

# Bilbao Ría 2000

Revista de divulgación editada por la sociedad BILBAO Ría 2000    Noviembre 2001 – Abril 2002    Número 4



**Abandoibarra**  
**Las primeras viviendas**  
UNA PASARELA ÚNICA

**Bilbao La Vieja**  
Más ayuda para el barrio

Infraestructuras  
Ferroviarias  
**Eliminando barreras**

BARAKALDO  
**Plaza Desierto**  
CARGADERO DE MINERAL

**Ametzola**  
La luz del viento

# 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

## 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)

## 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 Parque-Guggenheim

Urbanización Avda. del Ferrocarril entre Puente 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)



Vista aérea de Ametzola

Abandoibarra

Ametzola

Infraestructuras  
ferroviarias

# Editorial

# Editoriala



## Carta del director general

Presentamos ahora un nuevo número de la revista con la que pretendemos mantener informado al ciudadano de todas las obras que BILBAO Ría 2000 coordina y ejecuta en el área metropolitana de Bilbao. Junto a este objetivo fundamental, la publicación quiere dar también cabida en sus páginas a los profesionales del urbanismo y la arquitectura, de forma que además de avanzar proyectos e iniciativas, contemos con la opinión de aquellos que idean lo que después se construye o edifica. Sólo así es posible ofrecer al lector una visión completa de cada una de las actuaciones que desarrollamos o tenemos previstas. Es decir, queremos que se conozca su desarrollo técnico y urbano, pero también la filosofía que los inspira.

Un ejemplo claro de esto es la Plaza Desierto, obra diseñada por el arquitecto Eduardo Arroyo en Galindo (Barakaldo). Esta plaza, original en su concepción hasta el punto de que cuesta definirla con una única palabra (puede ser una plaza pero también un parque), ofrece una visión que probablemente requiera más explicaciones que las que se derivan de la propia observación. No basta simplemente con mirarla (la plaza está prácticamente concluida, aunque su apertura al público tendrá lugar una vez que se urbanice el entorno); es necesario conocerla. En este sentido, Eduardo Arroyo escribe un artículo que aporta las claves que se esconden detrás del ritmo compositivo que marcan las atalayas, los sistemas acuáticos o los bancos de la plaza, humanizando así un espacio concebido para el disfrute del ciudadano.

Otro proyecto que pretendemos explicar en estas páginas es la pasarela de Abandoibarra, una estructura metálica que unirá esta zona de la ciudad con la Universidad de Deusto a partir del otoño de 2002. En este caso, a la poesía se suma a la innovación tecnológica. Tal y como nos explica en una entrevista el responsable de este proyecto, Lorenzo Fernández Ordóñez, el montaje de la pasarela es como un juego de papiroflexia, donde el acero se pliega y se pliega para permitir así, paradójicamente, conformar su estructura.

El arquitecto Luis Peña Ganchegui, por su parte, deja de lado los aspectos meramente constructivos del bloque de pisos que ha proyectado en Abandoibarra, para abordar en un artículo el parámetro que convierte a ese edificio en una obra arquitectónica: el lugar donde se ubica.

Todos estos contenidos se completan con otros de igual interés (la cuarta fase del proyecto Variante Sur, la glorieta de Gordóniz, la restauración del cargadero de mineral de la compañía Franco Belga en Barakaldo o el primer itinerario del plan de señalización para visitantes), así como con una entrevista al presidente de BILBAO Ría 2000 y alcalde de la Villa, Iñaki Azkuna. Con ella, precisamente, redondeamos el propósito que anuncié al principio: acercar a todos los lectores de nuestra revista la filosofía que impulsa nuestro trabajo.

Angel María Nieva

## Zuzendari nagusiaren gutuna

*BILBAO Ría 2000ak Bilboko metropoli-barrutian koordinatzen eta burutzen dituen lan guztiei buruz herritarrak jakinaren gainean edukitzeko asmoz argitaratzen dugun aldizkariaren ale berri bat aurkeztera gatoz. Helburu nagusi horrekin batera, argitalpen honek tokia egin nahi die bere orrialdeetan hirigintzan eta arkitekturan adituak diren profesionaleri, proiektuen eta ekimenen berri emateaz gainera, gero altxatzen eta eraikitzen dena asmatzen dutenen iritzia ere jasotzeko. Hori da, izan ere, garatzen ari garen edota aurreikusten ditugun jarduketa guzti-guztien ikuspegi orokorra irakurleari emateko bide bakarra. Hau da, teknikoki eta hirigintzari dagokionez bere garapena nolakoa den eman nahi dugu ezagutzera, baina baita bere atzean dagoen filosofia ere.*

*Eduardo Arroyo arkitektoak Galindorako (Barakaldorako) diseinatutako Desertuko Plaza horren adibide garbia da. Plaza horren diseinua oso originala da; hain originala, non zaila baita hitz bakar batez definitzea (plaza bat izan daiteke, baina baita parke bat ere), eta ikuste hutsarekin ondoriozta daitekeenaz gainera, azalpen gehiago ematea eskatzen du, seguru asko. Begiratzea ez da nahikoa (plaza ia amaituta dago, baina ez da jendearentzat zabalduko inguru guztia urbanizatu arte); ezagutu egin behar da. Zentzu horretan, Eduardo Arroyok artikulu bat idatzi du talaiek, ur-sistemek edota plazako bankuek – herritarren gozamenerako pentsatu den espazio bat gizatartuz –, eratzen duten osaketa-erritmoaren atzean dauden giltzak argitzeko.*

*Orrialde hauetan aurkeztu nahi dugun beste proiektu bat Abandoibarrako zaldaina da, 2002ko udazkenetik aurrera hiriaren zona hori eta Deustuko Unibertsitatea lotuko dituen metalezko egitura. Horri dagokionez, poesiak eta berrikuntza teknologikoak bat egiten dute. Lorenzo Fernandez Ordoñezek, proiektu horren arduradunak elkarrizketa batean azaltzen digun bezala zaldainaren muntaketa papiroflexiazko joko baten antzekoa izango da, altzairua behin eta berriz tolestuko baita, paradoxikoa izanik ere, zaldainaren egitura moldatu ahal izateko.*

*Luis Peña Ganchegui arkitektoak, bestalde, alde bat uzten ditu bere artikuluan Abandoibarran egiteko proiektatu dituen etxebizitzak blokeen eraikuntzazko xehetasunak, eraikin hori arkitektura-lan bihurtzen duen parametroari, hots, kokatuko den tokiari helduz.*

*Eduki horiek guztiak, horiek bezain interesgarriak diren beste batzuen bidez osatzen dira (Hegoaldeko Saihesbidearen laugarren fasea, Gordonizeko biribilgunea, Barakaldoko Franco Belga Conpainiaren mineralaren zama-lekua zaharberritzea edota bisitariarentzat egingo den seinalizazio planaren lehen ibilbidea), eta azkenik, BILBAO Ría 2000ren lehendakari eta Hiribilduaren alkate den Iñaki Azkunari egindako elkarrizketa bat ere jasotzen da. Elkarrizketa horrekin, hasieran iragarri dudan asmoa biribiltzen da: hain zuzen ere, gure lanaren atzean dagoen filosofia gure aldizkariaren irakurleengana hurbiltzea.*

Angel María Nieva



# Sumario

## Aurkibidea



Editorial **3** Editoriala

Correo del Lector **5** Irakurlearen posta

BILBAO Ría 2000 hoy **6** BILBAO Ría 2000 gaur

### Abandoibarra

Entre el parque y la ría **8** Parkearen eta ibaiaren artean

El reflejo del acero **11** Altzairuaren islada

### Ametzola

Poesía urbana **16** Hiri-poesia

Iñaki Azkuna **18** Iñaki Azkuna

### Infraestructuras Ferroviarias

Impulso al transporte urbano **19** Hiri barruko garraioaren bultzada

Avenida del Ferrocarril **23** Trenbideko Etorbidea

### Barakaldo

Un lugar para descubrir **24** Ezagutu beharreko toki bat

Carta abierta **27** Gutun irekia

Cargadero de mineral **28** Mineralen zama-lekua

### Bilbao La Vieja

Bilbao la Vieja más cerca **30** Bilbo Zaharra hurbilago

### Actualidad

Proyecto piloto de señalización **32** Seinalizazioaren proiektu pilotua

# Correo del lector

## Irakurlearen posta

### Bilbao, referente urbano

El Ayuntamiento de Oslo, representado por el Comité Permanente de Desarrollo Urbano, visitó Bilbao durante el pasado mes de septiembre. El antecedente de la visita había sido un seminario celebrado en Oslo durante el mes de febrero bajo el título “Bilbao, ¡con el deseo de triunfar!”. Este seminario nos ayudó a esclarecer los diferentes aspectos del éxito de la revitalización de la ciudad, motivado, entre otras cosas, por una eficiente y bien organizada cooperación entre el sector público y el privado. Lo importante, en cualquier caso, es que Bilbao mostraba una tendencia totalmente nueva en la planificación de municipios. Así que no tardamos en aterrizar en la capital vizcaína para conocer in situ el proceso que tanto interés nos había suscitado.

Durante nuestra visita nos dimos cuenta rápidamente de que uno de los condicionantes que ha propiciado todo el desarrollo es haber sabido organizar la planificación y la ejecución de forma no burocrática y flexible. Otro aspecto que constatamos fue que el punto de partida no estaba basado únicamente en un planteamiento local, sino también regional y nacional. Como tercer elemento, tuvimos la impresión de que el mercado y la industria de la provincia han tenido una actitud positiva en lo que se refiere a la cooperación y ejecución en los distintos proyectos. Y finalmente, pero no menos importante, concluimos que Bilbao no tenía otra opción. ¡La ciudad estaba obligada a hacer algo!

Si todo eso lo trasladamos a Oslo, nos encontramos ante un gran reto, el que supone establecer una estructura organizativa con una fortaleza similar a la de Bilbao. Dentro de nuestro sistema parlamentario, no hay antecedentes para establecer una organización con una autoridad amplia, capaz de asumir el liderazgo en un proceso de desarrollo urbano. El Ayuntamiento tiene la máxima autoridad, tanto en lo que se refiere a la planificación de la ciudad como a los problemas relativos a la propiedad y financiación, pero no tiene experiencia en el establecimiento de una coordinación tan amplia como sería necesaria.



En este contexto, Oslo encara una de las mayores tareas de desarrollo en varias décadas, a saber, la transformación de nuestra zona portuaria local, Bjørvika, con el fin de convertirla en un área urbana de uso mixto, es decir, con carácter residencial, comercial, cultural y de ocio. Dicha zona representa la mejor oportunidad para la ciudad. Por tanto, se ha creado una empresa en la que el Ayuntamiento es uno de sus accionistas.

Por el momento, nada podemos decir de su evolución, puesto que estamos dando los primeros pasos, pero sí tenemos claro que Bilbao y su modo de hacer las cosas nos gusta mucho. Recorrimos gran parte de la Villa (así la llaman ustedes), visitamos el Museo Guggenheim y disfrutamos con el colorido de las vacas con las que se conmemoraba el 700 aniversario de la fundación de la ciudad. Eso nos proporcionó un gran placer y alegría. Entonces nos acordamos de nuestro tigre, el símbolo de Oslo con ocasión del aniversario de los 1000 años de la ciudad celebrado el año pasado. Pero esa es otra historia que les contaremos cuando ustedes vengan aquí. En cualquier caso, ¡Bilbao es una ciudad que deseáramos volver a visitar!

**Kari Kiil**  
Secretaria del Comité Permanente de  
Desarrollo Urbano en Oslo

### Cómo nos ven

Después de una reciente visita a Bilbao para conocer el plan de regeneración de la Villa, nos sentimos impresionados por el importante número de actividades desarrolladas en un periodo de tiempo relativamente corto. Nuestro propósito era conocer cómo se había abordado la revitalización económica y social y comprobamos que el urbanismo ha sido el impulsor del nuevo desarrollo económico y social.

Bilbao tenía una asignatura pendiente: el desarrollo de las márgenes de la ría. Este proceso de regeneración deberá consolidar las estructuras económicas, sociales y físicas de la ciudad y, viendo todo lo realizado hasta la fecha, no nos cabe la menor duda de que la ciudad será capaz de afrontar el reto.

Eline Stomphorst  
Hans Tijn, Amsterdam

### Gutaz duten ikuspegia

Bilbo bere onera ekartzeko plana ezagutzeko asmoz egindako bisita baten ondoren, txunditurik gelditu ginen hain denbora laburrean garatu diren jarduketa ugariak direla eta. Gure asmoa suspertze ekonomikoari eta sozialari nola heldu zitzaion jakitea zen, eta ohartu ginen hirigintza izan dela garapen ekonomiko eta sozial berriaren eragilea.

Bilbok eginkizun bat zuen egiteko: itsasadarraren ertzak garatzea. Berritze prozesu horrek hiriaren egitura ekonomikoak, sozialak eta fisikoak sendotu beharko ditu, eta orain arte egindako guztia ikusita, zalantzarik ez dugu erronka horri aurre egiteko gai izango dela hiria.

Eline Stomphorst  
Hans Tijn, Amsterdam

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 Olabarra, 4 Planta C 48001 Bilbao

# 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 diseñó 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?

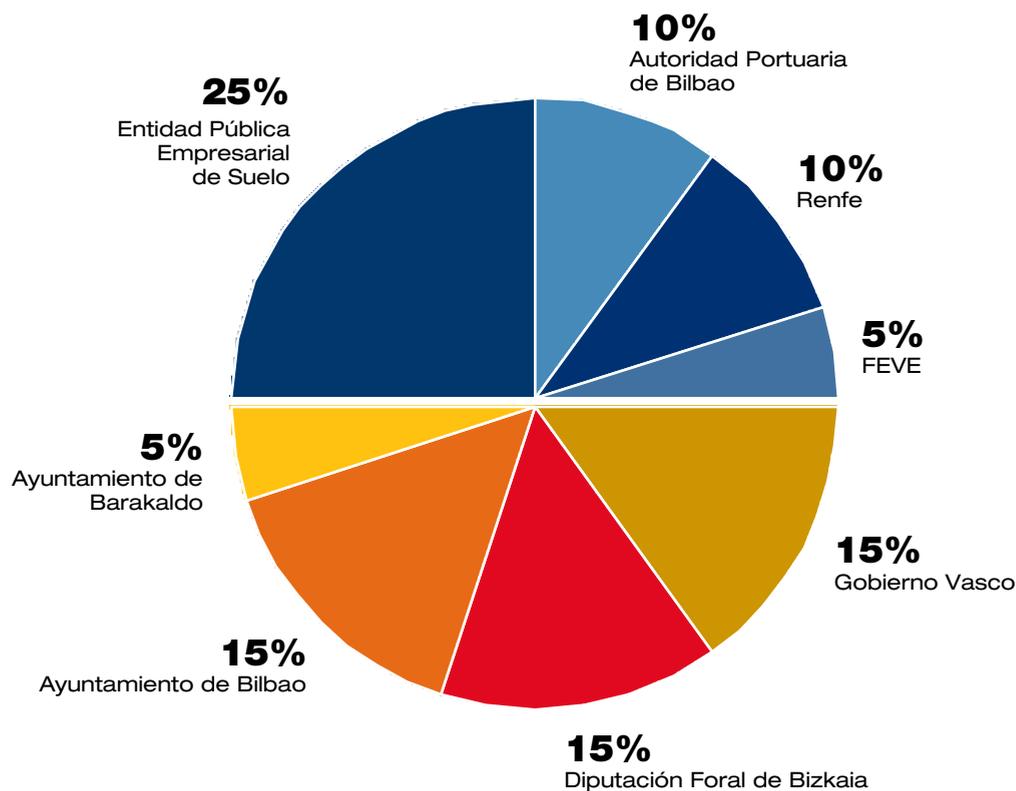
BILBAO Ría 2000 300 milioi pezetako kapital txikiarekin jaio zen. Hortik aurrera, bere finantza-oreka iristeko gai dela erakutsi du entitateak, aurrekontu publikoei heldu gabe, eta proiektu batzuetan eta besteetan guztira 60.000 milioiko inbertsioa egingo duela aurreikusten da.

