi ditu: bere markesina zilar kolore zertxobait etzana eta masta itxurako zutabeak. Elementu horiek portuko irudiak ekartzen dituzte gogora (bizkarreko masta teinkatuek belauntzi bat gogorarazten dute) eta eraikinaren kanpoko irudiari itxura biribil eta enblematikoa ematen diote.

Geltoki hori egiteko lanak hasi dira dagoeneko eta aurtengo urtearen bukaerarako amaitzea espero da; proiektuak, bestalde, portu inguruko espazioak berreskuratu eta, orain itsasoarekin harremanik ez duen hiriarentzat irabazteko Santurtziko Udalak duen interesari erantzuten dio. Eraldaketa prozesu horren barruan eta 1998an Bilboko Portu Agintaritzak, Renfek eta Santurtziko Udalak izenpetutako hitzarmen batekin, egungo geltokiaren ordean, geltoki berri bat egitea erabaki zen aldameneko orubean, Mendizabal Kapitaina kalearen eta Victoria Erregina pasealekuaren artean. Hau da, 150 metro mugituko da terminala Bilbo aldera.

Javier Cenicacelaya eta Iñigo Saloña arkitektoek BILBAO Ría 2000rrentzat egin duten proiektuaren arabera, bi eraikin jasoko dira: geltokia bera eta DYA Elkartearentzat egoitza bat, azken hauen bulegoak ere bota egin baitira lehen aipatutako toki aldatzea dela eta. Baina horrek ez dio multzoari batasunik

kentzen, markesina berak estaliko baititu geltokia, DYA eta nasak.

Dudarik gabe, estali hori da oinarritzko elementua jarduketa horren garapenean. Eta ez bere berezitasunagatik bakarrik. Bada beste arrazoi bat ere: bere eraketari esker, egungo geltokiaren zerbitzua eten beharrik gabe egin ahal izango dira lanak. Izan ere, metalezko egitura duen hegalkin erako markesina hori kanpotik ezar daiteke eta trenbideko esparruan oso berme gutxi dituela.

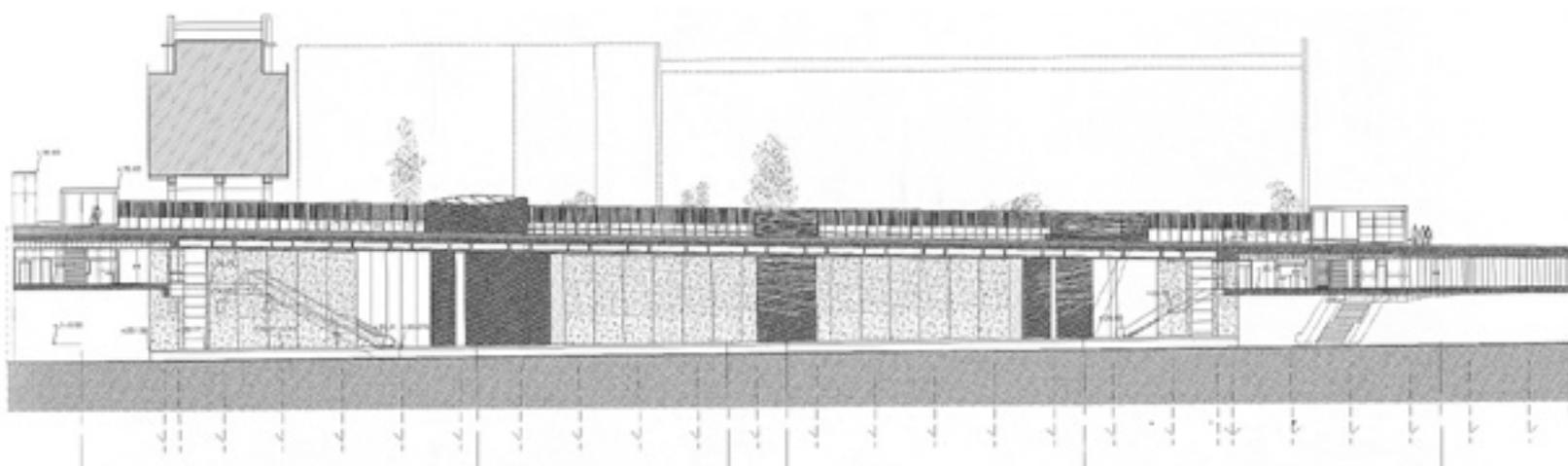
Estalia, hegan bezala dagoen plano bat besterik ez da, sabai leiho batzuk dituen, egunez geltokia artifizialki argitu behar ez izateko; masta-zutabe batzuen gainean bermatzen da, eta zutabe horietatik zintzilikatzen dira, era berean, estaliari eusten dioten kableak.

Terminal berriak solairu bakarra izango du. Horrela, nasen mailan dagoen geltokiaren eraikinean, trenbideak bezala daude kokatuko bulegoak, erabileraren arabera taldekaturik: sarrera nagusitik hurbilen bidaiariekin zerikusi handiena dutenak (txartelen leihatila edota geltoki-burua) eta urrutien, instalazioak, artxibategia edota jatzeko gela. Ideia hau errepikatu egiten da patio ireki baten bidez geltokitik bereizirik dagoen DYAREN eraikinean. Hala ere, nabarmena da bi eraikinen batasuna kanpotik emango zaien tratamendua dela eta: filita gris iluna – hau da, distira metalikoak dituen arbel moduko bat – eta altzairu herdoilgaitza.

Santimamiko geltokia

La primera intermodal

Con un presupuesto de 2.500 millones, la nueva estación de San Mamés podría estar concluida a finales de 2003.



Sección longitudinal

La nueva estación de San Mamés, cuyas obras comienzan este año, establece un punto de encuentro de las redes de transporte público de la ciudad. Es, por tanto, la primera intermodal de Bilbao. Concebida como un intercambiador básico, su misión es permitir el acceso al tren de Cercanías de Renfe, al Metro, a la parada de autobuses de Termibús y al Tranvía.

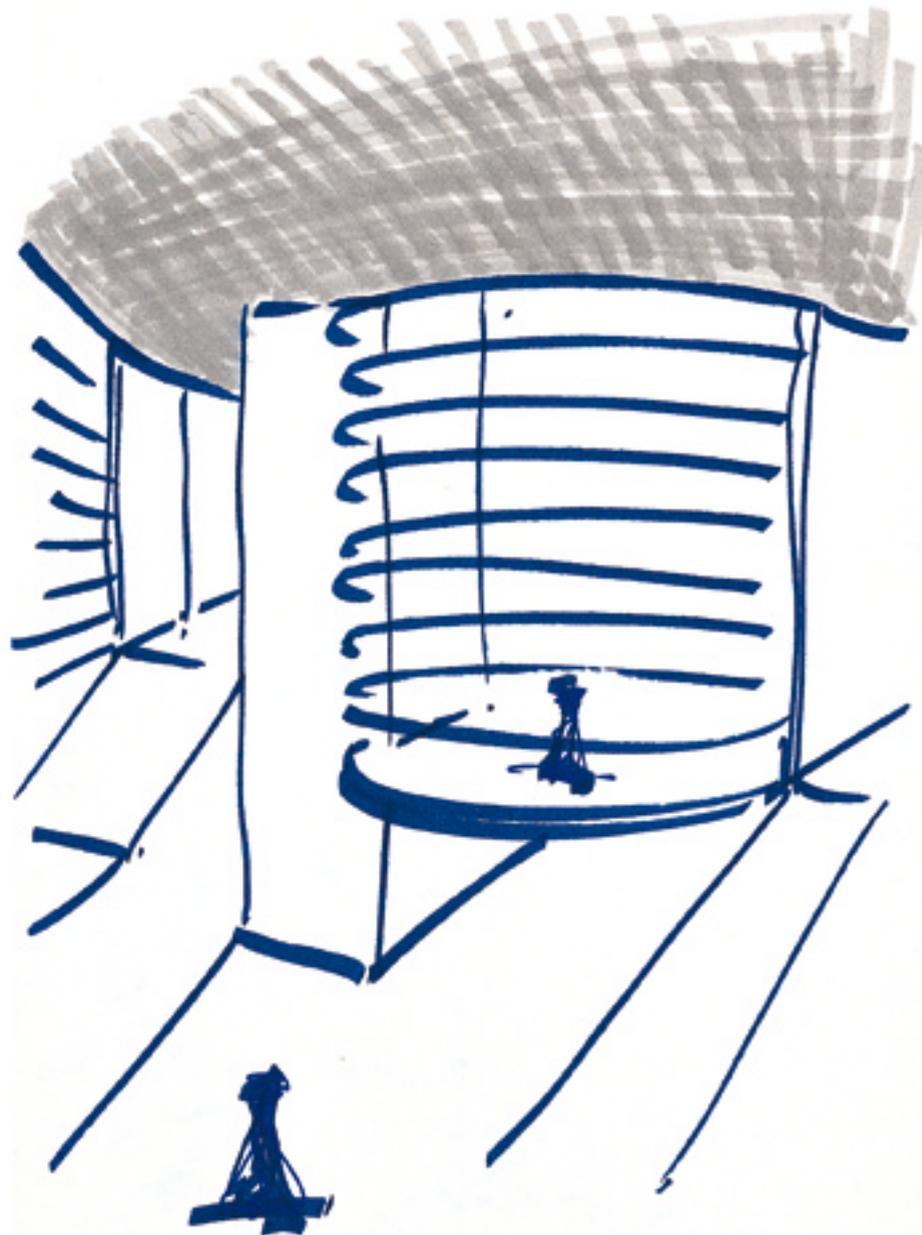
Este proyecto, en cuya definición trabaja actualmente la ingeniería Saitec, va a ser acometido por BILBAO Ría 2000 durante los próximos dos años. Con un presupuesto de 2.500 millones, la nueva estación podría estar concluida a finales de 2003. Lo importante, en cualquier caso, es que se trata de una actuación que aúna su carácter funcional con un planteamiento muy singular, de vanguardia, lo que dota a esta estación de una personalidad propia tanto en su aspecto externo (semeja una media luna o *boomerang*) como interno.