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

## Composición accionarial





## Parkearen eta ibaiaren artean

# ENTRE EL PARQUE Y

Comienzan las obras del primer bloque de viviendas de Abandoibarra, diseñado por el arquitecto Peña Ganchegui; una obra marcada por su inmejorable ubicación.

El primer bloque de pisos previsto en Abandoibarra ya ha comenzado su cimentación, aunque no estará terminado hasta 2003. Se trata de un diseño del arquitecto Luis Peña Ganchegui. Concebido como un gran volumen de piedra, este edificio juega con cuatro planos de distinta profundidad, con perímetros quebrados de formas irregulares, transmitiendo la ilusión de una masa de roca que se ha desprendido de sus estratos superficiales. Su aparente sobriedad esconde un inteligente aprovechamiento del espacio (acogerá 86 viviendas de dos y tres dormitorios) y, sobre todo, la pretensión de fomentar una continuidad con el estilo de edificación propio del Ensanche bilbaíno.

Situado en una parcela de 1.428 metros cuadrados, con forma rectangular (34 x 42 metros), este bloque mira desde su fachada sur al Parque de Doña Casilda, mientras que en la norte tiene como principal referencia el centro comercial Zubiarte, con la ría al fondo. Además, su proximidad con el hotel de la cadena Sheraton establece una comunicación que el equipo de arquitectos encargado del proyecto quiere potenciar. Tanto es así que hay un interés

manifiesto por “rimar” con el establecimiento hotelero, de forma que ambos edificios mantengan una misma concepción volumétrica, un mismo ritmo de huecos y macizos, en clara referencia al trabajo escultórico de Chillida.

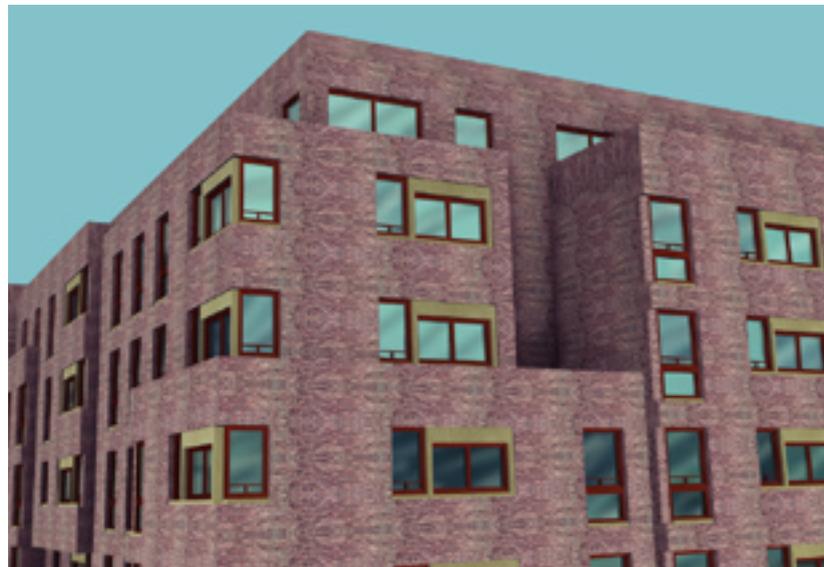
El bloque, en efecto, transmite la sensación de estar esculpido a partir de una única gran piedra, una piedra oscura que presentará un aspecto rugoso, áspero y mate, de granito flameado, pizarra o cuarcita lajada. Respecto a la altura, ésta se articula en cuatro sótanos, planta baja, nueve plantas de viviendas y un ático (al mostrarse como una parte más del volumen, se evita su apariencia de retranqueado), con dos portales situados en la fachada este y otros dos en la oeste.

En conjunto, el edificio desprende una imagen externa de gran movimiento. Y es que, aparte de los diferentes planos que potencia la piedra, se establece un interesante juego con las ventanas, que introduce aún más profundidad. Unas serán verticales y quedarán hundidas en la fachada; otras se dispondrán horizontalmente y, frente a las anteriores, sobresaldrán. Todas ellas, no obstante, irán en aluminio lacado

en tono claro, con persianas de igual color. Este enfoque redunda en la filosofía de Peña Ganchegui a la hora de proyectar el bloque: sobriedad, elegancia y uniformidad de materiales.

En cualquier caso, las ventanas son fundamentales en la configuración de este edificio puesto que el planteamiento interior también viene determinado por el juego de relieves y claroscuros. Así, en las habitaciones y la cocina los huecos son verticales, mientras que en los salones, los huecos se resuelven de forma horizontal. Hablamos de viviendas de entre 95 y 162 metros cuadrados construidos, con dos y tres dormitorios, muy poco pasillo (sólo el necesario para distribuir los espacios), cocinas que oscilan entre los 8 y los 13 metros cuadrados, y un salón con gran protagonismo de hasta 42 metros cuadrados.

La calidad de los materiales utilizados y la presencia de tecnología avanzada (los pisos dispondrán, por ejemplo, de una pequeña dotación domótica) completan la descripción de un bloque cuyo diseño se ha condicionado a un detalle que lo marca y define: su inmejorable ubicación.



El edificio tiene nueve plantas de vivienda y un ático

# LA RIA

**H**asi dira jada Abandoibarran egingo den lehen etxebizitza-blokearen zimenduak jartzen; 2003. urtean amaituko da eta Luis Peña GancheGUI arkitektoaren diseinuaren arabera eraikiko da. Harrizko bolumen handi baten itxura du eraikinak, eta sakonera desberdineko lau planoekin jokatzeko du, bere azaleko geruzatik askatu den harkaitz baten irudipena emanez. Bere ustezko neurritasunaren atzean espazioaren erabilera zehurrak ezkutatzen da (bi eta hiru logeladun 86 etxebizitza izango ditu), eta, batez ere, Bilboko Zabalgunek duen eraikitze estilo bereziari jarraitasuna emateko asmoa.

Laukizuzen baten forma duen 1.428 metro karratuko lur sail batean (34 x 42 m.) kokaturik, Doña Casildaren Parkeari begira egongo da bloke horren hegoaldea, Zubiarte saltoki gunea izango da, berriz iparraldera edukiko duen erreferentzia, atzean ibaia dagoela. Gainera Sheraton kateko hotelaren aldamenegoteak halako "elkarrizketa" bat sortzen du bi eraikinen artean eta proiektuaren arduraren arkitekto-taldeak kidetasun hori nabarmendu nahi du. Hori dela eta, hotelarekiko halako "hospidetasuna" iristeko interes bizia dute, Chillidaren eskulturak gogora ekarriz bi eraikinek bolumenaren trataera bera eta hutsunearen eta beteen arteko erritmo bera izan dezaten.

Esan bezala, blokeak harri erraldoi batean zizelaturik dagoelako sentipena emango du; harria iluna izango da, eta azalera zimurtsua eta zakarra izango du, bate-

re distirarik gabea (hiru aukera eztabaidatzen dira: granito garreztatua, arbela eta kuartzita lauzatua). Garaierari dagokionez, horrela banatuko da: 4 soto, bebarria, bederatzi solairu etxebizitza eta teilatupea (bolumenaren beste zati bat izango da, hau da, ez da barrurantz sartuta egongo), eta lau atari izango ditu guztira ekialdeko eta mendebaldeko aldeetan kokaturik.

Oro har, eraikinak mugimendu handia izango du bere kanpoko irudiari dagokionez. Izan ere, harrian landuko diren plano desberdinez gainera, oso joko interesgarria burutuko da leihoen bidez guztia sakontasun handiagoa emanez. Leiho batzuk goitik beherakoak izango dira eta fatxadetan sarturik egongo dira; besteak etzanda egongo dira, eta aurrekoak ez bezala, irten egongo dira fatxadatik. Guz-

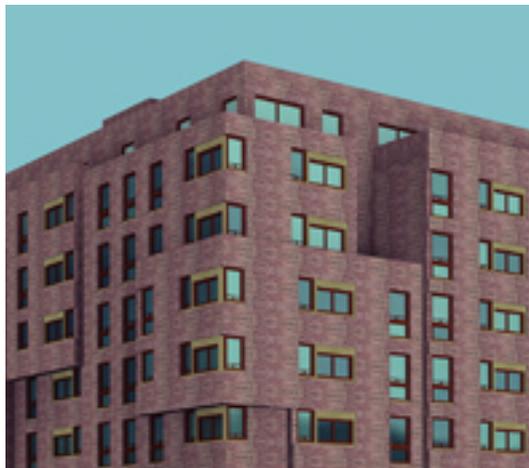
tiak, hala ere, kolore argiz lakatutako aluminioz eginak izango dira eta kolore bereko pertsiak izango dituzte. Horrek guztiak Peña GancheGUI blokearen proiektatzerakoan izan duen filosofia – neurritasuna, dotoretasuna eta materialen erabileratasuna – areagotu baizik ez du egingo.

Nolanahi dela ere, leihoak oso garantzitsuak dira eraikin horren eraketan, erliebeen eta argi-ilunen jokoak baldintzatzen baitu barruko aldearen planteamendua ere. Horrela, logeletan eta sukaldean hutsarteak goitik beherakoak izango dira,

**Eraikinak harri erraldoi batean zizelaturik dagoelako sentipena ematen du.**



Este bloque consta de 86 viviendas de entre 95 y 162 metros cuadrados



Peña Ganchegui juega en este edificio con cuatro planos de distinta profundidad y formas irregulares

eta egongeletan berriz, etzanak. Etxebizitzak eraikitako 95 eta 162 metro karratu bitartekoak izango dira, bi eta hiru logeladunak eta oso korridore txikia izango dute (espazioak banatzeko behar-beharrezkoa dena soilik), sukaldeak 8 eta 13 metro karratu bitartekoak izango dira, eta egongela izango da, azkenik, protagonista nagusia (42 metro karraturainokoak izango dira).

*Era biliko diren materialen kalitatea eta teknologia aurrerakoa (esate baterako, etxebizitzak oinarritzko domotika sistema batez horniturik egongo dira) aipatu behar dira etxebizitza-bloke horren deskribapena biribiltzeko, eta amaitzeko, gogora ekarri behar da, markatzen eta definitzen duen zehaztasun batek baldintzatu duela bere diseinua: bere kokapen bikainak.*

Peña Ganchegui etxebizitza-blokearen proiektatzerakoan izan duen filosofia garbia da: neurritasuna, dotoretasuna eta materialen eraberekotasuna.

## Un lugar con mayúsculas

Entre los aspectos que distancian a la arquitectura de las restantes disciplinas vinculadas al arte del diseño, destacan las implicaciones que se derivan de su inserción en un determinado contexto. La adecuación al Lugar, entendida en sus distintas vertientes de adaptación a las condiciones geométricas del solar, relación con el entorno inmediato e inserción en una estructura territorial, es uno de los ingredientes principales del diseño arquitectónico. Si suprimimos la referencia al Lugar, nos restan los aspectos constructivos, los funcionales y los de índole plástica, ingredientes que la arquitectura comparte con el diseño de objetos.

Abordar el diseño de un edificio en un barrio de nueva creación supone asumir una limitación, al quedar el Lugar reducido a una aproximación definida sobre planos, imágenes y maquetas que en ningún caso pueden suplir la realidad. También supone el entrono a una serie de arquitecturas posibles, deducibles en mayor o menor grado de los perfiles, materiales y demás parámetros que emanan de las ordenanzas reguladoras del nuevo plan.

Ello obliga, con frecuencia, a entender el futuro edificio como un objeto autónomo, ajeno al medio en el que se inserta, y a buscar en las implicaciones funcionales y volumétricas las leyes que definen la configuración material y compositiva del edificio.

Esta actitud, que ha estado presente durante el proceso de diseño del edificio de viviendas que hemos proyectado para Abandoibarra, se ha visto en parte paliada por la singular fisonomía del trazado en el que se asienta. Las referencias al medio han procedido del propio PERI (especialmente la sugerencia de entender las construcciones como volúmenes aislados insertados en un gran parque), pero también de la presencia del Parque de Doña Casilda (que el plan amplía extendiéndolo hasta las nuevas edificaciones), de la proximidad de la ría, y de la situación geográfica y topográfica respecto a la Villa de Bilbao. Condicionantes que, unidos a los derivados de la climatología en general y del soleamiento en particular, han constituido la aportación del Lugar en la definición del futuro edificio.

Luis Peña Ganchegui

*Arkitektura diseinuaren artearekin lotutako gainerako diziplinetatik bereizten duten alderdien artean, kontestu jakin batean sartzen delako eratorzen diren ondorioak dira garrantzitsuenak. Lekuari egokitzea, bere hiru aspektuekin, hots, lurzoruaren baldintzapen geometrikoetara moldatzea, inguru hurbilenarekiko harremana eta lurralde-egitura batean txertatzea, arkitektura-diseinuaren osagai nagusietako bat da. Lekuarekiko erreferentzia ezabatzen baldin badugu, eraikuntzari, funtzioari eta ezaugarri plastikoei dagozkien aspektuak gelditzen zaizkigu, arkitekturak objektuen diseinuarekin amankomunean dituen osagaiak.*

*Oraindik sortu gabe dagoen auzo baterako eraikin bat diseinatzeak, muga zorrotz bat onartzea suposatzen du, planoen, irudien eta maketen bidez definitutako hurbilketa batera mugatzen baita Lekua, eta horiek inola ere ezin baitute errealtatea ordeztu. Era berean, litezkeen arkitektura mota batzuen mende gelditzea ere suposatzen du, neurri handiagoan zein txikiagoan plan berria arautzen duten ordenantzek zehaztutako profiletatik, materialetatik eta gainerako parametroetatik ondoriozta baitaitezke.*

*Horrek, sarritan, egingo den eraikina, txertatuko den inguruarekin zerkusirik ez duela, objektu autonomo gisa ulertzea behartzen du, eta eraikinaren taxuketa materiala eta konposiziozkoa definitzen dituzten legeak inplikazio funtzioaletan eta bolumetrikotan bilatzera.*

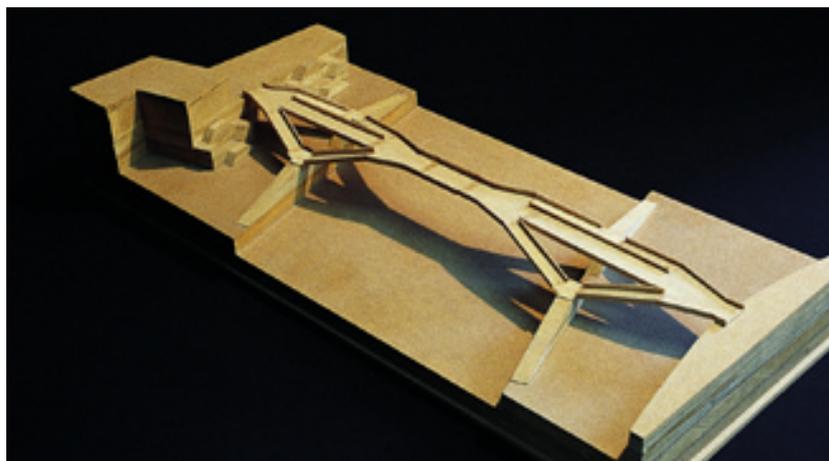
*Jarrera hori gogoan izan dugu Abandoibarrarako proiektatu dugun etxebizitza-eraikina diseinatzekeko prozesuan, baina eraikin hori jasoko den lurzoruak duen trazatuaren itxura bereziak leundu egin du, neurri batean. Inguruarekiko erreferentziak BEPBK berak ekarri ditu (eraikinak, parke handi batean txertatutako bolumen isolatu gisa ulertzeko iradokizuna, batez ere), baina baita Doña Casildaren Parkearen presentzia (planak zabaldu egiten baitu, eraikin berrietaraino hedatuz), ibaiaren hurbiltasuna eta Bilbo Hiriarekiko kokagune geografikoa eta topografikoa ere. Baldintzapen horiei klimatologiarenak, oro har, eta eguzkitapenarenak, bereziki, baturik, guztiek osatu dute jasoko den eraikina definitzeko orduan Lekuak egin duen ekarpena.*

Luis Peña Ganchegui

Altzairuaren islada

# El reflejo del acero

La pasarela Pedro Arrupe, que se inaugurará en el otoño de 2002, conectará Abandoibarra con la Universidad de Deusto.