La intervención comienza con el cubrimiento de la actual estación de Cercanías de Renfe, con la consiguiente liberación de los terrenos actualmente ocupados por las vías. Esta obra cierra, por tanto, la estación ya existente, configurando en su interior una nave donde se dispondrán cinco lucernarios laterales que permitan su iluminación y ventilación natural. El objetivo de estas linternas es establecer una conexión visual con el exterior, para que el usuario no tenga la sensación de estar encerrado. Para ampliar aún más este efecto, el arquitecto encargado del proyecto, Alberto Sanz Fernández de Retana, ha propuesto que el acabado de los paneles de hormigón que recubrirán los muros portantes y el de las vigas y losas de los techos se realice con moldes de caucho, que a su vez irán recubiertos con hojas naturales de árboles de hoja caduca (tilo, arce, plátano, roble, haya o encina). Se trata de evocar la naturaleza y transmitir la sensación de estar entre vegetación.

El efecto tapiz, que ayudará a romper con la frialdad de la caja estructural, se extiende hasta el vestíbulo actual de la estación de San Mamés, que será reformado para convertirse en el punto de encuentro e interconexión de las distintas redes de transporte. Este espacio, que quedará soterrado, será el que haga posible la intermodalidad. Desde allí se podrá acceder a los diversos tránsitos interiores diferenciados (los andenes de la Línea de Cercanías de Renfe o el Metro), al Tranvía (tendrá una parada sobre la estación de San Mamés) y a los autobuses de Termibús.

En el exterior, la entrada principal al vestíbulo quedará localizada en la intersección de la futura Avenida del Ferrocarril con la calle Luis Briñas. La idea es construir un “portal” con forma de media luna y una altura de 5,50 metros. De él destaca su amplia superficie acristalada, diáfana y transparente, lo que permitirá que se proyecte luz natural al interior del vestíbulo intercambiador. Esto facilitará, lógicamente, una orientación rápida y clara por parte del usuario. A esto hay que añadir que la estructura reseñada, que sustituirá a la actual boca de metro de San Mamés, albergará en su interior un ascensor para personas con movilidad reducida. El proyecto contempla asimismo establecer dos entradas más frente a la Feria de Muestras, para facilitar el acceso a la estación de Renfe desde el lado de la futura rotonda de Torres Quevedo.

Finalmente, la obra aborda la construcción de un aparcamiento subterráneo de 2 plantas y 300 plazas (posteriormente podrían ampliarse) en el tramo configurado por la Plaza Torres Quevedo, la calle de Gurturbay y la Avenida del Ferrocarril. Su planteamiento, claramente disuasorio, pretende potenciar el uso del transporte público entre la ciudadanía.



Boceto del arquitecto Alberto Sanz Fernández de Retana

Aurten egiten hasiko den Santimamiko geltoki berriak hiriko garraio publikoko sarean lotune bat eratuko du. Hori izango da, beraz, Bilboko lehen geltoki intermodala. Oinarrizko trukaleku baten izaera izango du eta bere egitekoa Renferen hurbileko trenerako, Metrorako, Termibus autobusen geltokirako eta Tranbiarako sarbidea ematea izango da.

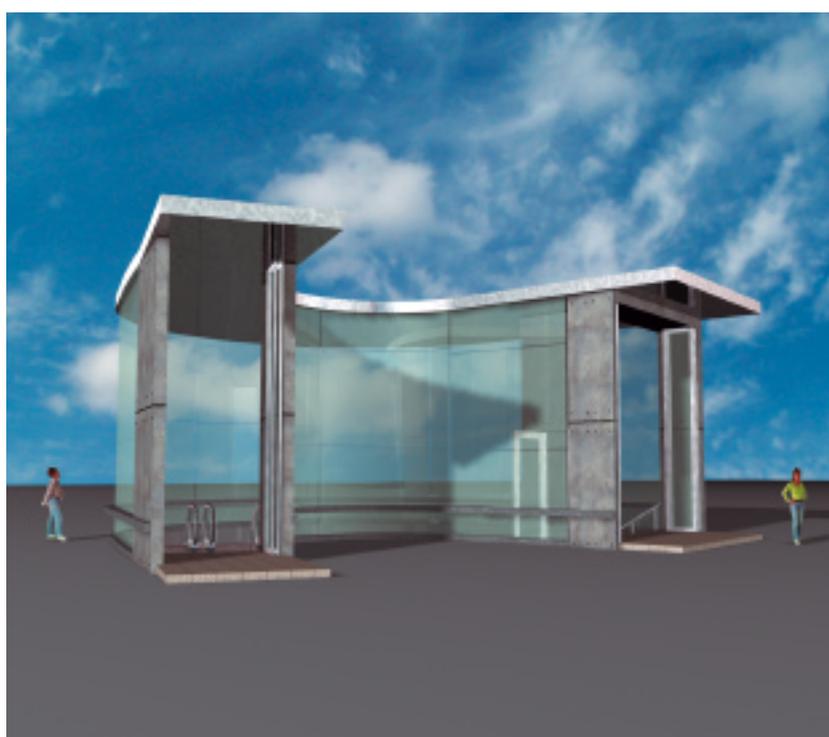
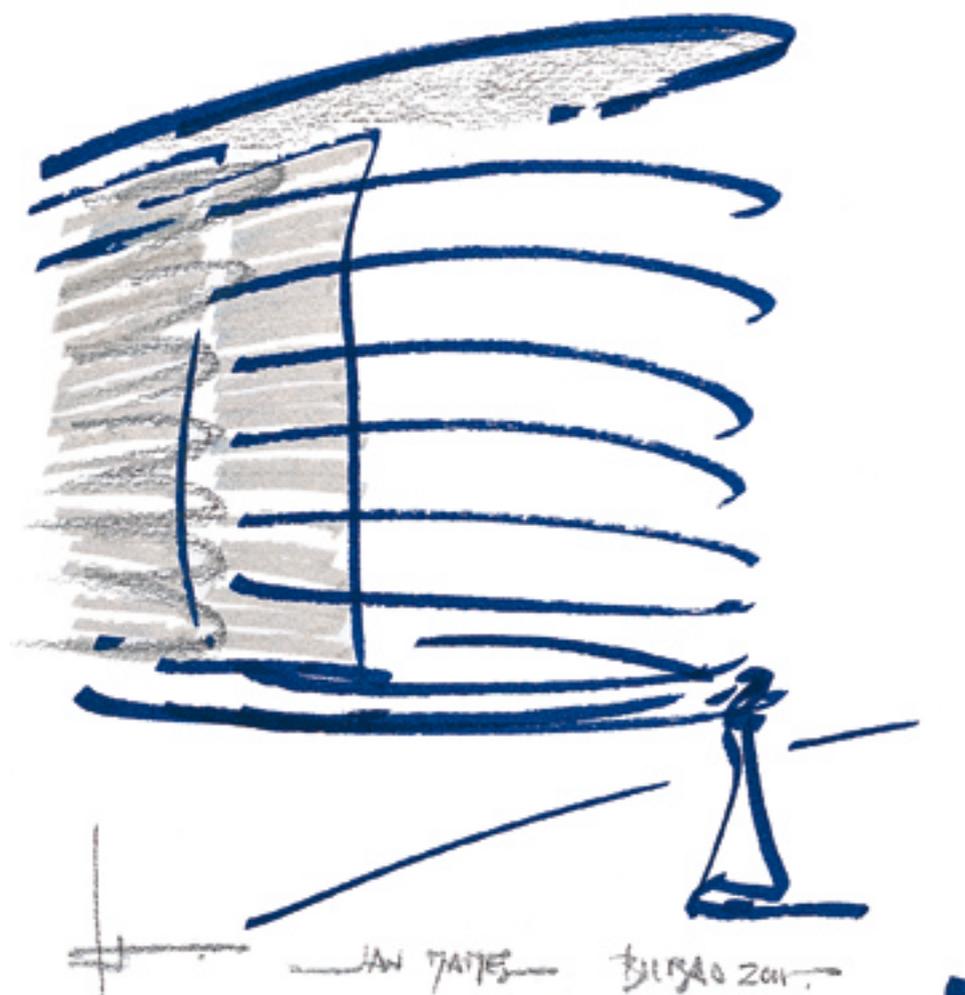
BILBAO Ria 2000ak datozen bi urteetan burutuko du proiektu hau eta Saitec ingenieritza enpresa ari da gaur egun egitasmoa marrazten. 2.500 milioiko aurrekontuarekin, geltoki berria 2003 urtearen amaiera inguruan bukatuko dela aurreikusten da. Nolanahi ere garrantzia duena zera da: izaera funtzionala eta planteamendu berezia, abangoardiakoa, batzen dituen jarduketa da, eta horrek nortasun handia ematen dio geltokiari, bai kanpoko itxurari dagokionez (ilargi erdia edota boomerang-a dirudi) eta baita barruko aldetik ere.

Renferen egungo hurbileko geltokia estaliz hasiko da jarduketa, horrela gaur egun trenbideak hartuta dauden lurak libre geldituko dira. Lan horrekin, beraz, gaur egungo geltokia itxi egingo da, eta bere barruan, argitzeko eta haizeberritzeko bost alboko argi-zulo izango dituen areto bat eratu da. Argi-zulo horien helburua, kanpoko aldera ikusmenleiho bat zabaltzea da, erabiltzaileak itxita dagoelako sentipenik izan ez dezan. Irudipen hori areagotzeko, proiektuaren ardura duen arkitektoak, Alberto Sanz Fernández de Retanak, sostengu-hormak estaliko dituzten konkreteko panelen eta sabaiko habe eta lauzen amaiera lana kautxozko moldeekin egitea proposatu du, eta molde horiek zuhaitz hosto-erorkorren (ezki, astigar, ostartx, haritz, pago, edota arte) hosto naturalez estaltzea. Giro horretan, bidaiariei natura gogoraraztea eta landarez inguraturik daudelako sentipena helaraztea da helburua.



Egitura-kaxaren hoztasuna hausten lagunduko duen tapiz-efektua, Santimamiko geltokiaren egungo sarreraraino hedatuko da; sarrera hori, bestalde, eraberritu egingo da garraio-sare batzuen eta besteen lotune bihurtzeko. Lur azpian egongo den espazio horrek egingo du posible intermodaltasuna. Handik barne korridore bereizi batzuetara eta besteetara (Renferen hurbileko linearen edota metroaren nasetara), tranbiaren geltokira (geraleku bat izango du Santimami geltokiaren gainean) edota Termibuseko autobusetara jo ahal izango da.

Kanpoko aldetik, Trenbideko Etorbidearen eta Luis Briñas kalearen arteko elkargunean kokatuko da sarrera nagusia. Ilargi erdiaren forma eta 5,50 metroko garaiera izango duen "atari" bat egitea da asmoa. Atari horren ezaugarri nabarmenena, bere beirazko horma garden zabala izango da, atarte trukatzailearen barrura argi naturala sartzen utziko



Propuesta de entrada principal al vestíbulo de la estación

duena. Horrek, jakina, lagundu egingo die erabiltzaileei beren bidea azkar eta erraz aurkitzen. Horri guztiari gaineratu behar zaio, egungo Santimamiko metroaren ahoa ordeztuko duen egiturak, mugikortasuna murriztua dutenen pertsonentzat igogailu bat izango duela bere barruan. Proiektuan, gainera, Erakustazokaren aurrean beste bi sarrera egitea aurreikusten da, Torres Quevedok egingo duen biribilgunearen aldetik Renfeko geltokira sarbidea errazteko.

Azkenik, lan horien artean bi solairu izango dituen lur azpiko aparkaleku bat egitea aurreikusten da 300 autorentzat (geroago handitu ahal izango delarik), Torres Quevedo Plazak, Gurtubay kaleak eta Trenbideko Etorbideak eratutako zatian. Herritarren artean garraio publikoaren erabilera sustatzen laguntzea izango da aparkaleku horren helburua.

LA IMAGEN DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS



Vicente Larrea (Bilbao, 1934) es el autor de la escultura que preside la estación de Ametzola. Concebida como un relieve que va en la entrega de dos paredes, esta obra en bronce insinúa los surcos, el camino, el movimiento del ser humano... Rinde, por tanto, un homenaje a la comunicación con mayúsculas, que precisa irremediablemente de salida y destino. Foto: Aitor Ortiz

Polideportivo de Lasesarre (Barakaldo)

Moderno y polivalente

El polideportivo de Lasesarre, en Barakaldo, cuya construcción ha comenzado ya, se levanta sobre el solar ocupado por el viejo campo de fútbol del equipo de la localidad fabril, que actualmente juega en Segunda División B. La nostalgia que acompañó el proceso de demolición del estadio – no en vano, en él se resumían 79 años de historia del Barakaldo Fútbol Club – deja paso ahora a la impaciencia por ver concluido el nuevo equipamiento deportivo, cuyas obras, pre-

supuestadas en 1.858 millones, podrían estar finalizadas en mayo de 2003.

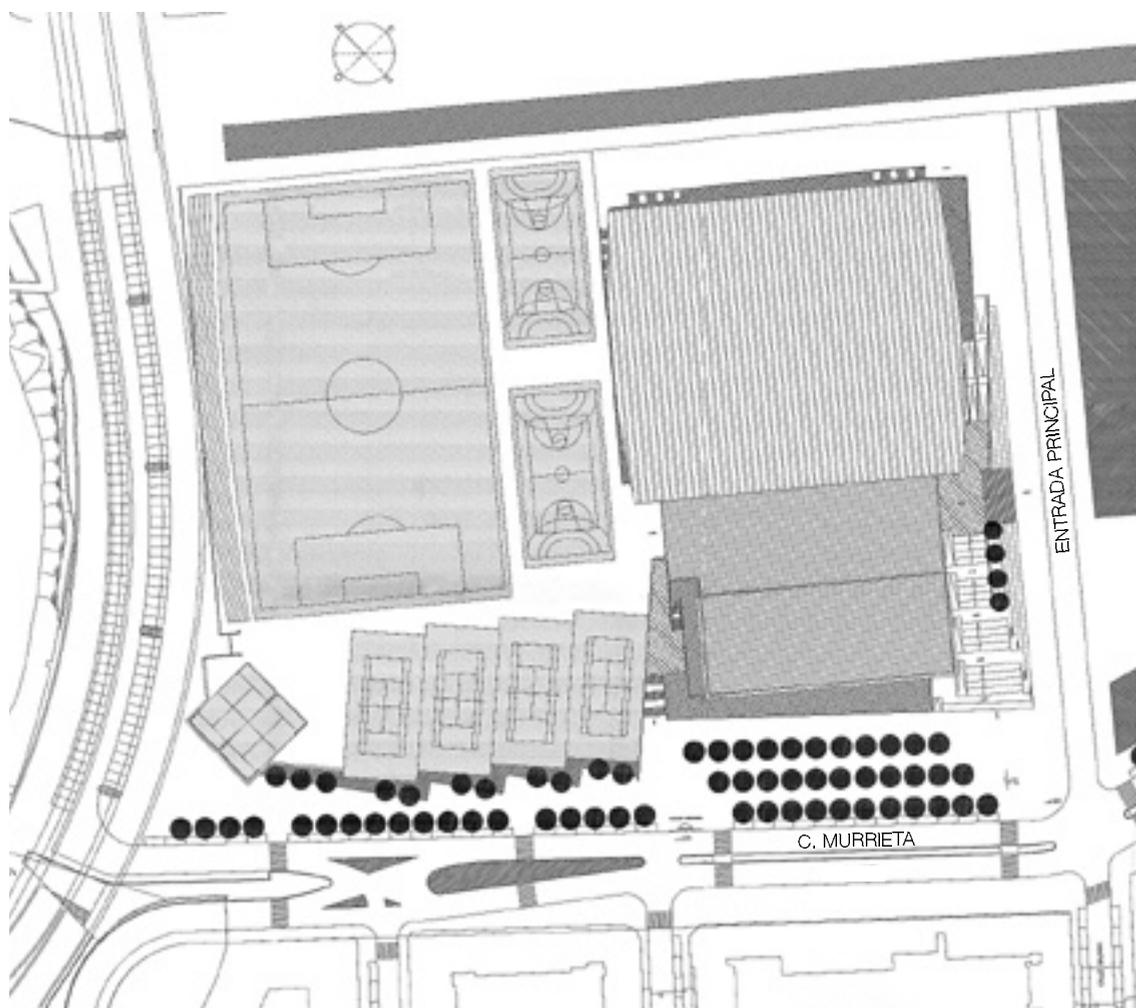
Este nuevo polideportivo, que forma parte del gran espacio lúdico-deportivo de carácter metropolitano que ha configurado BILBAO RÍA 2000 en la Operación Galindo, ha sido diseñado por los arquitectos Jorge Muntañola y Alberto Pérez de Amézaga. Cuenta, de entrada, con una superficie de cerca de 17.000 metros cuadrados (posteriormente, se podría ampliar hasta los 30.000) y estará definido por tres ele-

mentos: el pabellón polideportivo, situado en la zona más próxima a las vías de Renfe; la zona de piscinas, en el extremo que da a la calle Murrieta; y un edificio central, situado entre las dos áreas antes referidas, donde irán los gimnasios, vestuarios y administración, entre otras instalaciones.

En lo que respecta al pabellón propiamente dicho, éste contará con una pista central de 66x44 metros, y una capacidad para 3.550 espectadores. Está planteado con un graderío fijo que rodea la cancha, formado por cinco filas de gradas (lo que supone un total de 2.088 plazas, a las que hay que sumar las 76 del palco presidencial) y un graderío móvil que permitirá ampliar el aforo en 1.386 localidades. El uso de este graderío móvil está previsto para la celebración de actos o eventos deportivos de gran importancia. Otro detalle a resaltar es el hecho de que la pista central podrá ser dividida en tres partes, lo que posibilitará la celebración simultánea de tres competiciones, cada una de ellas en un campo reglamentario de 44x22 metros.