Acero y madera definen la nueva pasarela



Light, sober, comfortable and very innovative. It could be defined as the bridge that from autumn 2002 will connect Abandoibarra with the University of Deusto, on the other side of the river. Conceived as a great libélula, this structure extends over a surface of 1.500 meters and, although its dimensions transmit, from the start, a sense of power and strength (it has a length of 140 meters and a bridge width of seven meters), the design that sustains it manages to integrate, without any rupture, in the urban environment where it is located.

Hay tramos de la pasarela que tienen hasta once metros de ancho, lo que la convierte en una nueva calle.

Es una pasarela que fundamenta su belleza en la racionalidad de su estructura, con una forma geométrica muy simple, pero a la que le acompaña una técnica muy depurada. Los dos elementos que la definen son el acero inoxidable tipo dúplex, un material de



Detalle de las piezas de la pasarela



Diferentes etapas del proceso de ensamblaje de la pasarela

## La obra fundamenta su belleza en la racionalidad de su estructura, con una forma geométrica muy simple y una técnica muy depurada.

enorme resistencia y durabilidad, y la madera de Lapacho, un pavimento muy cálido y de buena resistencia al deslizamiento, que actúa como si de una cubierta de barco se tratase.

En torno a estos dos elementos se articula una pasarela peatonal cuyo proceso de ensamblaje ha comenzado ya. Ésta es, sin duda, una de las fases más interesantes en su construcción puesto que el acero inoxidable dúplex obliga a un juego de plegamientos y cortes. Así, la pasarela se compone de 27 piezas (en realidad eran 140, pero este número se ha reducido tras el proceso de soldadura en taller), las cuales han comen-

zando a ser trasladadas por la empresa vitoriana URSSA al Parque de Ribera, en Abandoibarra. En este espacio y colocadas sobre una especie de caballetes, se transformarán en 13 módulos de gran tamaño. Una vez armadas las diferentes piezas (rampas, escaleras...) se colocará cada una de ellas en su posición. Los tramos de la zona de Abandoibarra se montarán mediante la utilización de grúas; los de la Universidad de Deusto, por su parte, está previsto trasladarlos con un camión a través del Puente de Deusto; finalmente, el tramo central, que es el que más dificultades presenta, se llevará en una barcaza a su

posición previa para el izado sobre la ría. Este proceso está previsto que finalice en el mes de marzo, aunque la inauguración de la pasarela, que tiene un presupuesto de 7,2 millones de euros (1.200 millones de pesetas), no tendrá lugar hasta unos meses después.

Otro aspecto que merece la pena ser destacado es la solución propuesta para la conexión de la pasarela con los distintos espacios urbanos, y más teniendo en cuenta que la cota superior de esta estructura se sitúa a casi 13 metros sobre la ría. Desde el lado de Abandoibarra habrá tres accesos: dos escaleras laterales que conectan con el Parque de Ribera y una rampa central, ligerísima, que desemboca en un punto de Abandoibarra, rematado por una escultura de Chillida. Si nos situamos en la Universidad de Deusto, de nuevo habrá tres accesos

Fernández Ordoñez: “La pasarela va a ser un hito tecnológico, pero al mismo tiempo va a expresar una permanente evocación a los barcos y la metalurgia que había en Abandoibarra.”

(dos laterales y uno central), aunque en este caso todos se resuelven con escaleras, por lo que está previsto colocar un ascensor que facilite el tránsito de las personas con movilidad reducida.

Teniendo en cuenta que hay tramos de la pasarela que tienen hasta once metros de ancho, nos encontramos con una auténtica nueva calle, capaz de transmitir la magia del reflejo del acero sobre la ría, pero también convertirse en uno de los mejores miradores de la ciudad.

**A**rina, neurritsua, erosoa eta oso berritzailea. Horrela definituenez 2002ko udazkenetik aurrera Abandoibarra eta ibaiaren beste aldean dagoen Deustuko Unibertsitatea lotuko dituen zaldaina. Sorgin orratz erraldoi baten itxuran diseinatu den egiturak 1.500 metroko azalera izango du guztira, eta tamaina horrek itxura batera ematen

Zaldainak hamaika metrotarainoko zabalera izango du zati batzuetan, eta beraz, hiriko kale berri bat izango da.

duen sentipena kemenezkoa baldin bada ere (140 metro luze eta zazpi metro zabal izango da), eusten dion diseinuari esker inongo etenik gabe integratuko da kokatzen den hiri-ingurunean.

Zaldainak bere egituraren arrazionaltasunean oinarritzen du bere edertasuna, oso forma geometriko sinplea du, baina horrekin batera, oso teknika landua darabil. Definitzen duten bi elementuak duplex erako altzairu herdoilgaitza eta Lapatxo zura dira; lehena, erresistenzia eta iraupen

Zaldainak bere egituraren arrazionaltasunean oinarritzen du bere edertasuna, oso forma geometriko sinplea du, baina horrekin batera, oso teknika landua darabil.



Trabajos de montaje de la pasarela en el área de Abandoibarra

*handiko materiala da, eta bigarrena, oso zoladura beroa eta irrist egiteko zaila, itsasontzi baten bizkarraren eginkizun bera betetzen duena.*

*Hasi da jada bi elementu horien inguruan taxutzen den oinezkoen zaldainaren muntaketa. Hau da, zalantzarik gabe,*

**Fernández Ordóñez:**  
 “Zaldaina zedarri teknologikoa izango da, baina aldi berean, baita Abandoibarran zeuden itsasontzien eta burdin-lantegien oroigarri iraunkorra ere.”

*bere eraikuntzaren faserik interesgarrienetako, duplex altzairu herdoilgaitzak tolesdura eta ebakitze joko bat egitera behartzen baitu. Horrela, bada, zaldainak 27 pieza ditu (berez 140 ziren, baina kopuru hori murriztu egin da tailerrean zenbait pieza elkarren artean soldatu ondoren), eta Gasteizko URSSA enpresa hasi da jada pieza*

*horiek Abandoibarrako Erriberako Parkera eramaten. Toki horretan, eta asto antzeko batzuen gainean jarrita, tamaina handiko 13 modulu eratuko dira. Pieza batzuk eta besteak (arrapalak, eskailerak...) muntatu ondoren, bakoitza dagokion tokian jarriko da. Abandoibarrako aldeko zatiak garabiak erabiliz muntatuko dira; Deustuko Unibertsitatearen aldekoak,*



La cota superior de esta estructura se sitúa a casi 13 metros sobre la ría

# Lorenzo Fernández Ordóñez

“La pasarela será única en el mundo”

**Arquitecto de 37 años, Lorenzo Fernández Ordóñez está sentimental y profesionalmente vinculado con el proyecto de pasarela peatonal para Abandoibarra que ideara su padre, ya fallecido. Ahora, como cabeza del equipo, junto al ingeniero Francisco Millanes, explica con entusiasmo las características de la ligera estructura que enlazará las dos márgenes de la ría a la altura de la Universidad de Deusto.**

– La pasarela es un proyecto de su padre, José Antonio Fernández Ordóñez, que usted, por decirlo de alguna manera, hereda a su muerte. Supongo que eso establece una relación muy especial. Desde los 20 años he trabajado con mi padre y, aunque entonces todavía no era arquitecto, colaboraba con él en casi todos los proyectos. Nuestra relación profesional se ha extendido a lo largo de casi dos décadas, estrechándose en los últimos años, cuando ya lo nuestro era un mano a mano. Por esta razón, la pasarela me hace muchísima ilusión, y no

solamente porque la proyectara mi padre, sino porque en ella ha habido una participación de todo el equipo que sigue trabajando.

– Su formación es la propia de un arquitecto y la de su padre, la de un ingeniero. ¿Se ha producido en algún momento el choque de dos visiones distintas pero complementarias?

La mía es una familia de ingenieros; de hecho, yo soy el único arquitecto desde hace varias generaciones, es decir, un poco como la oveja negra. Pero siempre he estado en contacto con los ingenieros, lo que me ha permitido tener conocimiento de su noción de la escala. Porque la suerte que tiene la ingeniería es que trabaja con piezas de una gran dimensión, como esta pasarela que tiene 140 metros de longitud. Son objetos de gran potencia escultórica, que casi siempre se enfrentan a las fuerzas vivas de la naturaleza, mientras que la arquitectura queda normalmente integrada en la ciudad. Es un discurso de otro tipo, pero que a mí siempre me ha gustado mucho. De



todos modos, nosotros trabajamos como un equipo interprofesional. No en vano, mi padre ha sido uno de los ingenieros que más ha hecho por integrar a los artistas y a los arquitectos en la obra pública. Era un rasgo suyo muy peculiar.

– Y, evidentemente, eso se nota en la pasarela.

La pasarela de Abandoibarra va a ser muy espectacular y yo diría que única en el mundo. Y te explico el porqué: de entrada, es única en el mundo porque aporta ideas nuevas. Básicamente responde a las bases del concurso, que fueron diferentes a las de otros concursos, en el sentido de que normalmente las pasarelas son elementos que saltan de un lado a otro, pero en Abandoibarra no sólo había que pasar de un punto a otro, sino que había que dar continuidad a los paseos de la ría. Mi padre se dio cuenta de que la solución no consistía en proponer un elemento que simplemente saltara y al que luego se le añadieran unas rampas, sino que lo interesante era hacer una estructura que bajara, que escuchara

*kamioi batean hartuta eramango dira Deustuko Zubiaren beste aldera; erdiko zatiari dagozkionak, zailtasun handiena aurkezten dutenak, azkenik, gabarra baten gainean eramango dira dagokien guneraino eta handik altxatuko dira. Aurreikuspenen arabera, prozesu hori guztia martxoan amaituko da, baina zaldaina ez da zenbait hilabete geroago arte zabalduko. Aurrekontua 7,2 eurokoa (1.200 milioi pezetakoa) da.*

*Nabarmentzea merezi duen beste alderdi bat, zaldaina hiriko espazio batzuekin eta besteekin lotzeko proposatu diren irtenbideak dira, eta are nabarmengarriagoa gertatzen da, gainera, egitura horren goi-kota ibaitik ia 13 metrotara dagoela kontuan izanda. Abandoibarrako aldetik hiru sarbide izango ditu: Erriberako Parkearekin lotuko duten bi alboko eskailera eta Abandoibarrako puntu batean – Chillidaren eskultura batek buruturik –, amaituko den erdiko arrapala arin-arina. Deustuko Unibertsitatean kokaturik, beste hiru sarbide izango dira (alboetako bi eta erdiko bat), baina alde horretan eskaile-rak izango dira guztiak, eta beraz, igogailu bat jartzea aurre-ikusten da mugikortasun mugatua duten pertsonen joan-etorria errazteko.*

*Zaldainak zati batzuetan hamaika metrotarainoko zabalera duela kontuan izanik, ibaiaren gainetik altzairuaren isladaren magia helarazteko gai izateaz gainera, hiriko begiratoki onenetako bat bilaka daiteke- en espazio berri bat izango dugu.*

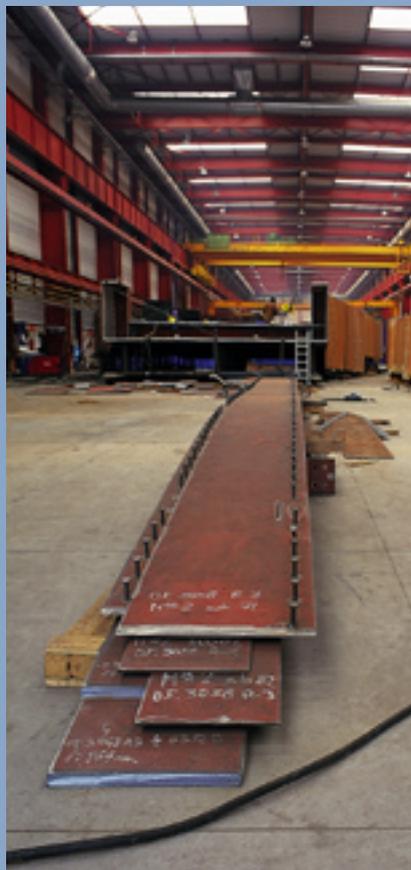


Pieza de acero de la pasarela

al ciudadano, es decir, en vez de que el ciudadano subiera al puente, el puente bajaría a buscarlo.

– ¿Y en qué se concretan esas nuevas ideas?

La pasarela de Abandoibarra es única porque tiene seis entradas, cuando normalmente las estructuras de este tipo tienen sólo dos. Esto propicia que deje de ser un elemento lineal para transformarse en un elemento espacial. Y es que la estructura en vez de ser una viga es una lámina, una lámina plegada formada por una chapa de 20 milímetros de acero inoxidable, y es a través de los pliegues como conforma su estructura. Lo más interesante, por tanto, es que la propia composición determina que se parta de un solo elemento continuo, al que se somete a una serie de operaciones de plegado, como si fuera un juego de papiroflexia, como si dobláramos un papel y la propia forma de esa lámina hiciera que se sostuviera, que volara. Va a dar sensación de levitación, de ligereza, porque es un elemento que se pliega sobre sí mismo para sostenerse. De todos modos, será espacial en el sentido pleno, puesto que generará un espacio tanto debajo de la pasarela, donde formará dos grandes bóvedas o cúpulas, como encima, donde establecerá una gran área urbana desde la que disfrutar del Guggenheim y del skyline de Bilbao.



– Las innovaciones también afectan a los materiales, puesto que es la primera vez que se usa el acero inoxidable dúplex para este tipo de estructura

Sí, es otra de las grandes innovaciones. Mi padre fue el primer introductor del acero *corten* en España, en concreto en el Puente de

Juan Bravo, en Madrid, allá por el año 1968, y ahora aquí ha introducido un material nuevo que sólo se fabrica en Francia y en Suecia. El que se va a poner en Bilbao viene de Suecia y será como la piel estructural. Es decir, la pasarela queda conformada por dos pieles: una de acero inoxidable, que es fría, que es reflectante, que es dura, y otra interior, de madera de Lapacho, que es acogedora, caliente y absorbente. Hay un juego entre las dos pieles, entre la piel que refleja y la piel que acoge al hombre. También transmite la pasarela una serie de metáforas sobre Abandoibarra, sobre el carácter industrial del entorno y eso se consigue con la máxima tecnología. Esta cuestión se manifiesta no sólo en el hecho de que se trate de un acero inoxidable especial, con un altísimo límite elástico, con unas propiedades estructurales muchísimo mayores que las del acero inoxidable normal, sino porque se ha conseguido traerlo directamente, como si estuviera recién salido de la fundición y se colocará en obra con un mínimo de manipulación. Hay que tener en cuenta que el dúplex es un material que se lamina en planchas de tres por doce metros de largo, y esas láminas se pliegan a su vez formando unas dovelas o cajones abiertos que se van empalmando uno detrás de otro, constituyendo esas piezas plegadas la base de la estructura.