La zona de piscinas, por su parte, tendrá una dimensión de 67x27 metros, y contará con cuatro estanques o pozos para diferentes usos: una piscina de 25x16,67 metros dirigida al público en general; dos de 16,67x8 metros, destinadas a la enseñanza; y una piscina de hidromasaje de 17x4 metros. En total, podrán hacer uso al mismo tiempo de estas instalaciones 256 personas.

Finalmente, el edificio central estará distribuido en tres plantas: en la baja, se situarán el vestuario, los gimnasios o los servicios del pabellón; en la intermedia, se ubicará el acceso principal al polideportivo, además de los servicios de piscina y administración del recinto; y en la superior, un bar-restaurante (el restaurante tendrá



Plano de las instalaciones del nuevo polideportivo

ochenta plazas y la zona de self-service, algo más de un centenar), una cocina, un salón de actos con capacidad para 152 personas y una guardería.

Como se ha dicho al principio, este nuevo equipamiento quedará ubicado en el gran espacio lúdico-deportivo previsto en Galindo, donde también se edificará un centro de ocio familiar, con atracciones de carácter lúdico, y el nuevo campo de fútbol de Lasasarre, que sustituirá al viejo estadio ya demolido. Esta actuación comenzará a ejecutarse el próximo octubre, de forma que sus instalaciones podrán ser utilizadas por el Barakaldo Fútbol Club en la temporada 2002–2003. Hasta entonces, el equipo galdinegro seguirá haciendo historia en la Ciudad Deportiva de San Vicente.

Hasi dira jada Barakaldon dagoen Lasasarreko polikiroldegia eraikitzeke lanak, eta Bigarren Dibisio B-n jokatzeko duen industria hiri horretako futbol taldearen zelai zaharraren orubean hasi da dagoeneko eraikina altxatzen. Estadioa botatzeko prozesua malenkoniaz inguraturik egon baldin bazen – izan ere, Barakaldo Futbol Klubaren historiaren 79 urte biltzen zituen eraikinak – kirol ekipamendu berria amaituta ikusteko nahi bizia da gaur nagusi; 1.858 milioiko aurrekontua du eta 2003ko maiatzaren bukaerarako amaitzea espero da.

BILBAO Ria 2000ak Galindo Operazioan eratu duen kirolerako eta aisialdirako eremu handiaren zati den polikiroldegia berri hau, Jorge Muntañola eta Alberto Pérez de Amézaga arkitektoek diseinatu dute. Ia 17.000 metro karratuko azalera du hasieran (gerora 30.000 metrotaraino zabaldu daiteke azalera hori) eta hiru elementu nagusi izango ditu: polikiroldegiaren pabiloia, Renferen trenbidetik hurbilen dagoen eremuan; igerilekuen esparrua, Murrieta kalearen ondoko muturrean; eta aipatutako bi eremuen artean egongo den eraikin bat, besteak beste, gimnasioak, aldagelak eta administrazio bulegoak izango dituena.

Pabiloiari berari dagokionez, 66x44 metroko pista bat izango du erdian eta 3.550 ikuslerentzat tokia. Jokalekuak harraila finkoak izango ditu inguruan, bost grada lerroz osatuak (2.088 eserleku izango dira guztira, eta horri presidentziako palkoak izango dituen beste 76ak gaineratu behar zaizkio), eta edukiera beste 1.386 eserlekutan ugaltzea ahalbidetuko duten harraila mugikorak. Harraila mugikorak garrantzi handiko kirol gertakizunetan eta ospakizunetan erabiltzeko pentsatuta daude. Nabarmentzea merezi duen beste xehetasun bat da, erdiko pista hiru zati egin ahal izango dela, eremu bakoitzak arauzkoa den 44x22 metroko neurria izango duelarik, eta horrek aldi berean hiru norgehiagoka egiteko aukera emango duela.

Igerilekuen eremuak, bestalde, 67x27 metroko azalera izango du, eta erabilera batzuetarako eta besteetarako lau putzu izango ditu: guztiek erabiltzeko 25x16,67 metroko igerileku bat; 16,67x8 metroko beste bi, igerian ikasteko; eta hidromasaje-ko beste bat 17x4 metrokoa. 256 pertsona inguruk erabili ahal izango dituzte batera instalazio horiek.

Erdiko eraikinak, azkenik, hiru solairu izango ditu; beheko solairuan aldagelak, gimnasioak eta pabiloiko zerbitzuak egongo dira; erdikoan, polikiroldegira sartzeko sarbide nagusia izango da eta horrez gainera, igerilekuen zerbitzuak eta administrazioko bulegoak; eta azkenekoan, taberna-jatetxe bat (jatetxeak 80 eserleku izango ditu eta self-service delakoak ehundik gora), sukaldea, 152 eserleku izango dituen areto nagusi bat eta haurtzaindegia.

Hasieran esan bezala, ekipamendu berri hori Galindon egitea aurreikusten den kirolerako eta aisialdirako eremuan kokatuko da, eta aipatu denaz gainera eremu horretan familien aisialdirako zentro bat ere eraikiko da jolasteko era guztietako aukerekin eta botatako estadio zaharra ordeztuko duen Lasasarreko futbol zelai berria. Jarduketa hau datorren urrian hasiko da gauzatzen, eta beraz, Barakaldo Futbol Klubak 2002–2003 denboraldian erabili ahal izango ditu. Ordu arte talde hori-beltzak San Bizente Kirol Hirian jarraituko du bere ikusleen artean historia egiten.

El pabellón contará con un graderío móvil que permitirá ampliar el aforo previsto en 1.386 localidades.



El nuevo equipamiento deportivo está definido por tres elementos: polideportivo, edificio central y zona de piscinas

Imágenes del proyecto
de Carlos Arrizabalaga

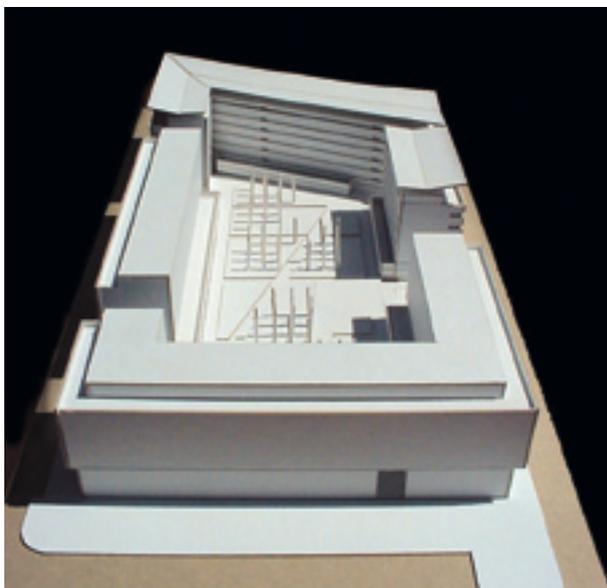
Bloques de viviendas en Lasesarre

Mirando al patio

Estos edificios se enmarcan dentro de la Operación Galindo, una iniciativa que contempla la construcción de un total de 2.200 pisos.

Aunque están diseñados por diferentes arquitectos, con proyectos lógicamente distintos, los tres bloques de pisos que conforman la primera parcela residencial en el área de Lasesarre, en Galindo Norte (Barakaldo), comparten un patio interior de manzana. Este elemento, al que se le quiere dar un carácter ajardinado, boscoso, con zonas de recreo y descanso, armoniza un conjunto de 220 viviendas, distribuidas en cinco plantas y un ático, de las que destacan sus aspectos constructivos y el tratamiento de las fachadas.

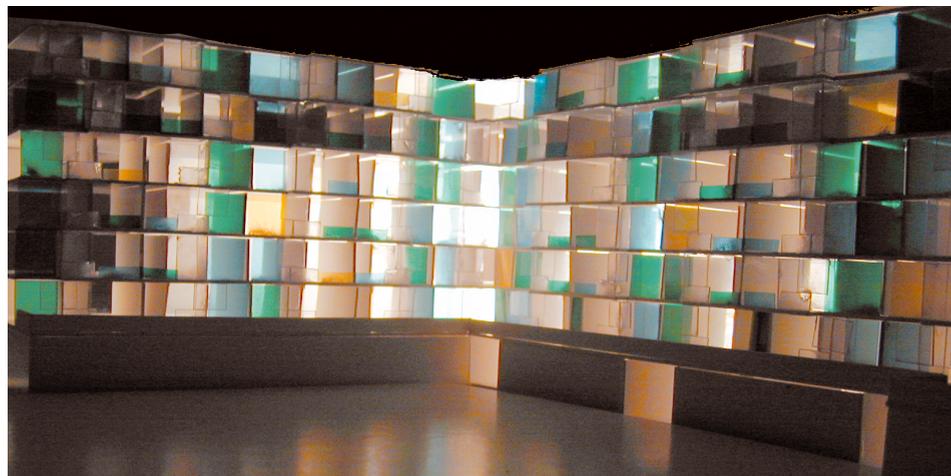
Dos de los arquitectos, Carlos Arrizabalaga y José Ignacio Linazasoro, ganaron el concurso de ideas convocado por BILBAO Ría 2000 el pasado año para la edificación de dos de estos bloques. En esta ocasión, y por primera vez, se convocaron los concursos de los proyectos de edificación antes que los referidos a la ejecución de las obras por parte de las promotoras. De esta manera, BILBAO Ría 2000 eligió directamente a los arquitectos, lo que permite implicar a los profesionales locales en las distintas actuaciones urbanísticas que en estos momentos están en marcha. El tercero de los edificios que conformará este área residencial fue adjudicado a Federico Soriano y Dolores Palacios tras haber recibido una mención especial en el concurso European-5, fallado en 1999 y en el que participaron, como en otras ediciones, arquitectos europeos menores de 40 años.