– ¿Cómo valora el proyecto global en el que se enmarca esta pasarela?

Yo creo que Abandoibarra es una operación histórica, que cambia una ciudad y un país, que genera una energía positiva enorme y una creencia en la capacidad de la gente para salir adelante. Muchas veces la arquitectura construye símbolos de lo que anhelamos. En este sentido, la pasarela va a ser un hito tecnológico pero al mismo tiempo va a expresar una permanente evocación a los barcos y la metalurgia que había en ese lugar. Al igual que han hecho el Guggenheim y el Palacio Euskalduna, nosotros hemos querido combinar la máxima tecnología que se produce en el mundo con la metáfora del pasado que una vez existió.



E. Chillida, José A. Fdez Ordóñez y Lorenzo Fdez Ordóñez  
Tindaya, 17 de diciembre de 1996

## Hiri-poesia

# POESIA URBANA

La glorieta de Gordóniz, que se enmarca dentro de la urbanización de la Avenida del Ferrocarril, constituye un hito urbano de conexión entre el Ensanche y el barrio de Rekalde.

**B**ILBAO Ría 2000 propuso a IMB Arquitectos, autores del proyecto de la estación de Ametzola, que definiera una propuesta arquitectónica coherente con el diseño de la estación. El resultado constituye un espacio urbano con fuerte personalidad, donde la piedra, el acero, la luz y el agua componen un conjunto que transmite una imagen tecnológica, pero también poética. Su nombre: La luz del viento.

El agua, el acero inoxidable y un granito marrón grisáceo componen un conjunto que transmite una imagen muy tecnológica, pero también poética.

La obra de esta glorieta, que estará terminada a finales de año coincidiendo con la finalización de la Avenida del Ferrocarril, parte de la utilización de una superficie revestida con “costeiros” de granito.

Estas piezas se obtienen de los laterales de los bloques de granito y presentan una superficie rugosa, a veces con surcos de los taladros de extracción en la cantera.

La glorieta de Gordóniz, con un diámetro de 14 metros y una altura máxima sobre la calzada de 1,34 metros, se plantea como un plano inclinado que permite establecer una cascada de agua que discurre

por encima de la superficie de “costeiros”. Este efecto queda complementado por la instalación de un centenar de pulverizadores que emiten agua nebulizada, produciendo una sensación de neblina sobre la piedra. La magnitud del efecto descrito se controla mediante anemómetros que, en función de la intensidad del viento, activan o desactivan parte de los pulverizadores para evitar que el agua llegue a la calzada.

El sistema consta, además, de una cubeta de rebosamiento situada en la parte superior de la glorieta, un depósito de 6.000 litros y un circuito cerrado que, mediante bombas, reconduce el agua a los aspersores y a la citada cubeta. Así, una vez que el agua se desborda de ésta, es recogida en la parte inferior para volver a ser enviada a la fuente.

En la parte superior de la glorieta, donde se ocultan las instalaciones mediante una rejilla de acero inoxidable, se ubica también el elemento que probablemente más personalidad otorga a este hito urbano. Planteado como una composición escultórica, se dispone un grupo de 73 tubos esbeltos de acero inoxidable, de 42 milímetros de diámetro, de altura variable que oscila entre los 6 y los 9,5 metros. Estos mástiles están rematados en su coronación por un elemento luminoso, en forma de prisma transparente, que proporciona un efecto muy especial, puesto que al ser varillas flexibles, el viento las moverá generando la sensación de luces centelleantes.



La luz del viento

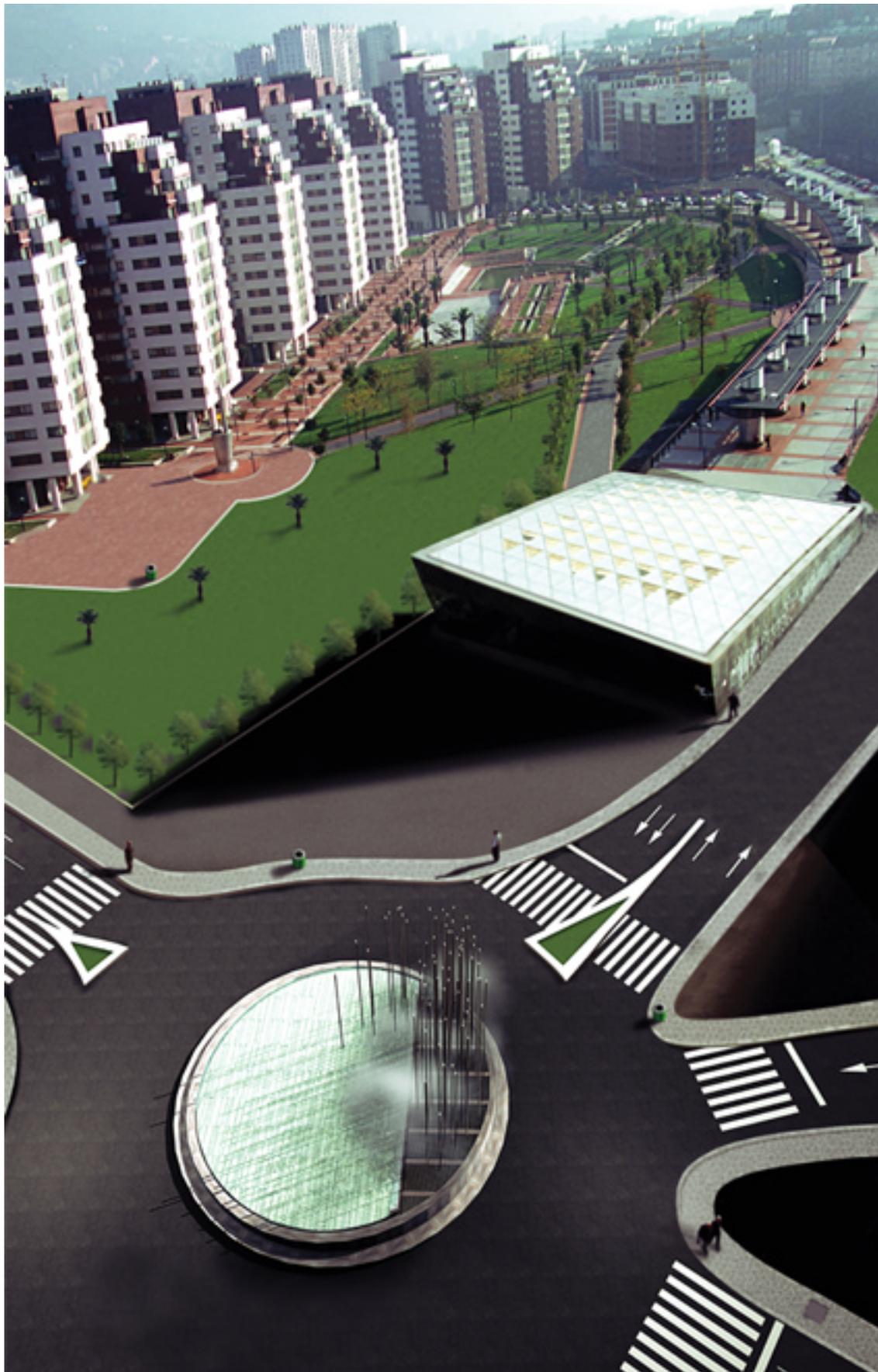




**G**ordonizeko biribilgunea, zeinaren eraikuntza Trenbideko Etorbidearen hirigintza-lanen barruan kokatzen baita, Bilboko Zabalgunearen eta Rekalde auzoaren arteko lotura egingo duen zedarrri urbanoa da. BILBAO Ria 2000ak IMB Arkitekto taldeari, Ametzolako geltokiaren proiektuaren egileei geltokiaren diseinuarekin koherente izango zen proposamen arkitektoniko bat definitzeko eskatu zien. Eta horren ondorioz lortu den emaitza nortasun handiko espazio urbanoa izan da, non harriak, altzairuak, argiak eta urak irudi teknologikoa eta aldi berean poetikoa hedatzen duen multzo bat osatzen baitute. Izena: “Haizearen argia”.

Trenbideko Etorbidea amaitzearekin batera burutuko dira biribilgune honen lanak ere, urte bukaeran. Biribilgunea, granitozko “costeiro”-z estalitako azalera bat da funtsean. Pieza horiek granitozko blokeen alboetatik ateratzen dira eta azalera zimurtsua izan ohi dute, batzuetan, harrobitik ateratzeko taladroek egiten dizkieten ildaskak markaturik dituztela.

Gordonizeko Glorietak 14 metroko diametroa izango du eta galtzadatik gora 1'34 metro altxatuko da gehienez ere; plano makur baten erara planteatu da eta hori dela eta, “costeiro”-en gainazaletik isuriko den ur-jauzi bat egiteko aukera ematen du. Ur langartua botako duten ehun bat lainoztagailuren instalazioak osatuko du efektu hori, harriaren gainean lanbro-antzekoa eratuz. Ura galtzadaraino irits ez dadin, haizearen indarraren arabera lainoztagailu



La glorieta de Gordóniz constituye un hito urbano

batzuk abiarazi edota geldiaraziko dituzten anemometroen bidez kontrolatuko da deskribaturiko efektuaren norainokoa.

Sistema osatzeko, gainera, gainezkabide bat izango da glorieta gain aldean, 6.000 litroko ur-biltegi bat eta bonben bidez, ura lainoztagailuetara eta aipatutako gainezkabidera eramango duen zirkuitu itxi bat. Horrela, urak gainezka egiten duenean, beheko aldean bildu eta iturrira bidaliko da berriz ere.

Glorieta gaineko aldean, altzairu herdoilgaitzezko sare batek instalazioak

estaliko dituen tokian kokatuko da, seguru asko zedarrri urbano horren nortasun-ezagarrri nabarmenena izango dena. Eskultura multzo gisa planteaturik, 42 milimetro diametroko eta 6tik 9,5 metro bitarteko garaiera aldakorra izango duten 73 hodi lerdenez osatutako multzo bat kokatuko da. Masta horien muturrean argi egingo duen eta prisma garden baten itxura izango duen elementu bat egongo da, eta oso efektu berezia sortuko du, hagatxo malguak izango direnez, haizeak mugitzen dituen argiek dir-dir egingo baitute.

# Iñaki Azkuna

“Ametzola ha sido la primera transformación seria de la ciudad”

**Presidente de BILBAO Ría 2000 y alcalde de la capital vizcaína, Iñaki Azkuna desgrana en esta entrevista las claves del cambio acometido en el barrio de Ametzola, prácticamente culminado tras un proceso de regeneración integral.**

– La transformación urbana de Ametzola es ya un hecho. ¿Qué valoración hace como presidente de BILBAO Ría 2000 y alcalde de la ciudad?

Creo que los que la idearon rompieron una lanza a favor de Bilbao porque Ametzola ha sido la primera regeneración seria de la Villa. Y diría más: ha sido una compostura básica en una ciudad fabricada con un Ensanche para ricos y unos contornos obreros que eran un auténtico desastre. Su transformación yo no me la hubiese creído nunca.

– ¿Hacia falta mucha imaginación para intuir el resultado final?

No hacía falta mucha imaginación. Pero como nosotros no somos mediterráneos y además hemos estado acostumbrados a la inercia, al pasado glorioso industrial de Bilbao, a lo gris, a lo hosco, a lo tosco, parecía que tuviéramos que seguir viviendo así. Sin embargo, la historia nos ha hecho cambiar el rumbo. En cualquier caso, no hemos sido sólo nosotros; han sido las circunstancias, y esto sí que es orteguiano. Porque si no llega a haber una crisis industrial, habríamos seguido de la misma forma, intentado simplemente mejorar lo que teníamos. Yo soy defensor de continuar haciendo lo que siempre hemos hecho y hemos sabido hacer, pero lo podemos realizar de igual manera ordenando el territorio, es decir, mejorando el físico y la geografía. Por eso Ametzola ha sido sorprendente como primera actuación. Además, ha servido para que la gente empiece a imaginar cosas y vea que Bilbao poco a poco, gracias a las composturas, puede ir curando zonas o barrios enteros.

– Ametzola es, por tanto, el prototipo

Es el prototipo y el protomártir. Es el primero. Y eso que no se ha acabado, porque seguimos aprobando en el Consejo de Administración de BILBAO Ría 2000 más proyectos para la zona, como es el caso de la creación de la calzada Santiago Brouard que desemboca en la rotonda que se está construyendo en el Puente de Gordóniz.

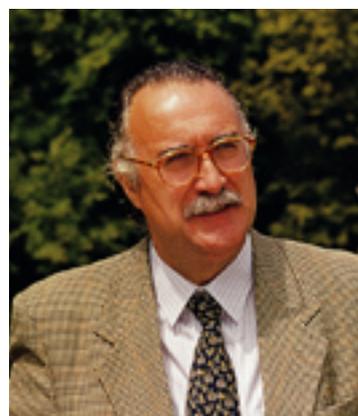
– ¿Qué es lo que más le gusta de este nuevo barrio?

Yo siempre me decanto por el verde y los árboles, ya que la tipología de las casas es algo muy subjetivo. No sé, me gusta su enorme avenida, la estación, los árboles que irán naciendo... Sin duda, todo ello ha cambiado absolutamente su fisonomía. Lo que antes era gris, feo, rudo, ahora es amable y bonito. En cualquier caso, destacaría la apertura de Ametzola. No hay que olvidar que antes era un barrio atrincherado y ahora está totalmente integrado en la ciudad.

– Ametzola ha sido también la avanzadilla de un modelo de regeneración planteado con carácter multidisciplinar (integra actuaciones urbanísticas, arquitectónicas, medioambientales...). ¿Los proyectos del futuro se deberán abordar con este mismo planteamiento o habrá que ser más ambicioso?

Yo creo que hay que añadir la actuación conjunta de todos los poderes públicos. En este sentido, el modelo de BILBAO Ría 2000 ha sido bueno porque allí estamos representadas casi todas las instituciones y muchas empresas, que son las que han cedido los terrenos. Y además de bueno, también es exportable. Tanto es así que han venido de diferentes sitios del mundo a copiarlo. Pero como decía al principio, creo que a las acciones de BILBAO Ría 2000 hay que añadir las acciones municipales y las gubernamentales, y aquí incluyo al Gobierno Vasco y a la

“Lo que antes era gris, feo, rudo, ahora es amable y bonito.”



“Se deberá volver a hablar de la Intermodal y el papel de BILBAO Ría 2000 puede ser muy importante.”

Diputación. Hay un ejemplo muy claro: el transporte público depende del Ayuntamiento y de la Diputación, no de BILBAO Ría 2000. Por eso hay que conjuntarlo.

– O sea, la coordinación debe ir más allá del propio ámbito de la sociedad interinstitucional que usted preside.

Desde luego. Si las administraciones públicas se dejan llevar por su protagonismo exclusivo, estamos perdidos. Tiene que haber una coordinación y para eso tiene que existir una comunicación fluida. Y es que la falta de comunicación es la que nos lleva a un protagonismo absurdo que no sirve para nada. Al final, las obras de envergadura en Bilbao tienen que tener la confluencia y la coordinación de dos, tres o cuatro instituciones. Hay que sentarse en la mesa y hay que coordinar. Se pierden muchas horas, pero merece la pena.