Maqueta de la configuración del espacio interior

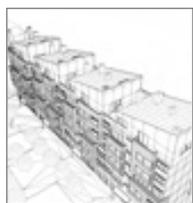


Imagen del proyecto de José Ignacio Linazasoro



La fachada interior proyectada por Soriano y Palacios semeja una piel de vidrio

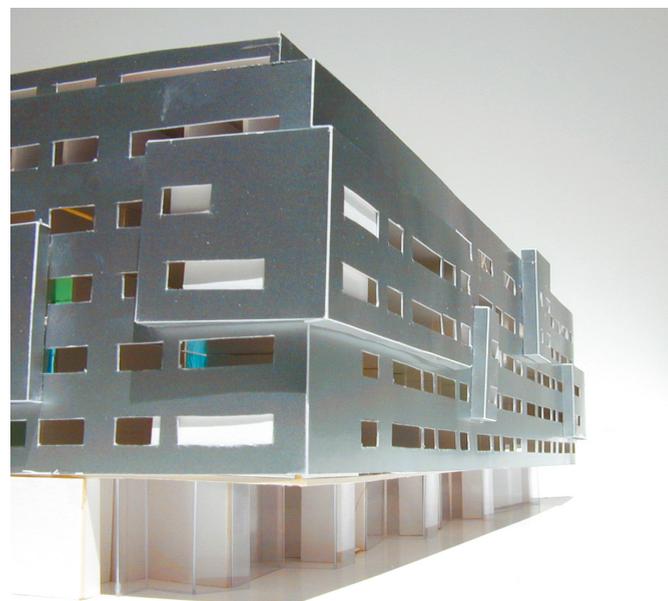




interior

Se trata, como se ha dicho al principio, de proyectos distintos. Así, el bloque A (Federico Soriano y Dolores Palacios), que se ubica en una parcela con forma de U, tendrá 82 viviendas de diversos tamaños, entre 45 y 118 metros cuadrados, con uno, dos, tres y cuatro dormitorios. Como en los otros edificios, las cocinas y los salones darán al patio interior y las habitaciones a la fachada exterior, que se plantea con volúmenes maclados con articulaciones semejantes a las esculturas de mármol talladas por Chillida. Su color será grisáceo, con tonos azules. En lo que respecta al patio interior, su fachada se configura como un elemento vivo, como si fuera una piel de vidrio con cristales de diferente color, textura o transparencia. El objetivo perseguido es rememorar la geometría protectora de una geoda.

Por su parte, el bloque B (Carlos Arrizabalaga) contará con 44 viviendas de entre 50 y 105 metros cuadrados, de dos, tres y cuatro dormitorios. De este proyecto llama la atención el planteamiento de la fachada exterior, como un volumen en el que se suceden ventanas iguales. En el caso de la fachada abierta al patio de manzana, se han diseñado grandes ventanales corridos y un mosaico de elementos volados situados de modo aleatorio en el edificio. Esto permite ampliar las salas de estar o tendederos según convenga al programa de las vivien-

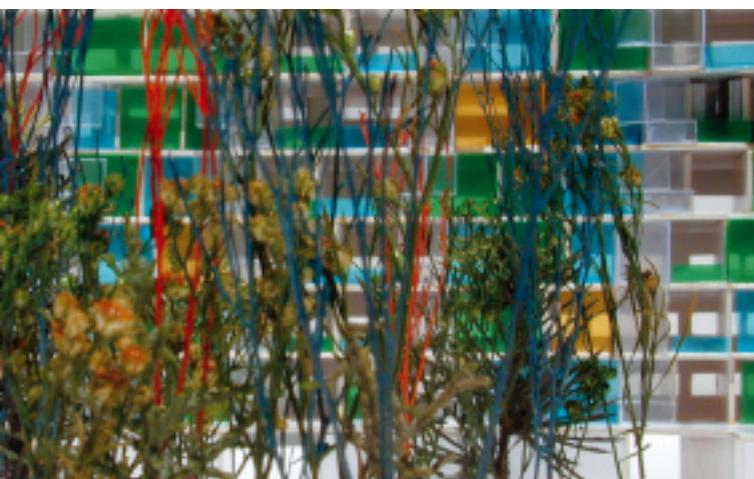


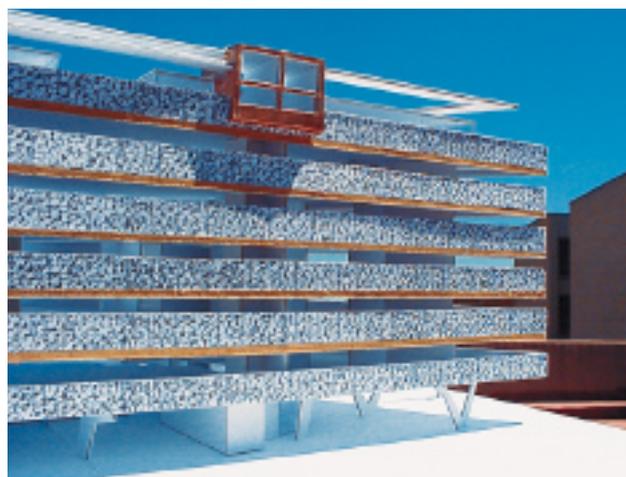
Fachada exterior del bloque A

das, así como lograr un aspecto dinámico, acorde con las características lúdicas del parque interior. Otra característica singular es el planteamiento de los áticos como pequeños volúmenes independientes situados sobre el edificio. De esta forma, se dibuja una cubierta que semeja los dientes de sierra.

Finalmente, el bloque C (José Ignacio Linazasoro) se ha proyectado con viviendas de entre 90 y 135 metros cuadrados, con uno, dos y tres dormitorios. En cualquier caso, esta propuesta está planteada con una estructura muy clara y definida, de manera que el edificio soporte los posibles cambios que surjan tanto a nivel de proyecto de ejecución como por los propietarios. De esta forma, el material de las fachadas es de durabilidad reconocida, con un hormigón de color gris oscuro y frentes exteriores en los que se incrustan fragmentos de balastro negro. Hay que destacar la solución adoptada para la planta baja, donde se ha creado un espacio porticado, lo que no sólo permite mejorar la imagen del edificio y acentuar su presencia en el lugar, sino que crea un área pública en comunicación con otras de la zona.

Estos bloques de pisos se enmarcan dentro de la Operación Galindo, una iniciativa que contempla la construcción de un total de 2.200 nuevas viviendas, de las cuales 525 se van a destinar a protección oficial.





La fachada del bloque C combina hormigón gris oscuro y fragmentos de balastro negro

Arkitekto desberdinek diseinatu dituzten arren, eta proiektu desberdinekin, jakina, Ipar Galindon (Barakaldon), Lasasarreko eremuan etxebizitzatarako sustatu den lehen lur zatian eraiki diren hiru etxebizitza blokeek etxarte bera osatzen dute. Etxe arteko eremu horretan lorategiak, zuhaitzak eta jolasteko eta atsedeen hartzeko tokiak egin nahi dira, bere inguruan 220 etxebizitza izango dira – bost solairutan eta teilatupean banatuta – eta nabarmentzekoak dira eraikitzeke modua eta fatxaden tratamendua.

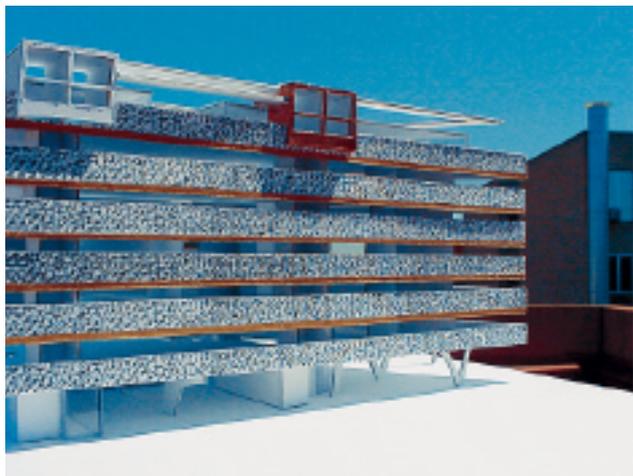
Arkitektoetatik bik, Carlos Arrizabalagak eta José Ignacio Linazasorok BILBAO Ría 2000ak iaz hiru bloke horietatik bi eraikitzeke antolatutako ideia lehiaketa irabazi zuten. Aldi hartan, eta lehendabiziko aldiz, lehenago egin zen eraikuntza proiektuen lehiaketarako deialdia, promotoreei lanak esleitzeko lehiaketarako baino. Horrela BILBAO Ría 2000ak zuzenean aukeratu ahal izan zituen arkitektoak, eta horri esker, bertako profesionali une honetan abian dauden hirigintza-jarduketetan parte hartzeko aukera eman zaie. Bizitoki-eremu hori eratzen duen hirugarren eraikina Federico Soriano-ri eta Dolores Palaciosi egokitu zitzaienten, 1999an ebatzi zen, eta aurreko ekitaldietan bezala, berrogei urtez beherako arkitektoen parte-hartzearekin egin zen Europan-5 lehiaketan aipamen berezia jaso ondoren.