– ¿Cómo explicaría a un bilbaíno el papel ejercido por BILBAO Ría 2000 en el proceso de regeneración de toda la ciudad?

Es cierto que muchas veces la gente confunde BILBAO Ría 2000 con el Ayuntamiento, con el Gobierno, pero yo creo que hay que insistir en que BILBAO Ría 2000 es el producto de una idea de coordinación de todas las administraciones. Y ahí estamos todos. Y es el Alcalde el que preside la sociedad y es el Alcalde el que tiene también la función de convocar los consejos de administración y de impulsar y propiciar el consenso de las distintas partes y muchas veces de templar gaitas. No obstante, siempre ha habido una colaboración intachable entre todas las partes. Cada uno desde su posición, defendiendo a su institución, pero propiciando acuerdos por unanimidad. Creo que es difícil mejorarlo.

– ¿Y hacia dónde va el futuro de la sociedad?

BILBAO Ría 2000 tiene que acabar Ametzola, desarrollar grandes actuaciones como Abandoibarra o Galindo, y, además, tiene que estudiar el proyecto para Basurto-Olabeaga. Esta última es, sin duda, la apuesta del futuro. Pero yo creo que a BILBAO Ría 2000 hay que darle más tajo. Pienso que en el futuro se deberá volver a hablar de la Intermodal y, en este tema, el papel de BILBAO Ría 2000 puede ser muy importante. Y habrá muchos más encargos. Hay que tener en cuenta que se trata de una empresa más fácil de licitar que los mastodontes del Ayuntamiento o la Diputación, y desde ese punto de vista creo que la bondad de BILBAO Ría 2000 hay que utilizarla. No hay que malgastar el tiempo y hay que ser muy práctico. Por eso, BILBAO Ría 2000 es una de las grandes bazas de Bilbao, con una contribución importantísima al desarrollo y a la regeneración de la ciudad. No se puede prescindir de ella; al revés, hay que potenciarla.

## Hiri barruko garraioaren bultzada

# Impulso al transporte urbano

Las obras de la Variante Sur cuarta fase supondrán la eliminación de las barreras del antiguo trazado del ferrocarril en el centro de la ciudad.

Con la adjudicación de las obras correspondientes a la cuarta fase del proyecto Variante Sur, BILBAO Ría 2000 afronta una de sus actuaciones más ambiciosas. Y es que la misma no sólo supone eliminar otra más de las barreras del antiguo trazado del ferrocarril en el centro de la ciudad, sino que avanza en uno de los objetivos fundamentales de la sociedad: dotar a la capital vizcaína con un eficiente servicio de transporte urbano. La intervención prevista, de la que se hará cargo la Unión Temporal de Empresas constructoras formada por Dragados, Balzola y Tecsa, comenzará en enero de 2002, con un plazo de ejecución de 22 meses y un presupuesto de 19,4 millones de euros (3.228 millones de pesetas).

Por primera vez, con su puesta en servicio, quedarán interconectados en un mismo punto, la estación de San Mamés, el Metro, las líneas de la margen izquierda de Renfe, la estación de autobuses interprovinciales (Termibus) y la línea del Tranvía.

A grandes rasgos, entre las obras correspondientes a la cuarta fase del proyecto Variante Sur, destaca el cubrimiento de la estación de San Mamés (de la que se dio detallada información en el número tres de la revista), lo que permitirá prolongar la calle Juan Antonio Zunzunegui hasta el final de ambos edificios de la Escuela de Ingenieros. Además se construirá un aparcamiento subterráneo de dos plantas y capacidad para unos 300 vehículos bajo la glorieta de Torres Quevedo. Asimismo, se construirá un segundo acceso a la estación de San Mamés de Renfe por el lado de la Feria de Muestras, desde el que también se accederá al aparcamiento de vehículos.



La calle Gurtubay se ampliará hasta la Avenida Montevideo

Sobre este contenido se suman dos intervenciones más que ayudan a completar el planteamiento inicial. Por un lado, y en virtud del convenio entre BILBAO Ría 2000 y el Ayuntamiento de la Villa, se modificará y ampliará la calle Gurtubay (el proyecto sólo contemplaba urbanizar un primer tramo) hasta su intersección con la Avenida de Montevideo, junto al Hospital de Basurto, según el trazado definido en el Plan General de Ordenación Urbana vigente.

Asimismo, se aprovechará toda la actuación sobre la estación de San Mamés y la calle Gurtubay para construir una plataforma tranviaria desde la calle Zunzunegui hasta la Avenida de Montevideo. De esta forma, y de acuerdo también con

La intervención prevista comenzará en enero de 2002, con un presupuesto de 19,4 millones de euros (3.228 millones de pesetas)

el convenio entre BILBAO Ría 2000 y Eusko Tren, se ampliará la línea A del Tranvía (Atxuri-San Mamés) con el tramo San Mamés-Basurto. Esta intervención tiene dos objetivos de mejora del transporte urbano: comunicar potentemente el barrio de Basurto y el Hospital con el resto de la ciudad e interconectar la futura estación de la línea de FEVE que construirá BILBAO Ría 2000 frente al Hospital.

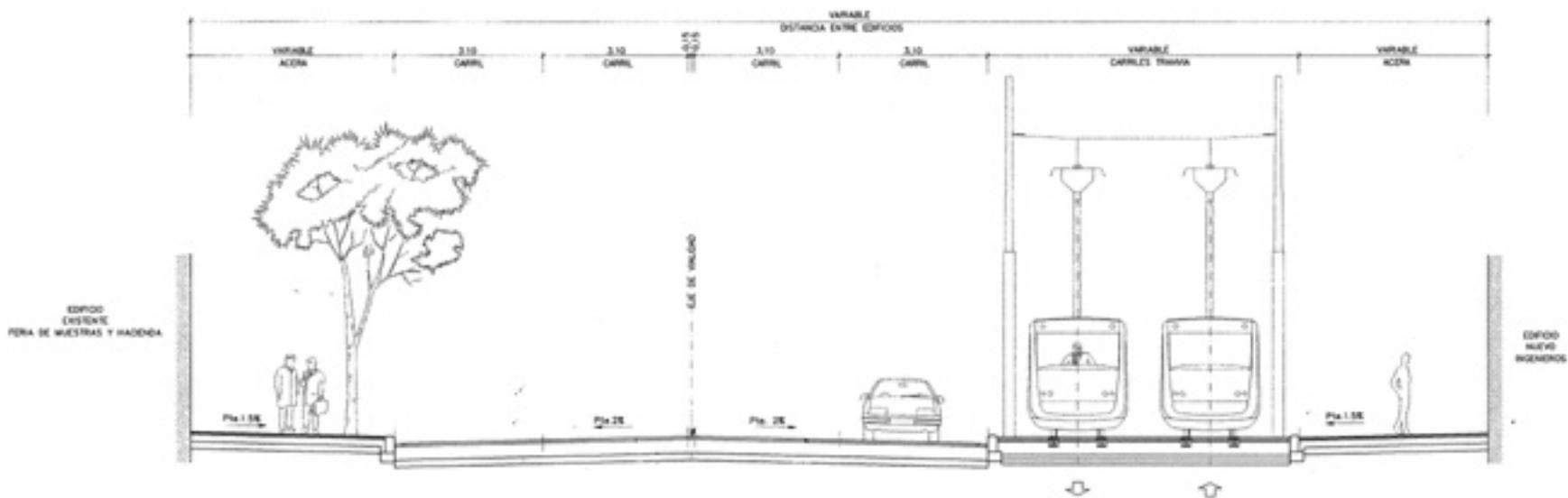
Junto a esto, la cuarta fase de la Variante Sur incluye la obra de prolongación de la vía para los trenes de mercancías de Renfe, ya construida desde el túnel de Cantalojas hasta la estación de San Mamés, hasta más allá de la estación de Olabeaga, en un trazado de más de un kilómetro. La primera parte del recorrido, 400 metros, discurrirá en túnel. El resto del trayecto, correspondiente a los otros 750 metros, se hará posible a través de una vía a cielo abierto que conectará con el actual trazado ferroviario Bilbao-Santurtzi, pasando por un lado de la estación de Olabeaga. Esta intervención permite hacer realidad la pretensión de BILBAO Ría 2000 de separar el tráfico de mercancías del de viajeros.

**H**egoaldeko Saihesbidea proiektuaren laugarren faseko lanak esleitzearekin, BILBAO Ría 2000ak bere jarduketa handinahienetako bati ekin dio. Jarduketa horrekin, izan ere, hiriaren erdigunean trenbidearen ibilbideak eratzen zuen hesietako bat ezabatzeaz gainera, sozietateak bere helburu nagusietako batean egingo du aurrera: Bizkaiko hiriburuan hiri barruko garraioari dagokionez zerbitzu eraginkor bat eratzean. Dragadosek, Balzolak eta Tecsak osatutako eraikuntza Enpresen Behin-behineko Elkarteak (UTEak) hartuko du bere gain aurreikusita dagoen esku-hartzea. Lanak 2002ko urtarrilean hasiko dira, 22 hilabetean amaitzea aurreikusten da eta 19,4 milioi euroko (3.228 milioi pezetako) aurrekontua izango dute guztira.

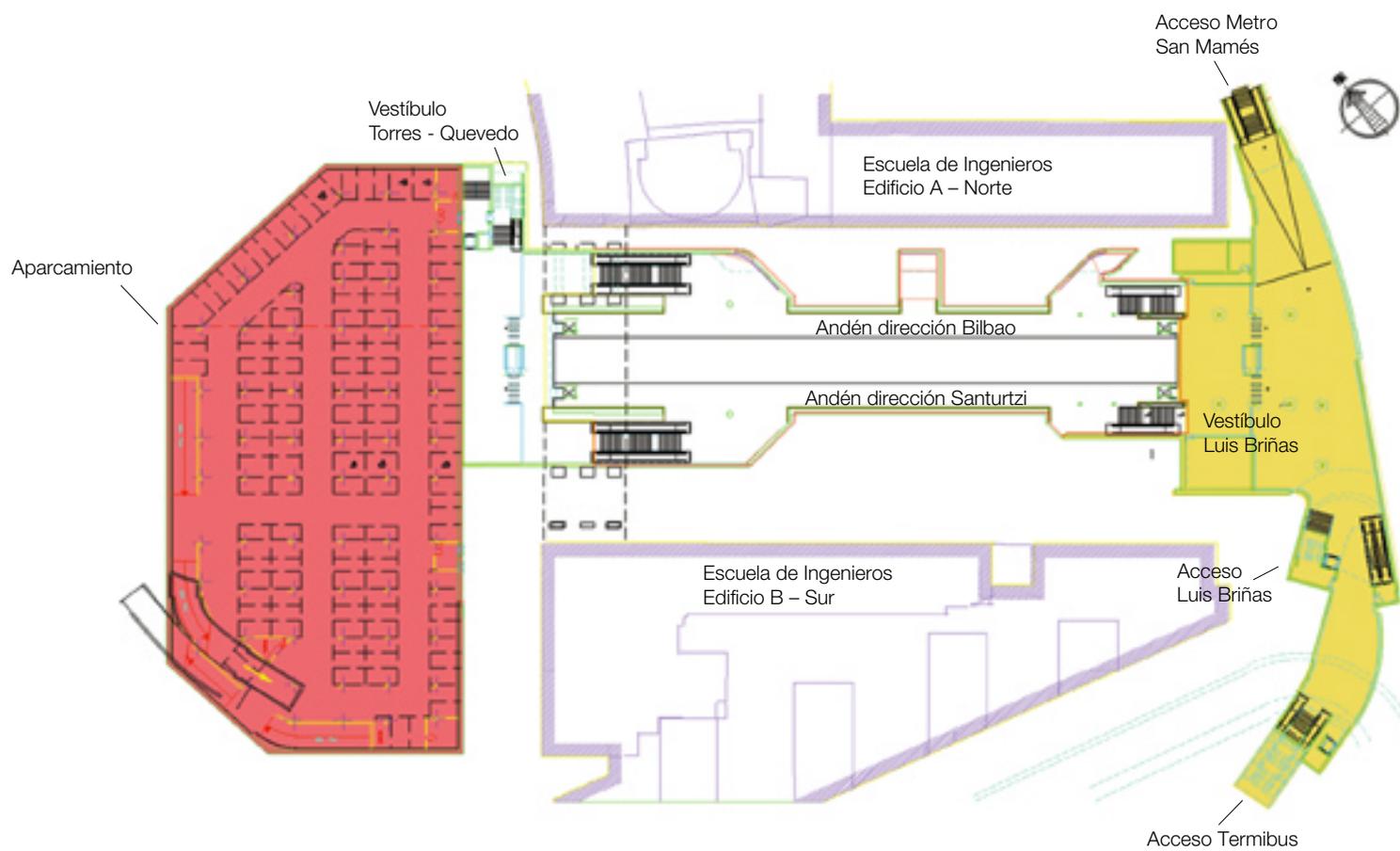
Abiarazten denean, San Mameseko geltokia, Metroa, Renferen ezkeraldeko lineak, probintziarteko autobusen geltokia (Termibus) eta Tranbiaren linea elkarrekin lotuko dira puntu bakarrean lehendabiziko aldiz.



Accesos a la estación de San Mamés



Esta obra dotará a la ciudad con un eficiente servicio de transporte urbano. Lan honi esker hiri barruko garraio eraginkorra izango du Bilbok.



Estación de San Mamés

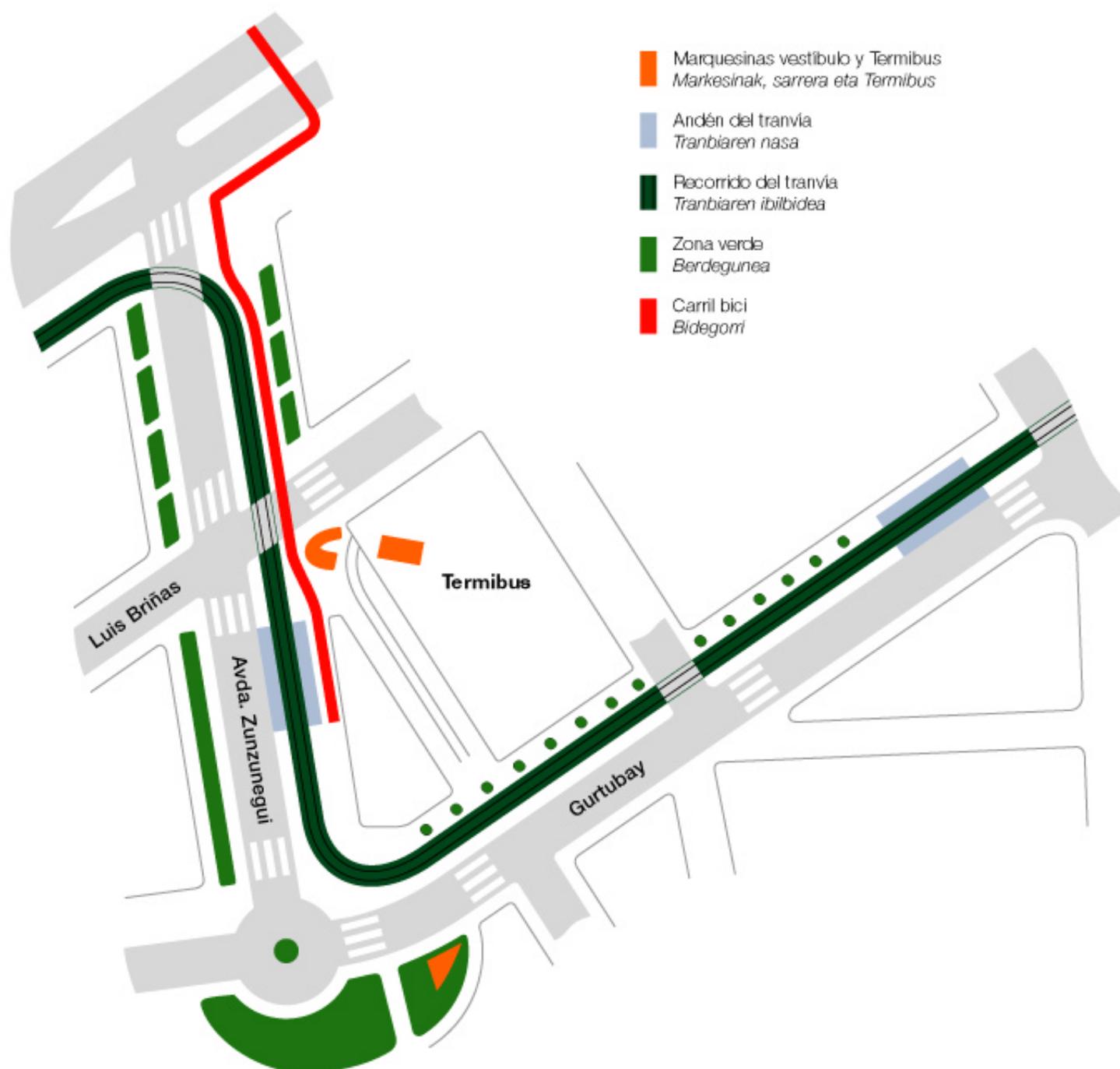
Laburbilduz, Hegoaldeko Saihesbidea proiektuaren laugarren faseari dagozkion lanen artean, honako hauek nabarmen daitezke: San Mameseko geltokia estaltzea (horren informazio zabala eman zen aldizkariaren hirugarren alean), horrek Juan Antonio Zunzunegi kalea Ingenieritza Eskolako bi eraikinen bukaeraraino luzatzeko aukera emango du. Torres Quevedo biribilgunea egingo da, bere jatorrizko itxuran, eta azpian bi solairutako aparkaleku bat izango da, gutxi gorabehera 300 ibilgailurentzat tokia izango duena. Era berean, Renferko San Mames geltokirako bigarren sarbidea egingo da, Era-kustazokaren aldetik, eta bertatik ibilgailuen aparkalekura igaro ahal izango da.

Jarduketa horiei hasierako planteamendua osatzen laguntzen duten beste bi esku-hartze gaineratu behar zaizkie. Alde batetik, eta BILBAO Ría 2000ren eta hiriko Udalaren arteko hitzarmen bat dela eta, Gurtubay kalea eraldatu eta zabaldu egingo da (lehen zatia urbanizatzea zen proiektuaren lehendabiziko asmoa) Basurtu Hospitalaren ondoan, Montevideo Etorbidearekin gurutzatzen den punturaino, indarrean dagoen Hiri Antolamendurako Plan Orokorrean zehaztuta dagoen bezala.

Bestalde, San Mameseko geltokian eta Gurtubay kalean

burutuko den jarduketaz baliatuz, Zunzunegi kaletik hasi eta Montevideo Etorbidea bitartean plataforma egingo da tranbiarentzat. Horrela, eta BILBAO Ría 2000aren eta Eusko Trenen arteko hitzarmenaren arabera, Tranbiaren A (Atxuri-San Mames) lineari San Mames-Basurtu erantsiko zaio. Jarduketa horrek bi helburu ditu hiri barruko garraioa hobetzeari dago-kionez: Basurtuko auzoa eta Hospitala hiriaren gainerako aldeekin ongi lotzea eta BILBAO Ría 2000ak Hospitalaren aurrean aurrerago eraikiko duen FEVEren lineako geltokia gainerako garraio mota guztiekin lotzea.

Horrekin guztiarekin batera, Hegoaldeko Saihesbidearen laugarren fasearen barruan Renferen salerosgai-trenentzat burdinbidea luzatzeko egitasmoa dago. Trenbidearen luzapen hori egingo da jada Cantalojaseko zubitik hasi eta San Mameseko geltokiraino, eta Olabeagako geltokitik harago, kilometro bat baino gehiagoan. Ibilbidearen lehen zatia, 400 metro, tunel barrutik joango da. Beste guztia, berriz, gainerako 750 metroei dagokiena, zerupearan joango da. Trenbide hori egungo Bilbao-Santurtzi ibilbidearekin lotuko da, Olabeaga geltokiaren albotik igaroz. Esku-hartze hori dela eta, egia bihurtuko da BILBAO Ría 2000ak salerosgaien eta bidaiarien trafikoa bereizteko duen asmoa.



Aurki amaituko dira Trenbideko Etorbidearen lanak

# Finalización de las obras de la Avenida del Ferrocarril

La apertura al tráfico viario y peatonal de la nueva Avenida del Ferrocarril está prevista para el comienzo del próximo año 2002. Con 880 metros de longitud y un ancho de calle de entre 35 y 50 metros, este vial va desde el Puente de Gordóniz hasta la calle Luis Briñas, comunicando los barrios de Rekalde y Basurto 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, que comenzaron en 2000 con un presupuesto de 9,02 millones de euros (1.500 millones de pesetas), no se haya descuidado ningún detalle.

A la obra inicialmente contratada se le ha unido la demolición y reposición del Puente de la calle Gordóniz y la creación de una nueva glorieta, la remodelación de los jardines junto a las Torres de Etxezuri, y la del trazado del tranvía en la calle Zunzunegui. Las previsiones de BILBAO Ría 2000 suponen la puesta en servicio de todas las obras a la vez.



Imágenes de la nueva Avenida del Ferrocarril



*Trenbideko Etorbide berria 2002. urtearen hasieran zabalduko dela aurreikusten da ibilgailuentzat eta oinezkoentzat. Bide horrek 880 metro ditu luzeran, 35-50 metro bitartean zabaleran, Gordoniz kaleko zubitik hasi eta Luis Briñasera ino luzatzen da eta Rekalde eta Basurto auzoak Zabalgunearekin lotzen ditu auzo hauek elkarren artean bereizten zituen trenbidearen lubakia desagertzean. Oso kale garrantzitsua izango da, beraz, hiriaren antolamendurako, eta horregatik, BILBAO Ría 2000ak aurrera eraman dituen urbanizazio lanetan – 2000. urtean hasi ziren, 9,02 milioi euroko (1.500 milioi pezetako) aurrekontuarekin – arreta handiz zaindu dira xehetasun guztiak.*

*Hasierako egitasmoari, Gordoniz kaleko zubia bota eta berregitea, eta biribilgune berri bat egitea erantsi zaio, Etxezuri Dorreen ondoko lorategiak birmoldatzea eta tranbia Zunzunegui kalean gora eramatea. BILBAO Ría 2000aren aurreikuspenen arabera, guztiak batera hasiko dira zerbitzu ematen.*



Tubos, traviesas y charcos se transforman en esta nueva plaza



## Ezagutu beharreko toki bat

# Un lugar para descubrir

El pasado industrial de la zona sirve al arquitecto Eduardo Arroyo como inspiración para diseñar este espacio singular.

**T**iene la Plaza Desierto un planteamiento muy original. Tanto es así que el arquitecto autor de su proyecto, Eduardo Arroyo, la califica de espacio único. Desde luego, es difícil encontrar una plaza que, sin salirse de las dimensiones y características propias de este tipo de ámbitos urbanos, recuerde tanto a un parque. Pero ni es un parque ni es una plaza. Es otra cosa. Es un rectángulo de 14.200 metros cuadrados capaz de conjugar las estancias más diversas: para mirar, para jugar, para relajarse, para soñar o, simplemente, para descansar.

Las obras de esta plaza comenzaron en 1999, y aunque ya está concluida, no se inaugurará hasta que los nuevos bloques de viviendas que la rodean comiencen a ser habitados.

Estamos hablando de una zona nueva en el área Galindo que ha puesto en marcha BILBAO Ría 2000 para acercar Barakaldo al frente de agua de las rías Nervión y Galindo. En este contexto, la Plaza Desierto, con un presupuesto de 2,4 millones de euros (395 millones de pesetas), se encarga de conectar el casco urbano de la localidad fabril con esta extensión que ocupa los antiguos terrenos de Altos Hornos de Vizcaya. Es, además de plaza, el eje vertebrador del nuevo ensanche de Barakaldo.

Antes de entrar en el detalle de su composición, merece la pena conocer la filosofía con la que Arroyo concibió la Plaza Desierto. El arquitecto tuvo claro que su trabajo iba a consistir en ordenar (reorganizar, para ser más exactos) los elementos y materiales que se encontraban allí asociados al pasado



La Plaza Desierto: un lugar para la gente

industrial del lugar: tubos y conducciones, traviesas, charcos, hierbajos, arbustos sin control... Así pues, había acero, madera, agua y vegetación. Se trataba de no perder la vinculación con la memoria del sitio donde la plaza iba a construirse; el propósito era, por tanto, dar nuevos usos y combinaciones a esos elementos originarios.

La precisión es tal que se calculan las proporciones porcentuales determinadas de cada uno de ellos, todo con el objetivo de recolocarlos en la plaza sin traicionar el recuerdo. Pero también había que combinarlos con exactitud y sin vocación personalista. Eduardo Arroyo proyecta una plaza para la gente y por eso utiliza un sistema matemático de algoritmos genéticos que le permita redistribuir los grupos de objetos en función de las condiciones marcadas. Él lo explica así: “Intento que mis proyectos sean potentes en su concepción, pero que se alejen del arquitecto omnipotente”.

De esta forma, se establecen seis sistemas acuáticos para que el agua se deslice a través de una pendiente ligera, y así diluya el ruido urbano. El fondo de estos espacios está cubierto con el mismo pavimento que el inmediatamente contiguo,

de forma que cuando los estanques estén apagados el resultado será un suelo normal y continuo, pisable. Además, se contemplan siete atalayas, concebidas para romper la plana orografía del terreno. Se convierten así en miradores sobre la plaza – la plaza que se mira a sí misma, dice Arroyo – y en zonas de estancia con bancos. Estas atalayas están construidas en estructura de acero tubular tratado para exteriores y van forradas de chapa de acero inoxidable; tubos de acero que también se utilizan en las barandillas de las rampas que acceden a dichas alturas, llevando en este caso una iluminación embutida.

Junto a esto, la Plaza Desierto articula una serie de salones urbanos, es decir, espacios del tamaño de una sala de estar de casa, con bancos de hormigón en forma de ele, donde se puede recuperar la capacidad dialogante, pero también la intimidad. Pavimentados con piedra filita, madera y acero, estas estancias se recubren y ornamentan con árboles y arbustos *salix* de diferentes variedades y tamaños. Se garantiza así su calidez, pero también su secreto. Al fin y al cabo, ésta es una plaza para descubrir.



Salones urbanos

**D**esertuko Plazaren planteamendua originala da oso. Hain da originala, non proiektuaren egileak, Eduardo Arroyok espazio berdingabea dela baitio. Eta egia da, ez da erraza horrelako hiri-esparruek ohikoak dituzten tamaina eta ezaugarriak izanik parke baten halako antza duen plaza bat aurkitzea. Ez da, ordea, ez parkea eta ez plaza. Beste gauza bat da. Erabilera desberdinenak biltzeko gai den 14.200 metro karratuko laukizuzena da: begira egoteko, jolasteko, erlaxatzeko, amets egiteko edota, besterik gabe, atsedean hartzeko tokia.

1999an hasi ziren plaza horren lanak, eta amaituta dagoen arren, ez da inauguratuko eta ofizialki zabalduko inguruan eraiki diren etxebizitza-bloke berriak betetzen hasi arte.

Plaza berriak zenbait hiri-areto izango ditu jendeak elkarrekin hitz egin dezan, baina baita intimitatea sortzeko ere.

BILBAO Ría 2000ak Barakaldo Nerbioi eta Galindo ibaien uretara hurbiltzeko abiarazi duen Galindo Operazioaren barruan sartzen den zona berri batez ari gara. Kontestu horretan, 2,4 milioi euroko aurrekontua duen Desertuko Plazaren eginkizuna, indus-

tri hiriaren erdi aldea Bizkaiko Labe Garai ohien lurretan dagoen zabaldi horrekin lotzea izango da. Beraz, plaza izateaz gainera, Barakaldoko zabalgunen berriaren bizkarrezurra ere izango da.

Bere eraketaren xehetasunetan sartu aurretik, merezi du Arroyok Desertuko Plaza zein filosofiatan oinarrituta sortu zuen jakitea. Arkitektoak garbi izan zuen hasieratik toki horren iragan industrialarekin loturik han aurkitzen ziren elementuak antolatzea (berrantolatzea, zehatzago esanda) izango zela bere lana: hodiak eta tutueriak, trabesak, putzuak, belar tzarrak, han hemenka sakanabatutako zuhaixkak... Horrela bada, altzairua, zura, ura eta belarra zituen esku artean. Plaza eraikiko zen tokiaren iraganarekiko lotura ez galtzea zen kontua, eta beraz, jatorrizko elementu horiek beste era batera konbinatzea eta erabilera berriak ematea.

Halako zehaztasunez lan egiten da, non elementu bakoitzari dagokion proportzioaren ehuneko kalkulatzen baita, eta horren guztiaren helburua, oroimenari iruzur egin gabe gauza bakoitza bere tokian kokatzea da. Baina zehaztasunez konbinatu behar ziren, gainera, eta norbere isuriari amore eman gabe. Eduardo Arroyo arkitektoak jendearentzat proiektatu du plaza eta horregatik algoritmo genetikoetan oinarritzen den sistema matematiko bat erabili du, gauza multzoak zehaztutako baldintzen arabera banatu ahal izateko. Berak horrela azaltzen du: “Nire proiektuak ahaltsuak izan daitezen saiatzan naiz, baina arkitekto ahalguztidunarengandik urruti ibiliz”.

Horrela, bada, sei ur-sistema eratu dira urak malda ari-neko aldapan behera irristatuz hiriko zarata ema dezan. Aldameneko zoladura berberak estaltzen du espazio horien zorua, eta hala, urmaelak lanean ez daudenean zoru arrunt eta jarraitua izango da, oinez ibiltzeko modukoa. Zazpi talai egingo dira gainera, lurraren orografia laua eteteko. Plazara begira egoteko begiratokiak izango dira (bere buruari begiratzen dion plaza, dio Arroyok), eta baita eserita egoteko tokiak ere, jarlekuak izango baitituzte. Talai horiek tutu formako altzairuzko egitura baten bidez eraikiko dira; kanpoan egoteko tratamendu berezia jaso duen altzairua izango da eta altzairu herdoilgaitzezko txapa batez estalita egongo da; altzairuzko tutuak erabiliko dira, bide batez, garaiera horietara daramaten arrapaletako barandak egiteko ere, eta argiteria tutuetan txertaturik egongo da.

Horrekin guztiarekin batera, Desertuko Plazak zenbait hiri-areto izango ditu, hau da, etxeko egongela baten tamainako espazioak, ele formako hormigoizko jarlekuz hornituta, jendeak elkarrekin hitz egin dezan, baina baita intimitatea sortzeko ere. Gela horien zorua filita harrizkoa, zurezkoa eta altzairuzkoa izango da, eta barietate eta tamaina askotako salix zuhaitz eta zuhaixken bidez apainduko dira eta estaliko dira hormak. Horrela giro epela sortzeaz gainera, sekretuak ere tokia izango du. Azken finean, pixkanaka ezagutu beharreko plaza izango da.



**S**i es usted una persona alegre, o cree seriamente en la posibilidad de un mundo mejor a pesar de que lo que ve diariamente no le dé ninguna pista para pensar así, regálese una vuelta por la Plaza Desierto; quizá sienta que merece la pena confiar después de todo.