Hasieran esan bezala, proiektu desberdinak dira. Horrela, esate baterako, U forma duen lur zati batean egingo den A blokeak (Federico Soriano eta Dolores Palacios) 82 etxebizitza izango ditu, tamaina askotakoak, 45 eta 118 metro karratu bitartekoak, bat, bi, hiru eta lau logeladunak. Beste eraikinetan bezala, sukaldeak eta egongelak barruko aldera begira egongo dira eta logelak kanpoko aldera, eta fatxada Chillidak zizelaturako marmolezko eskulturen antzeko artikulatutako makla erako bolumenez osatuta egongo da. Kolorea grisaren eta urdinaren artekoa izango da. Barruko patioari dagokionez, fatxadak elementu biziaren itxura izatea nahi da, kolore, egitura edota gardentasun desberdineko beirazko azala balitz bezala. Geoda baten geometria babeslea gogoraraztea da horrekin iritsi nahi den helburua.

B blokeak berriz (Carlos Arrizabalaga) 44 etxebizitza izango ditu, 50 eta 105 metro karratu bitartekoak, bi, hiru eta lau logeladunak. Proiektu horretan nabarmentzekoa da kanpoko fatxadaren itxura, ondoz ondo leiho berdinak dituen bolumen baten antzera planteatu dena. Etxartera begira egongo den fatxadari dagokionez, leihotzar jarraiak diseinatu dira eta han-hemenka irteten diren elementuz osatutako mosaiko batek estaliko du horma. Horrek, etxebizitzaren programaren beharren arabera egongelak edo esekitokiak handitzeko auke-

El patio interior, al que se le quiere dar un carácter ajardinado y boscoso, armoniza un conjunto de 220 viviendas distribuidas en cinco plantas y un ático.





ra emango du, eta barruko parkearen ezaugarri ludikoekin bat datorren itxura dinamikoa izango du. Beste ezaugarri berezi bat teilatupeen planteamendua da, eraikinaren gainean kokatutako bolumen txiki independenteak izango baitira. Bolumen horiek, zerra baten hortzen antza duen estali bat osatuko dute.

C blokeak azkenik (José Ignacio Linazasoro), 90 eta 135 metro karratuko etxebizitzak izango ditu, bat, bi eta hiru logeladunak. Nolanahi ere, oso egitura garbia eta definitua duen proposamena da, nahiz proiektuaren egikaritze mailan, nahiz erosleen aldetik sor daitezkeen aldaketa posibleak errazteko. Horrela, fatxadaren materiala oso iraunkorra da, eta hala dago frogatuta, konkretzekoa izango da, gris iluna eta tarteka balasto beltzeko inkrustazioak izango ditu. Aipatzekoa da beheko solairurako aukeratu den taxuketa, arkupedun eremu bat sortu baita, eraikinaren itxura hobetu eta bere presentzia sendotzeaz gainera, zonako beste batzuekin harremanetan dagoen eremu publiko bat eratzen duena.

Etxebizitza bloke horiek Galindo Operazioaren, 2.200 etxebizitza berri egiteko asmoa duen hirigintz-ekimenaren barruan daude; etxebizitza horietatik 535 babes ofizialekoak izango dira.

Lorategiak eta zuhaitzak izango dituen barruko patioaren inguruan 220 etxebizitza izango dira bost solairutan eta teilatupean banatuta.

Entre valles y montañas

Cuando hoy en día nos enfrentamos a cuestiones relacionadas con la urbe, nos encontramos cada vez más divididos entre las nostálgicas ambiciones que se le deben a la ciudad del siglo XIX y una realidad actual que ya no las permite. De manera, que buscamos nuestros puntos de contacto en los despojos y, sobre todo, en los espacios vacíos de híbrido paisaje urbano.

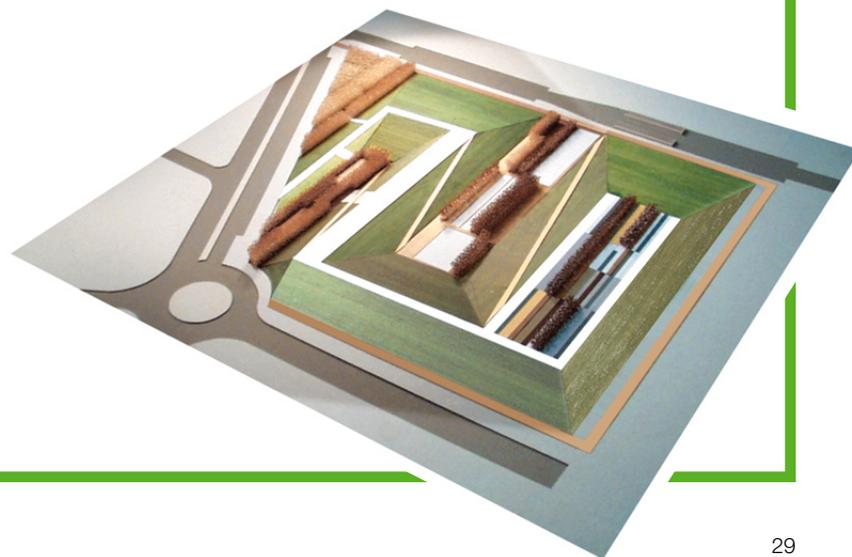
Así, en los terrenos de Galindo, BILBAO Ría 2000 realiza un ambicioso proyecto de revitalización de la vida urbana y, fundamentalmente, de promoción del ocio y de las actividades al aire libre. El espacio situado entre el centro densamente poblado de la localidad y los ríos Galindo y Nervión juega en ese contexto un papel decisivo. Por un lado, está el deseo de densidad y de compactación, y, por otro, la necesidad cada día mayor de que existan espacios libres y abiertos para el encuentro y la comunicación próximos a la ciudad. De esta forma, donde actualmente las ruinas industriales bloquean aún el acceso al agua, se diseñan propuestas que indican que la ciudad se ha puesto en marcha para mirar al futuro.

Lo que está claro es que el entorno paisajístico de la región es imponente y será para nosotros el punto de partida del desarrollo del proyecto del nuevo Parque de Lasasarre. Destacamos la topografía como el elemento determinante de este paisaje – una sucesión de valles y montañas –, lo que genera intensos impactos visuales y espaciales. Todo esto determina nuestro concepto de parque, que se basa en la idea de la creación de una topografía artificial. El terreno formula un paisaje abstracto de colinas, mesetas, caminos y campos. Así, las colinas van creciendo escalonadamente en dirección a las vías del tren y se rematan con una meseta elevada. En los valles se confecciona un *patchwork* de diversos campos de juego y de actividades. De esta forma, en un constante subir y bajar, el espacio se le va descubriendo poco a poco al espectador.

En Alemania, a causa de la estricta separación entre las actividades de planeamiento urbano, arquitectura y ordenamiento de los espacios libres, no existe para planificadores y arquitectos casi ninguna posibilidad de realizar actuaciones como la descrita. Por esta razón estamos muy contentos de haber encontrado en España un sistema menos convencional y más abierto, que nos abre, además, la posibilidad de trabajar en una de las regiones españolas más vivas del momento.

Sandra Topfer y Dirk Bertuleit

Arquitectos alemanes que se han encargado del proyecto del Parque de Lasasarre, tras ser reconocidos con una mención especial en el concurso Europan-5, fallado en 1999



LA IMAGEN DE GALINDO

Galindo se perfila ya como el espacio todopoderoso gracias al cual Barakaldo se extiende hacia la ría. La imagen, que muestra la reconstrucción de los muelles del Nervión, deja patente esa fuerza visual y urbanística. No en vano, hablamos de un área de 500.000 metros cuadrados en la que se va a configurar una nueva ciudad.

Foto: Aitor Ortiz



Proyecto de urbanización del espacio Corazón de María

LA PLAZA DEL BARRIO

Dentro de las obras que se van a acometer por BILBAO Ría 2000 en el marco del Plan de Rehabilitación de Bilbao La Vieja, destaca la reurbanización integral de la Plaza Corazón de María, sin duda el elemento urbano más significativo de esta zona de la ciudad.

Con un presupuesto que rondará los 1.000 millones – en total la sociedad interinstitucional va a invertir en Bilbao La Vieja 3.000 millones –, el objetivo de esta intervención es generar un espacio público emblemático, la “plaza del barrio”, que se pretende sea similar en tamaño a la bilbaína Plaza Nueva. De todos modos, a este planteamiento se suma otro: aprovechar el subsuelo del nuevo espacio para desarrollar un aparcamiento de 400 plazas, de las cuales aproximadamente la mitad se destinarán a los residentes. La pretensión es paliar el déficit de estacionamientos existente en Bilbao La Vieja (sus calles estrechas dificultan aún más el aparcamiento), lo que redundará de una forma positiva en las políticas de mejora de los espacios peatonales actuales.

Pero la obra de la Plaza de Corazón de María resulta más complicada de lo que pudiera parecer en un principio, puesto que para reforzar su centralidad es necesario modificar la actual configuración y los usos que en ella se desarrollan. Esto obliga a trasladar a otro emplazamiento el colegio allí situado.