Vaya usted en primavera cuando los árboles empiecen a florecer, o en otoño, cuando los sauces y los arbustos cambian a sus colores amarillos y rojos intensos. Aunque quizás también quiera disfrutar de las sombras verdosas del verano o incluso de esa tenue luz proporcionada por la desnudez de la vegetación en el invierno.

Si va con paraguas verá que la plaza es negra, con masas rojizas por el suelo y verdes brillantes, pero si se pasea sin él, probablemente la

# Carta abierta a un usuario sonriente

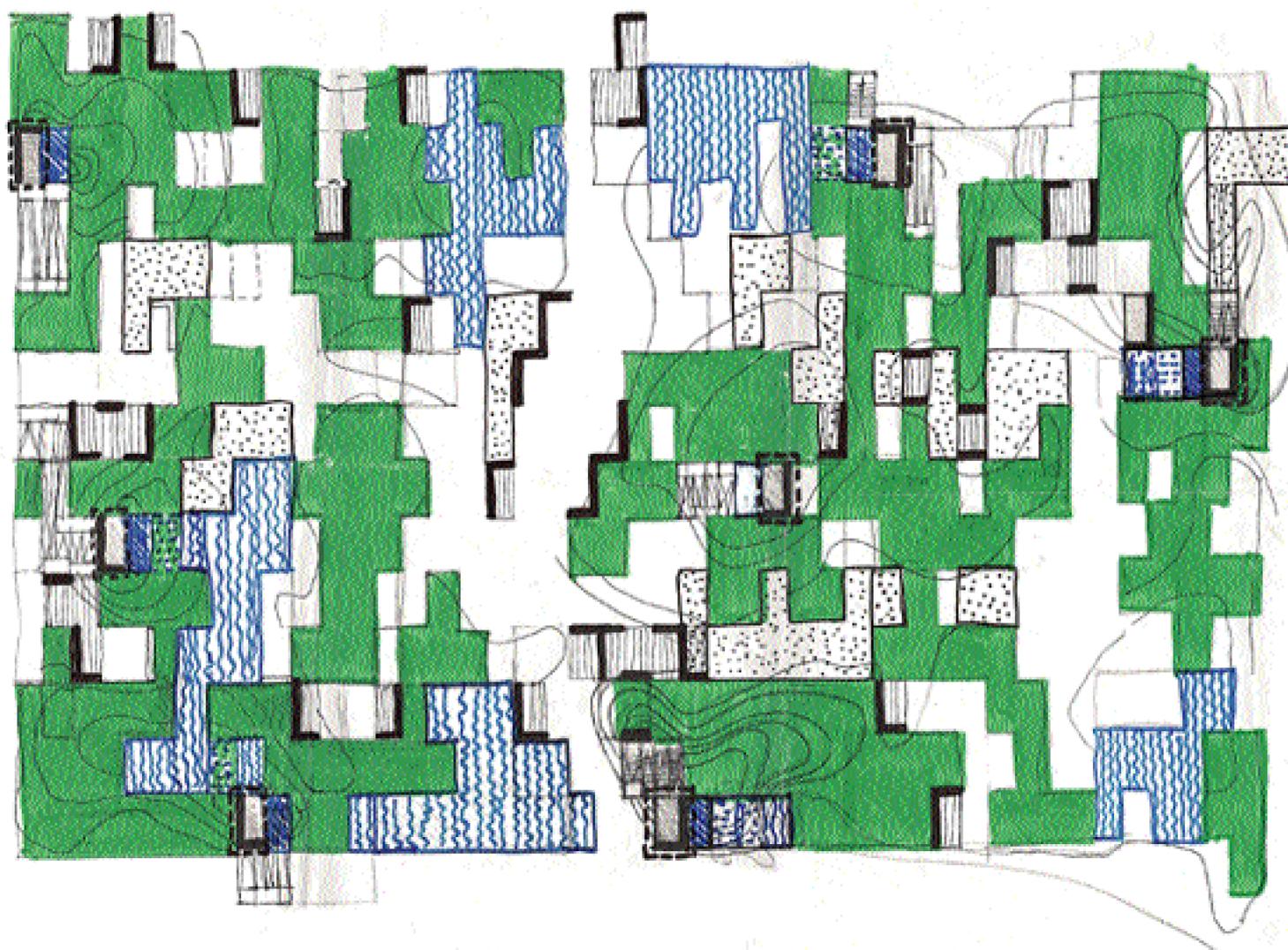
aproximación aleatoria, es decir, entre por donde más le apetezca. Todos los caminos llevan a la plaza. Déjese sorprender, nunca asustar, por lo que vea. Le prometemos que las sorpresas allí escondidas conllevan algo de emoción positiva. Ante todo, no intente comprender instantáneamente, disfrute del desconocimiento.

Tarde o temprano es inevitable que usted dialogue con la plaza y

Fijese en esos salones del tamaño del de su casa distribuidos por toda la plaza, con bancos de hormigón y madera caliente, flexibles o duros, de césped, tréboles o arbustos para todas las estaciones. Úselos para hablar con sus amigos, o mejor, con sus enemigos, si los tiene. Dígame algo interesante a su mujer en el salón de los enamorados, claro que primero tiene que encontrarlo,

una topografía excitante. Si a su hija le gusta la poesía, le aseguro que redescubrirá esa pasión en uno de los salones del silencio, rodeada de plantas olorosas y con el murmullo de las cascadas cercanas.

Pero sobre todo contemple a su padre, mi abuelo, puesto que puede que solo él entienda del todo lo que hemos querido hacer. Ahí, donde está parado, con su cabeza nevada apoyada en el bastón, hubo una acería: tubos inoxidables que recorrían el aire iluminados por la noche, arbustos que crecían sin control en todas sus formas y tamaños, traviesas de trenes que transportaban carbones y piedras, charcos que aparecían y desaparecían por arte de magia. Todo sigue allí. Nosotros lo único que hemos hecho es ordenarlo un poco; recuerde que somos



observe gris con salpicados blanquecinos y verdes mateados. En las primeras horas de la mañana o al atardecer percibirá que no es un lugar plano que envidia a las montañas que lo rodean, y por la noche, cuando menos crea ver, notará unas constelaciones que le mostrarán el camino. No tenga miedo, paso seguro.

Pensándolo bien, da igual cuándo vaya usted. Déjese guiar por su intuición.

Le recomendamos una

con todos sus habitantes. La pensamos para eso. En algún momento notará que en ese aparente desorden subyace una regla escondida, un orden similar al que sabemos que existe en toda la naturaleza pero que no vemos. Si está usted ávido de conocimiento, súbase a cualquiera de los siete montículos que descubrirá a simple vista (nosotros los llamamos atalayas, para vigilar, ya sabe). Desde ellos obtendrá respuestas, pero no todas por supuesto.

aunque ya lo reconocerá cuando lo vea.

Mientras lea esto, su niño pequeño hará rato que se habrá escapado a jugar con sus amigos a barquitos en los sistemas acuáticos (son para ellos, no les moleste). En algún lugar estará aprendiendo algo de la vida su hijo mayor, escondido con una compañera de clase pero, claro, eso usted no lo verá, aunque, pensándolo mejor, quizá lo que le vaya es el *skateboard*, por lo que ya habrá descubierto que la plaza tiene

arquitectos y eso es lo que nos enseñan en la escuela.

Pero sobre todo, allí había personas, aquellas que dejaron su piel para que usted pueda muy pronto sonreír al contemplar a ese señor de pelo blanco jugando con sus niños como si estuviera en su propia casa. A ellos va dedicado todo nuestro esfuerzo y admiración.

Disfrute, hombre, disfrute.

Eduardo Arroyo

## Iragan industrialari eskainitako monumentua

# Monumento al pasado industrial

El histórico cargadero de mineral de la compañía Franco Belga va a ser sometido a un proceso de restauración.

**E**l histórico cargadero de mineral de la compañía Franco Belga, situado en Barakaldo a la altura del puente de Rontegi, va a ser sometido a un proceso de restauración. Las obras comenzarán el próximo enero y se prolongarán durante medio año, con un presupuesto de 721.215 euros (120 millones de pesetas). Con estos breves apuntes, se introduce al lector en un proyecto que tiene como objetivo recuperar una pieza de gran valor que, aunque perdida ya la función que le da sentido, mantiene su carácter monumental y estético.

Al situarse en un área como la de Galindo, destinada a nuevos usos residenciales y de ocio donde, entre otros equipamientos, se proyecta un paseo al borde la ría, la restauración del cargadero brinda la oportunidad de aprovechar la estructura no sólo como monumento referencia de la industria vizcaína (forma parte del patrimonio del territorio) sino también como plataforma mirador para disfrute de los ciudadanos.

Para conocer los antecedentes de esta curiosa pieza formada por dos dados de hormigón y una estructura de madera y metal que soporta una cinta transportadora situada a ocho metros de altura, hay que remontarse a 1877. Por aquel entonces se concedió a la Sociedad Franco Belga terrenos de relleno en Réqueta (Barakaldo) para instalarse en los muelles de la ría, construyéndose tres cargaderos. En un principio, se elevan sus plataformas; después, ya en 1914, se elabora un proyecto más moderno y eficaz que incorpora nuevos elementos tecnológicos para las operaciones de manipulación del mineral.

Toda la estructura aguantó unida hasta 1982, cuando con motivo de la cons-

trucción del puente de Rontegi se desmontó uno de los cargaderos, quedando solamente los elementos que son ahora objeto de restauración: el cargadero número tres y dos de los pilares de hormigón.

El estado de conservación del cargadero antes de iniciarse la obra acometida por BILBAO Ría 2000, según proyecto de Estudio K, S.Coop, es prácticamente ruinoso, y más teniendo en cuenta que la estruc-

tura ha sufrido varios sabotajes e intentos de incendio. Por su parte, la estructura metálica se encuentra aún en peor estado: el brazo basculante se ha desprendido parcialmente, y aunque el soporte de este brazo y su maquinaria conserva su forma original, las secciones están debilitadas por la corrosión.

Con este punto de partida tan precario, el planteamiento ha sido derribar lo



La restauración del cargadero finalizará en el mes de julio



Estado actual del cargadero de mineral

que queda en pie y llevar a cabo una reconstrucción y rehabilitación aprovechando todas las partes que puedan ser reutilizables. Así, está previsto sustituir las piezas de madera dañada por otras nuevas en madera de pino tea creosotada, construir una grúa nueva desde su base con las mismas secciones de perfiles que en la actualidad aunque sin movilidad de brazo, eliminar la caseta del maquinista, adecuar la plataforma superior horizontal para que pueda usarse como lugar de estancia y mirador sobre la ría (se incorpora una barandilla que sustituye al sencillo quitamiedos existente), construir una escalera de acceso a dicha plataforma (la utilización de acero inoxidable o aluminio hará contraste con los elementos del cargadero antiguo), colocar en el plano inclinado de la plataforma superior unos raíles con una vagoneta en referencia a su actividad pasada; y finalmente, urbanizar el entorno hasta el límite del camino de asfalto actual.

La actuación se completará con la colocación de una serie de paneles informativos, que describan la obra completa del cargadero cuando estaba en pleno funcionamiento, y la instalación de proyectores para iluminar esta joya del patrimonio industrial metropolitano y vizcaíno.

**B**arakaldon, Rontegiko zubiaren parean dagoen konpainia Franco Belgaren mineralen zama-leku historikoa zaharberritu egingo da. Zehazkiago esanda, datorren urtarrilean hasiko dira lanak eta urte erdiz luzatuko dira; aurrekontua 721.215 eurokoa (120 milioi pezetakoa) izango da guztira. Ohar labur hauen bidez, proiektu berezi baten berri eman nahi diogu irakurleari; gaur egun betekizunik ez duen arren bere monumentu-izaera eta balio estetikoa mantentzen dituen pieza bat berreskuratzea da proiektu horren helburua.

Galindoko eremuak erabilera berriak izango ditu, bizitoki eta aisialdirako gune izango da, esate baterako, eta beste ekipamendu batzuen artean, pasealeku bat egingo da ibai ertzean, eta beraz, zama-lekua zaharberrituz, Bizkaiko industriaren monumentu eta erreferentzia izateaz gainera (lurraldeko ondarearen zati da), bere egitura plataforma eta begiratoki gisa erabili ahal izango dute herritarrek.

Pieza bitxi horren (zortzi metroko garaieran dagoen garraio-uhalaria eusten dioten hormigoizko bi dadok eta zurezko eta metalezko egitura batek osatzen dute) aurrekariak ezagutzeko 1877. urteraino atzera egin behar da. Garai hartan betelurrak eman zitzaizkion Franco Belga Sozietateari Requetan (Barakaldon) itsasadarreko kaietan kokatzeko, eta hiru zama-leku egin ziren. Hasiara batean, plataformak jaso ziren; geroago, 1914. urtean, proiektu modernoago eta eraginkorrago bat burutu zen, minerala maneiatzeko operazioetarako elementu teknologiko berriak erantsiz.

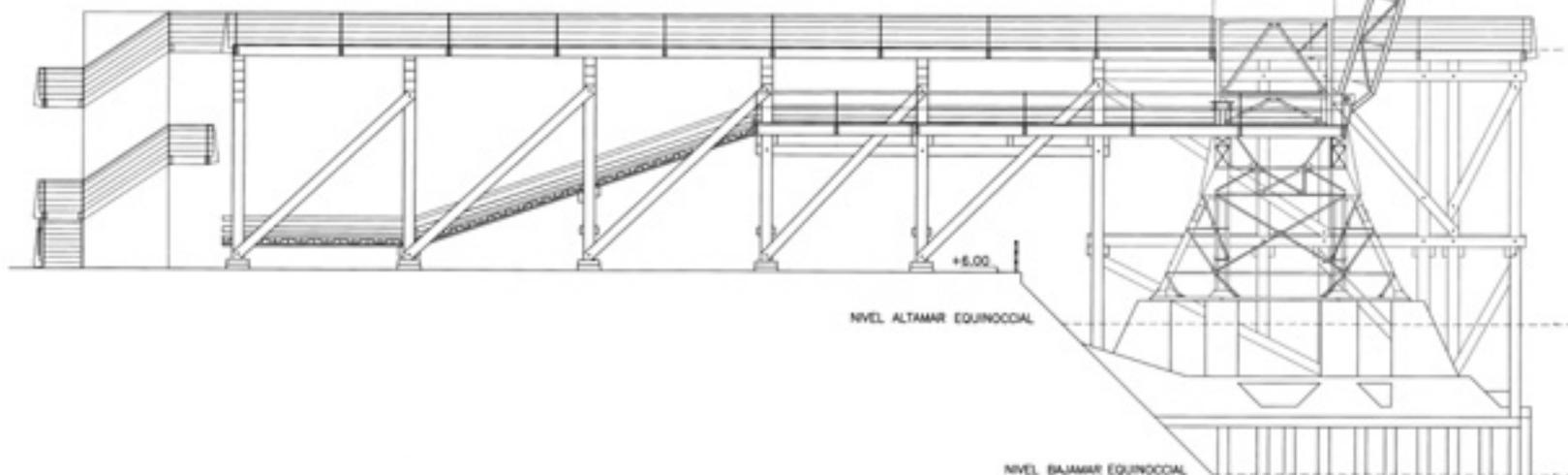
Egitura osoak loturik iraun zuen, 1982an Rontegiko zubia egin zenean zama-lekuetako bat eraitsi zen arte; orduan, orain zaharberritu nahi diren elementuak baizik ez ziren gelditu: hirugarren zama-lekua eta hormigoizko zutarrietatik bi.