Como solución de consenso a la búsqueda de esta nueva ubicación, y más teniendo en cuenta que los alumnos de dicha escuela son menores de 12 años, se ha considerado que el futuro emplazamiento se sitúe en una posición equidistante de la actual para la mayoría de los alumnos que van al colegio. Y ese punto se encuentra en el nuevo desarrollo de Bilbao La Vieja hacia Miribilla.

Por tanto, como primera medida se va a establecer con los responsables del centro educativo el

programa de necesidades del nuevo colegio, que por tratarse de un edificio nuevo ofrecerá importantes mejoras en cuanto a equipamiento deportivo. A esto le sigue la convocatoria de un concurso restringido entre tres arquitectos locales, cuyo ganador se encargará de realizar el proyecto. En cualquier caso, las previsiones apuntan a que durante el periodo vacacional del curso 2002–2003 se hará el traslado de los alumnos al nuevo centro. En ese momento, se procederá al inicio de las obras en la Plaza Corazón de María, lo que significa que la intervención (reurbanización integral y aparcamiento) podría estar finalizada para el verano de 2005.

Bilbo Zaharra Birgaitzeko Planaren esparruan BILBAO Ría 2000ak egingo dituen lanen artean, ama Birjinaren Bihotza Plazaren erabateko birurbanizatzea nabarmendu behar da, hori baita, seguru asko, auzo horretako hiri-elementu garrantzitsua.

1.000 milioi ingurukoa izango den aurrekontuarekin – erakundearteko sozietateak 3.000 milioi inbertituko ditu guztira Bilbo Zaharrean –, esku-hartze honen helburua eremu publiko enblematikoa sortzea da, “auzoko plaza”, eta Bilboko Plaza Berriaren tamainakoa egitea da asmoa. Nolanahi dela ere, planteamendu horri beste bat gaineratu behar zaio: espazio berriaren azpian 400 autorentzat tokia izango duen aparkaleku bat egingo da eta horietatik erdia, gutxi gorabehera, auzo koentzat izango da. Izan ere, Bilbo



Zaharrean dagoen aparkatzeko leku eskasari (kaleak hain estuak izanik ez dago ia aparkatzeko lekurik) konponbide bat eman nahi zaio, eta horrek asko lagunduko die gainera egungo oinezkoen espazioak hobetzeko dauden asmoei.

Baina Ama Birjinaren Bihotza plazako lana, hasiera batean dirudien baino konplikatua da, izan ere, bere zentraltasuna indartzeko egungo egitura aldatu behar da eta baita bertan garatzen diren erabilerak ere. Eta horrek, han dagoen ikastetxea beste toki batera eramatera behartzen du.

Kokagune berri bat bilatzera koan guztien adostasuna izateko – eta are gehiago ikastetxe horretako ikasleak 12 urtez beherakoak direla kontuan izanda –, eskola horretara doazen ikasle gebientzat gaur egungoa dagoen distantzia berera

dagoen toki batean erakitzea erabaki da ikastetxe berria. Eta puntu hori Bilbo Zaharrak Miribilla aldera izango duen hedapenean aurkitzen da.

Beraz, hezkuntza zentro horren arduradunekin ikastetxe berriaren beharren programa zehaztea izango da lehen pausoa, eta aipa daiteke, besteak beste, eraikin berria izanik hobekuntza handiak ekarriko dituela kirol-ekipamenduei dagokienez. Gero, lehiaketa murriztu bat egingo da bertako hiru arkitektoen artean, eta irabazleak proiektua egingo du. Nolanahi dela ere, aurreikuspenen arabera 2002–2003 ikasturtean pasako dira ikasleak ikastetxe berrira. Orduan ekingo zaie Ama Birjinaren Bihotza plazako lanei, eta jarduketara osoa (urbanizatze integrala eta aparkalekuak) 2005eko udako amaituta egotea espero da.

Actualidad



Universidad Libre de Medio Ambiente



La biblioteca "El Faro del Saber"

Curitiba reinventa la eco-tecnología

Capital del Estado de Paraná (Brasil), Curitiba se ha convertido en las últimas décadas en ciudad pionera a nivel mundial en la aplicación de un urbanismo sensible con el medio ambiente. Su mérito es haber exportado un modelo de desarrollo sostenible, limitado en su presupuesto pero muy imaginativo, donde el carácter social y la eficacia de las propuestas han primado sobre otras cuestiones. Desde que en 1965 se creara el Instituto de Investigación y Planeamiento Urbano de Curitiba (IPPUC), esta ciudad brasileña, con

algo más de millón y medio de habitantes, no ha parado de impulsar iniciativas innovadoras, que han sido premiadas en algunos casos por organismos internacionales como la ONU y la UNESCO. Esto la ha llevado a ser considerada la capital ecológica de Brasil, aunque su objetivo es apostar por el concepto de ciudad eco-tecnológica. Cuentan para ello con cinco universidades especializadas y un polígono industrial donde ya se han asentado algunas empresas punteras en el campo de las tecnologías.

Para comprender el fenómeno Curiti-

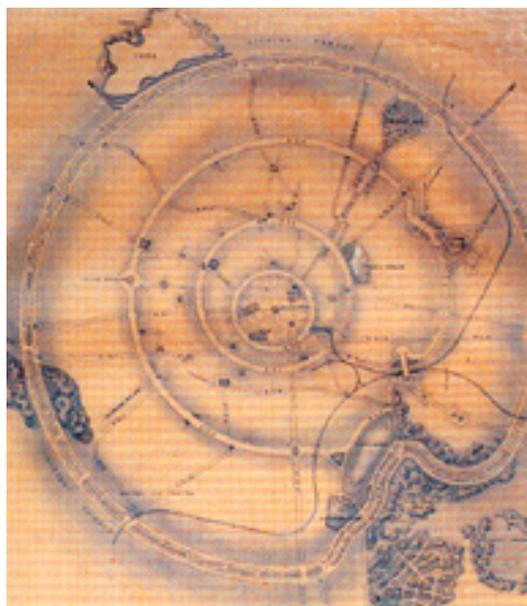
ba hay que partir de la situación que vivió esta ciudad a comienzos de la década de los 60, con un fuerte crecimiento de la población debido a la inmigración proveniente del campo. Se plantea entonces la necesidad de poner en marcha un proceso de desarrollo controlado y sostenido. Se crea el IPPUC y se trabaja por fortalecer el poder local, lo que redundará en la utilización racional del dinero público.

Una de las primeras iniciativas que se implantan es un sistema de transporte colectivo muy similar en su concepto al

metro, aunque discurre por la superficie y se sirve de los autobuses que ya existen en la ciudad. La originalidad radica en diseñar vías exclusivas para su circulación. En un principio, estas líneas unen la ciudad con la periferia. Luego se van añadiendo ejes circulares que permiten que la red atraviese toda la ciudad, y posteriormente el sistema se va completando con una línea hospitalaria (el autobús recorre todos los hospitales de la ciudad), otra para el transporte de menores con deficiencias, etc. Lo interesante es que se establece una única tarifa, de forma que con un solo billete se puede acceder a cualquier punto de la urbe. El objetivo ahora es aprovechar las tarjetas magnéticas que ya existen en el sistema sanitario para su uso en la red de transportes.

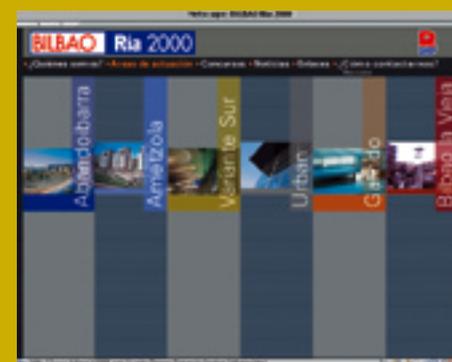
Pero este sistema, que ha sido adoptado por la ciudad de Los Ángeles, es una de las muchas iniciativas que se han impulsado en los últimos 35 años en Curitiba. Cabe destacar, entre otras, “El cambio verde” (se suple la carencia alimentaria de la población de la periferia entregando comida y cuadernos escolares a cambio de basura reciclable; en los últimos años unas 400.000 personas han canjeado 2.535 toneladas de basura por 2.160 toneladas de comestibles), “La calle de la ciudadanía” (establecimiento de una vía pública donde se concentran todos los servicios

públicos y administrativos que requiere el ciudadano) o la creación en 1991 de la Universidad Libre de Medio Ambiente para la difusión entre la población de las cuestiones medio ambientales. Asimismo, cuentan con un sistema de parques urbanos único. Y no sólo porque vienen a representar 52 metros cuadrados de zona verde por habitante (la ONU recomienda 16 metros cuadrados) sino porque a su función de esparcimiento y ocio se añade la de drenar la ciudad y evitar las inundaciones ocasionadas por las inevitables lluvias de verano.



NOTICIAS BREVES

La nueva página web de BILBAO Ría 2000, puesta en marcha en el mes de diciembre de 2000, ha triplicado su número de visitantes, superando las 500 visitas mensuales. Otro dato de interés es que más del 20% de los usuarios ha repetido visita. Por procedencia, destaca la petición de página desde ordenadores nacionales (cerca de un 65%), correspondiendo el resto de los visitantes al ámbito internacional, principalmente EEUU, Reino Unido y Francia.



Del 20 al 23 de junio, se celebra en el Palacio Euskalduna el 2º Congreso Europeo sobre Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS). Esta cita, que cuenta con la asistencia de un millar de expertos y en cuya organización colabora BILBAO Ría 2000, analiza las perspectivas de las ciudades de tamaño medio (con alrededor de un millón de habitantes), sus problemas de transporte y movilidad, y sus soluciones.

NUEVOS NUMEROS DE TELEFONO TELEFONO ZENBAKI BERRIAK

Dirección General
Zuzendaritza Nagusia

944 245 020

Area General, Asesoría Jurídica y Departamento Financiero
Bulego Orokorra, Lege Aholkularitza eta Finantza Departamendua

944 240 802

Area Técnica (Infraestructuras)
Bulego Teknikoa (Azpiegiturak)

944 240 705

Area Técnica (Bilbao)
Bulego Teknikoa (Bilbao)

944 354 879

Area Técnica (Barakaldo)
Bulego Teknikoa (Barakaldo)

944 248 634

Area Comunicación
Komunikazio Bulegoa

944 240 243

BILBAO Ría 2000 editará próximamente una publicación que recoge las principales ponencias del encuentro celebrado en Bilbao el pasado 20 de octubre de 2000, bajo el título “El proyecto urbano como cultura de ciudad”. En dicho encuentro, organizado por el Ministerio de Fomento francés, a través de su dirección general de Urbanismo, con la colaboración de BILBAO Ría 2000, se contó con la participación de 200 expertos franceses en urbanismo y arquitectura, así como de los principales agentes locales. El debate tuvo como tema principal el proceso de regeneración urbanística que ha protagonizado Bilbao.

ENTREVISTA

John Fitzgerald

“Todo ha cambiado en Dublín”

Como *city manager* de la ciudad de Dublín, cargo que ostenta desde hace algo más de cuatro años, John Fitzgerald explica las claves del imparable proceso de crecimiento y desarrollo de la capital irlandesa en los últimos cinco años.

– ¿Cuáles son sus responsabilidades como *city manager*?

El puesto de *city manager* es equivalente al de un director ejecutivo, frente a la función que cumple el alcalde, que es más representativa. A mí, por tanto, me toca responsabilizarme de todos los temas que tienen que ver con el personal y cuestiones operativas, y en esto se incluye la vivienda, el transporte, el medio ambiente, la eliminación de residuos y casi todo lo que se hace en el municipio. En la práctica, significa que al alcalde se le agradecen las cosas bonitas y al *city manager* se le echa la culpa de lo que funciona mal.

– De Dublín se destaca el sorprendente crecimiento económico de los últimos años vinculado a la captación de empresas de nuevas tecnologías. ¿Se ha creado un espacio específico para su implantación?

Sí, se les ha dado una serie de espacios, ubicaciones y edificios físicos, pero también se les ha facilitado incentivos fiscales. Nosotros somos muy atractivos para las empresas norteamericanas por la razón fundamental de que hablamos el mismo idioma y de que hay cuarenta millones de personas de extracción irlandesa en América. Esto determina que contemos con muchas ventajas, aunque también nos sentimos muy expuestos y presionados por nuestra dependencia de las nuevas tecnologías y de la economía de los Estados Unidos.

Actualmente tenemos una tasa de crecimiento del 10%, frente a la media europea del 4%. Pero ese impulso se ve acompañado de una serie de problemas nuevos, caso del precio de la vivienda; la ordenación del tráfico, porque ahora todo el mundo tiene un coche nuevo y quiere ir en su propio vehículo a la ciudad; o el tema de los refugiados políticos.

– En el caso de la vivienda, ¿cómo se ha planificado su desarrollo?

Es muy parecido a lo que se ha estado haciendo en Bilbao. Nosotros exigimos a los promotores que reserven un 25% de los pisos para vivienda social, con precios razonables y asequibles.

– ¿Cuántas viviendas se van a promover?

Por ejemplo, en el caso de la región de Dublín hace diez años construimos 7.000 pisos al año. Esta cifra ahora se ha duplicado, es decir, hemos pasado a 15.000 viviendas al año; sin embargo, sigue representando la mitad de lo que realmente necesitamos.

– Y en cuanto al transporte, ¿qué medidas han adoptado?

Por el momento, vamos a poner carriles para los autobuses; también estamos construyendo un sistema de ferrocarril ligero y a largo plazo, dentro de unos ocho años, vamos a contar con un metro.

– ¿Cuál es el presupuesto de todo este plan?

El transporte, incluido el metro, supone unos 2.000 millones de libras. Pero el dinero no es el problema. El verdadero problema tiene que ver con las molestias e interrupciones que se producen en el centro de la ciudad mientras se



llevan a cabo las labores de construcción. Por tanto, mi preocupación ahora mismo es cómo gestionar la ciudad mientras se desarrollan las obras. ¿Cómo me hubiera gustado que alguien hubiera decidido construir un metro hace 25 años! Hubiese sido muchísimo más fácil, pero entonces no había dinero. Para alguien que no conoce Dublín es difícil comprender hasta qué punto han cambiado las cosas. En los años ochenta teníamos una tasa de paro del 20% y una situación de crisis económica total. Ahora nos enfrentamos a una realidad completamente distinta, con unos retos que hace cinco años no se hubieran podido ni imaginar. Un ejemplo: 50.000 irlandeses que en su día emigraron, en estos momentos quieren volver a su casa, a su ciudad, y de ahí que tengamos tanta presión con el tema de la vivienda y otras cuestiones.

– ¿Qué opinión le merece el proceso de regeneración acometido por Bilbao?

Me fascina la transformación que se ha producido aquí por el impacto

que ha tenido un elemento como el Guggenheim. Pero, en cualquier caso, encuentro bastantes similitudes. Por un lado, nosotros también hemos afrontado la recuperación de los muelles y de la zona portuaria y, por otro lado, tenemos una situación política que es semejante a la que se vive aquí. Durante muchos años hemos sufrido una percepción negativa por parte de la gente, como ciudad insegura; afortunadamente ahora tenemos en marcha un proceso de paz, y eso posiblemente, más que cualquier otra cosa, es lo que ha servido para galvanizar nuestra economía.

– ¿Cuentan con alguna sociedad del tipo de BILBAO Ría 2000?

Nosotros lo que hemos creado son diferentes organizaciones para cada cuestión concreta. Pero, desde luego, nos ha impresionado lo que ha hecho BILBAO Ría 2000, un catalizador que ha servido para resolver muchos de los problemas de infraestructuras.

– ¿Tienen ustedes fecha para la finalización de todo el proceso descrito?

Yo creo que se hará en un periodo aproximado de siete u ocho años. Pero ahora mismo el problema no tiene que ver tanto con la regeneración sino con la consolidación de lo que se ha hecho. Tenemos que construir con más alturas, de manera más densa, puesto que tenemos que meter a más personas en el centro de la ciudad, y tenemos que conseguir que la gente acepte una cultura distinta: la de vivir en edificios cada vez más altos. Nosotros tenemos un pasado rural y, desgraciadamente, a todo el mundo le gusta vivir en su casita, con su jardín delantero y trasero.

SUSCRIPCIONES

Si desea recibir la revista BILBAO Ría 2000, solicítela llamando al teléfono 94 443 35 71 o a través de nuestra página web www.bilbaoria2000.com. Si lo prefiere, puede enviar sus datos personales al Apdo. de Correos 947 o por fax al 94 444 38 62 (nombre, apellidos, dirección y profesión).

HARPIDETZAK

BILBAO Ría 2000 aldizkaria jaso nahi baldin baduzu, eska ezazu 94 443 35 71 telefonora deituta edota www.bilbaoria2000.com gure web orrialdearen bidez. Nahiago baldin baduzu, postaz nahiz faxez ere bidal ditzakezue zure datuak (izena, abizenak, helbidea eta lanbidea), 947 Posta Kutxara idatziz edota 94 444 38 62 zenbakira deituz.

Áreas de actuación

Proyectos

Urbanización de la Herriko Plaza

Urbanización de la Plaza de los Fueros

Urbanización de la calle Portu

Urbanización de la calle Pormetxeta

Plaza del Desierto

Rehabilitación de medianeras

Rehabilitación del edificio Ilgner, sede del CEDEMI

Centro de Servicios Sociales

Rehabilitación del edificio Centro de Formación

Proyectos

Nueva red viaria

Urbanización de la Plaza Auzolan

Polideportivo de Lasasarre

Canalización y Parque Ribera del río Galindo

Nuevo estadio de fútbol

Sistema nemático de recogida selectiva de residuos sólidos urbanos

Paso inferior bajo las vías de Renfe

2.200 nuevas viviendas (525 de promoción pública)

50.000 m² destinados a zona de actividades económicas

Parque temático de ocio

Zonas verdes

Proyectos

Urbanización de la Plaza Corazón de María

Aparcamiento bajo la Plaza Corazón de María

Urbanización de los muelles de La Merced, Marzana y Urazurrutia

Pasarela peatonal y urbanización de las plazas de Bilbao la Vieja, Tres Pilares y de la calle de Bilbao la Vieja

Cubrimiento de parte de la trinchera ferroviaria para ampliar el puente de Cantalojas

Aparcamiento entre las plazas de Bilbao la Vieja y Tres Pilares



Urban
Barakaldo

Galindo

Bilbao La Vieja



BILBAO Ría 2000

www.bilbaoria2000.com