Estudio K, S. Coop.-en proiektuaren arabera BILBAO Ria 2000ak abiaraziko dituen lanak hasi baino lehen zama-lekua-  
ren kontserbazio-egoera ia hondamenezkoa da, are gehiago, kontuan izan behar da egi-

turak sabotaje asko jasan dituela, eta behin baino gehiagotan saiatu direla su ematen. Metalezko egituraren egoera, berriz, okerragoa da oraindik: beso baskulagarria askatu egin da alde batetik eta beso horren euskarriak eta makineriak jatorrizko itxurari eusten dioten arren, herdoilak asko ahuldu ditu lotuneak.

Abiapuntu tamalgarri hori izanik, zutik dirauena bota eta erabil daitezkeen zati guztiak aprobetxatuz zama-lekua berreraiki eta zaharberritzea erabaki da. Horrela, esate baterako, hondatuta dauden zurezko piezak ordeztuko pieza berriak egingo dira, pinu tea kreosotatua erabiliz; garabi berri bat eraikiko da oinarririk hasita, gaur egun dituen profilen sekzioak errespetatuz, baina besoak mugikortasunik izango ez duela; makinistaren etxetxea kendu egingo da; goiko plataforma horizontala egokitu egingo da ibaiari begira egoteko toki bat eratuz (baranda bat ezarriko zaio gaur egungo babes-egitura soilaren ordeztuz); plataforma horretara igotzeko eskailera bat egingo da (altzairu herdoilgailtza edota aluminioa erabiliko da, eta material batek nahiz besteak kontraste handia egingo du zama-leku zaharraren elementuen aldean); goiko plataformaren plano inklinatuan errailak eta bagoi bat jarriko dira iraganaren oroigarri; eta inguru guztia urbanizatuko da gaur egungo asfaltozko bidearen mugaraino.

Jarduketa hori osatzeko zenbait argibide-taula jarriko dira, zama-lekuak betebeteen lan egiten zuen garaian nola funtzionatzen zuen deskribatuz eta proiektoreak jarriko dira Bizkaiko probintziaren eta Bilboko metropoliaren ondare industrialaren bitxi hori argitzeko.



Bilbo Zaharra hurbilago

# Bilbao La Vieja más cerca

La subvención de 4 millones de euros del programa Izartu hará desaparecer las tres barreras físicas que aíslan actualmente Bilbao La Vieja.

**E**l proyecto de regeneración de Bilbao La Vieja recibirá una subvención de 4 millones de euros (657 millones de pesetas) del programa Izartu del Gobierno Vasco. Esta ayuda, destinada a aquellas actuaciones relacionadas con la revitalización urbana, se suma así a los 18 millones de euros (3.000 millones de pesetas) que invertirá BILBAO Ría 2000 para la integración plena de este barrio en el centro de la ciudad. Por lo tanto, se cuenta con 22 millones de euros (3.657 millones de pesetas) para ejecutar los distintos proyectos que harán posible el gran objetivo de esta intervención y que no es otro que hacer desaparecer las tres barreras físicas que aíslan en estos momentos a Bilbao La Vieja del resto de la ciudad: la ría, el ferrocarril de Renfe y las Minas de Miribilla.

Gracias a la subvención del Gobierno Vasco, habrá más dinero para invertir en otros proyectos prioritarios para el barrio.

La subvención concedida por el Gobierno Vasco se destinará, entre otras iniciativas, a la ampliación del Puente de Cantalojas, con lo que se mejorará la conexión tanto a nivel rodado como peatonal del barrio con la zona de Zabálburu; a la urbanización de los muelles de La Merced, Marzana y Urazurrutia, cuyas obras han comenzado en noviembre de 2001, con un plazo de ejecución de ocho meses; y al traslado de la escuela situada en la Plaza de

Corazón de María, y a la peatonalización de dicho espacio público, aunque en este caso la partida procedente de la ayuda del programa Izartu cubrirá sólo una parte muy pequeña del coste total de la actuación prevista.

Gracias a esta subvención, el dinero destinado en principio a las actuaciones reseñadas se invertirá en otros proyectos prioritarios para el barrio, de forma que se pueda dar una respuesta adecuada a las demandas planteadas por los vecinos de Bilbao La Vieja.

Izartu es un programa impulsado por el Gobierno Vasco que tiene como objetivo promover la regeneración socioeconómica de las zonas urbanas degradadas mediante actuaciones que aborden de forma conjunta todos los problemas específicos del área en cuestión (medioambientales, sociales,...), con el fin de lograr su cohesión económica y territorial. La candidatura de Bilbao La Vieja fue presentada por el Ayuntamiento de Bilbao, coordinador e impulsor principal del Plan Integral de Rehabilitación para el barrio.

Vista general de las obras en los muelles de La Merced y Marzana



**B**ilbo Zaharra eraberritzeko proiektuak 4 milioi euro (657 milioi pezeta) jasoko ditu Eusko Jaurlaritzaren Izartu programatik. Hiria biziberritzeko asmoa duten jarduketek ematen zaaien diru laguntza hori, beraz, BILBAO Ria 2000ak, auzo hondatu hori hirian erabat integratzeko inbertituko dituen 18 milioi euro (3.000 milioi pezeta) gaineratu behar zaizkio. Horrela, bada, 22 milioi euro (3.657 milioi pezeta)

**Eusko Jaurlaritzaren diru laguntzari esker, diru gehiago egongo da auzoarentzat garrantzitsuak diren beste proiektu batzuetan erabiltzeko.**

izango dira esku-hartze horren helburu nagusia egia bihurtzeko, une honetan Bilbo Zaharra bakartzen duten hiru muga fisikoak – ibaia, Renferen trenbidea eta Miribilla-ko Meatzeak –, desagertatzeko, hain zuzen ere.

Eusko Jaurlaritzak emandako diru laguntza Cantalojaseko Zubia zabaltzeko erabiliko da, besteak beste, horrela asko hobetuko baita Zabalburuko zonarekiko lotura, hala ibilgailuentzat nola oinezkoentzat; Mesedetako, Marzanako eta Urazurrutiako kaiak urbanizatzeko ere erabiliko da; kaietako lanak hasi dira jada 2001eko azaroan, eta zortzi hilabetez luzatuko dira; eta azkenik Mariaren Bihotzaren Plazan dagoen ikastetxea tokiz aldatuko da, eta gune publiko hori

oinezkoentzat egokituko da; horri dagokionez Izartu programatik jasotako diru-sortak aurreikusitako jarduketaren kostu osoaren zati txiki bat baizik ez du ordainduko.

Diru laguntza horri esker, hasiera batean aipatutako jarduketetan erabiltzeko izendatuta zegoen dirua, auzorako oso beharrezkoak diren beste proiektu batzuetan erabiliko da, eta horrela, Bilbo Zaharreko bizilagunek planteatutako eskariei erantzun ahal izango zaie.

Izartu, Eusko Jaurlaritzak bultzatuta-



Se han iniciado las obras de regeneración de Bilbao La Vieja

ko programa bat da, eta bere helburua kalte-tutako zona urbanoen eraberritze sozioekonomikoa sustatzea da, aztergai den eremuko arazo berezi guztiei (arazo sozialei, ingurugiroari dagozkienei...) batera helduko dieten jarduketan bidez ekonomiaren eta lurraldearen kohesioa iristeko. Bilboko Udalak aurkeztu zuen Bilbo Zaharraren hautagaitza, eta bera da auzo hori Birgaitzeko Plan Integralaren koordinatzaile eta bultzatzaile nagusia.

Izartu



# Actualidad

## Proyecto piloto de se



Un itinerario entre museos



La primera fase del proyecto de señalización peatonal que ha desarrollado el Ayuntamiento de Bilbao con la colaboración de BILBAO Ría 2000 consiste en un recorrido que une el Museo Guggenheim Bilbao y el Museo de Bellas Artes desde la Plaza de San José, conformando un triángulo alrededor de estos tres puntos. Este itinerario peatonal, que se ha presentado con ocasión de la reapertura al público de las nuevas instalaciones de la pinacoteca bilbaína el pasado nueve de noviembre, consta de 32 señales situadas en 16 localizaciones distintas.

Su diseño es obra de Alberto Corazón, responsable del desarrollo del plan de señalización "Bilbao para Visitantes", impulsado por el Ayuntamiento con un presupuesto de 3 millones de euros (500 millones de pesetas) y que, como su nombre indica, está dirigido fundamentalmente al no residente. En líneas generales, el objetivo de

este proyecto es ofrecer una imagen moderna, con personalidad, que favorezca el uso del centro urbano por los visitantes. Se trata de estimular la visita peatonal de la ciudad y la utilización complementaria del transporte público, lo que permitirá al visitante conocer, casi como si contara con un guía, la idiosincrasia de la Villa: monumentos, zonas comerciales abiertas, áreas de ocio y negocio, equipamientos principales... Este propósito lo plasma Alberto Corazón con una señalización concisa y clara gracias a dos elementos: pictogramas de fácil reconocimiento y una mejor visualización de los códigos cromáticos orientadores.

El proyecto comienza con la señalización del itinerario que ahora se ha presentado (para establecer este primer recorrido se ha valorado que el mayor número de visitantes se acerca, sobre todo, al Guggenheim, y que no existía señalética alguna

entre este museo y el de Bellas Artes). Este itinerario piloto permitirá estudiar la idoneidad y adaptación de la señalización informativa peatonal al contexto urbano bilbaíno, corregir posibles errores y avanzar en una definición más precisa. La idea es desarrollar otros recorridos, hasta completar el plan previsto, que incluye señalización peatonal y viaria en todo el área urbana (no sólo en el centro), y que a la poste supondrá unificar y modernizar el sistema de señalización de la ciudad.

# Señalización peatonal

**B**ilboko udalak BILBAO Ria 2000aren laguntzaz garatu duen oinezkoentzako proiektuaren lehen fasea, San Jose Plazatik hasi, eta Bilboko Guggenheim Museoa eta Arte Ederretako Museoa lotzen dituen ibilbidea da, hiru puntu horien inguruan triangelu bat eratuz. Joan den azaroaren bederatzian, Bilboko pinakoteka-ren instalazio berriak publiko-arentzat berriro zabaldu zirenean aurkeztu zen oinezkoen ibilbide hori. 32 seinale izango ditu guztira, 16 puntu desberdinetan kokaturik.

Alberto Corazón izan da diseinuen egilea, bera izan baita 3 milioi euroko (500 milioi pezetako) aurrekontuarekin Bilboko Udalak bultzatu duen “Bilbo Bisitari-entzat” seinalizazio plana garatzeko ardura-duna. Izenak adierazten duen bezala, hirian bizi ez direnei zuzendua dago, bereziki. Oro har, proiektu horren helburua irudi modernoa eta nortasun handikoa ematea da, bisitariak hiriaren erdigunean ibil daitezzen bultzatzeko. Hiria oinez esploratzeko gogoia sortu nahi da, eta garraio publikoa horren osagarri gisa erabiltzea, horrela bisitariak gida bat izango balute bezala ezagutu ahal izango dituzte hiriko gauza nabarmenenak: monumentuak, salerosketa gune irekiak, aisialdirako eta negozioetarako eremuak, ekipamendu nagusiak... Bi elementuri esker zehatza eta garbia den seinalizazio baten bidez iristen du Alberto Corazonek helburu hori: erraz ezagutzen

diren piktogramen bidez, eta kode kromatikoa orientatzaileak hobeto irudikatuz.

Orain aurkeztu den ibilbidearen seinalizazioarekin hasi da proiektua (lehen ibilbidea finkatzeko bisitari gehienak, batez ere, Guggenheimera hurbiltzen direla hartu da kontuan, eta museo horren eta Arte Ederretakoaren artean ez zegoela batere seinalerik). Ibilbide pilotu horrek oinezkoak informatzeko seinalizazioa Bilboko hiri-kontestura ongi egokitzen eta moldatzen den aztertze aukera emango du, eta baita egon litezkeen akatsak zuzentzeko eta definizio zehatzago batean aurrera egiteko ere. Asmoa, beste ibilbide batzuk ere garatzen joatea da aurreikusitako plana osatu arte; plan horren barruan sartzen da, era berean, eremu urbano osoan oinezkoentzat eta ibilgailuentzat seinaleak jartzea (ez erdigunean bakarrik), eta horrela, azkenean, hiriaren seinalizazio sistema osoa bateratuko eta gaurkotuko da.



# Actualidad

## En busca de suelo



Oosterdokseiland

Amsterdam es el corazón de Holanda y una referencia fundamental en la regeneración urbana que se practica en Europa. Su personalidad, marcada por los cuatros canales concéntricos que determinan su centro urbano, desvela su particular batalla por ganar terreno al agua. Sin duda, el desarrollo de esta ciudad en los próximos años estará definido por la escasez de suelo, característica que se ve agudizada por su propia estructura social y familiar, con gente joven que demanda una vivienda de bajo precio y rápida construcción.

Quedan así establecidas las pautas que marcan el crecimiento de Amsterdam (es decir, vivienda y suelo), que son, lógicamente, el eje alrededor del cual giran los diferentes proyectos. Entre las actuaciones previstas, destaca la que se está acometiendo en Oosterdokseiland, en la zona este de los muelles, junto a la Estación Central. El propósito es crear un área innovadora y única en cuanto a su planteamiento, tamaño, calidad y combinación de funciones. Con vistas al centro histórico, ofrecerá un entorno atractivo para residentes, empresas, y visitantes, con 300 apartamentos, 12.500 metros cuadrados de tiendas y restaurantes, y 70.000 metros cuadrados de oficinas. Además, se va a urbanizar un amplio boulevard (con tráfico restringido),

así como muelles peatonales que bajan hasta el río, donde se ubicará un centro cultural con una biblioteca pública, capaz de convertirse en punto de encuentro para turistas y residentes.

También resulta muy interesante el proyecto Ijburg, nombre de una futura área residencial ubicada en el lago IJ, y reflejo de esa necesidad de ganarle terreno al agua. Esta gigantesca intervención está dividida en varias etapas y consiste en la creación de seis islas, cada una con sus propias características, donde se construirán 18.000 nuevas viviendas. En este caso, la arena será dragada en los flujos de navegación, para ser posteriormente vertida en capas de hasta dos metros sobre el nivel del agua.

El proyecto Zuidas, por su parte,

consiste en crear un nuevo centro urbano en el sur de la ciudad, un área de bancos y oficinas administrativas donde también se encuentra la Universidad. Se trata de recuperar la personal atmósfera de Amsterdam, respetando la tipología de su construcción tradicional. Finalmente, hay que hacer mención a la regeneración de Bijlmermeer, una zona residencial de principios de los 70 situada al sureste, alrededor del campo de fútbol del Ajax. La idea es afrontar su recuperación social y económica con edificios altos de arquitectura avanzada, zonas verdes, espacios para la ubicación de empresas internacionales... Es decir, una mezcla perfecta de negocio, ocio y vivienda, todo ello apoyado por conexiones rápidas con el centro de la ciudad y el aeropuerto.



Bijlmermeer

**SUSCRIPCIONES** Si desea recibir la revista BILBAO Ría 2000, solicítela llamando al teléfono 94 443 35 71 ó a través de nuestra web [www.bilbaoria2000.com](http://www.bilbaoria2000.com). Si lo prefiere, puede enviar sus datos personales al apartado de Correos 947 ó 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](http://www.bilbaoria2000.com) gure web orrialdearen bidez. Nahiago baldin baduzu, postaz nahiz faxez ere bidal ditzakezu 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 m<sup>2</sup> 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



Nueva Plaza Desierto



Parque Ribera del Nervión

Urban  
Barakaldo

Galindo

Bilbao La Vieja



**BILBAO** Ría 2000