

Bilbao Ría 2000

Revista de divulgación editada por la sociedad BILBAO Ría 2000 Mayo - Octubre 2002 Número 5



Abandoibarra
La atracción de la Ría
UN ÁREA EN MARCHA

Infraestructuras
Ferroviarias
Avenida del Ferrocarril
MIRIBILLA Y SANTURTZI

Bilbao La Vieja
Artístico y cultural

BARAKALDO
El centro se
acerca a la Ría

Ametzola
Mas parque

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

Parainfo Universidad del País Vasco

Pasarela peatonal

Nuevas calles

Reparación de muelles

Ampliación de la Avenida de las Universidades

Sistema neumático de recogida selectiva de residuos sólidos urbanos

Abandoibarra

Proyectos

Parque de Ametzola

900 viviendas (150 de protección oficial)

Sistema neumático de recogida de residuos sólidos urbanos

Nuevas calles

Cubrimiento del ferrocarril (Renfe y FEVE)



Zona residencial de Ametzola

Ametzola

Proyectos

Modificación línea de FEVE a su paso por Ametzola

Nuevo trazado y cubrimiento de Renfe entre Abando y Olabeaga

Remodelación estación de Abando

Estación de Zabálburu

Estación de Ametzola

Estación de Autonomía

Estación de San Mamés

Remodelación estación Olabeaga

Instalaciones para la lanzadera Renfe entre Olabeaga y Parke-Guggenheim

Urbanización Avda. del Ferrocarril entre 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)

Infraestructuras ferroviarias

Editorial

Editoriala



Carta del director general

En este número dedicamos nuestra portada a la Glorieta de Gordóniz, una obra de cuyo proyecto hablábamos en la edición anterior y que ahora vemos ya materializada. Se incluye dentro de la nueva Avenida del Ferrocarril inaugurada el pasado 5 de febrero. De ella ofrecemos tres páginas con gran cantidad de imágenes que muestran, sobre todo, los detalles, el cuidado con que la obra ha sido culminada. Esta nueva arteria de la ciudad que une los barrios de Basurto y Rekalde con el Ensanche está provista de amplios espacios peatonales, zonas ajardinadas, grandes árboles, se ha pretendido al máximo su adecuación para facilitar el tránsito de personas con movilidad reducida... Es uno de los mayores bulevares de Bilbao, un nuevo espacio urbano de calidad que hace más habitable nuestra ciudad.

También dedicamos nuestras páginas a los cambios que se están produciendo en Abandoibarra. El avance de algunas de sus obras permite vislumbrar ya el aspecto que tendrá la zona próximamente. Este mismo año serán realidad el Parque de Ribera que une el Museo Guggenheim y el Palacio Euskalduna. Un valioso itinerario de esculturas une estos dos emblemáticos edificios. Pero el parque alberga otros elementos de interés, como el ya avanzado anfiteatro al aire libre que servirá de cobijo a los paseantes cuando no haya espectáculo. Progresan también las obras de la pasarela peatonal Pedro Arrupe, un puente que unirá Deusto y Abandoibarra muy pronto. Finalmente, la nueva Avenida de las Universidades, cuya actual acera de dos metros de ancho se convertirá en un paseo de nueve metros de anchura, contribuirá también a la importante transformación de la zona de la que seremos testigos este año.

Albergan estas páginas, asimismo, destacadas opiniones que – estamos seguros – son de interés general. Primero la periodista y crítica de arquitectura Anaxu Zabalbeascoa comparte sus opiniones sobre la publicación *Bilbao. La cultura como proyecto de ciudad* que presentamos recientemente. Los escultores Ángel Garraza y José Zugasti explican cómo concibieron sus obras, presentes ya en el Parque de Ribera. En esta ocasión, además, entrevistamos al vicepresidente de BILBAO Ría 2000 y Secretario de Estado de Infraestructuras del Ministerio de Fomento, Benigno Blanco. Finalmente, el arquitecto Juan Sádaba, coautor con José Luis Burgos del proyecto de reurbanización de los muelles de Marzana, Urazurrutia y La Merced, nos acerca su visión sobre el carácter cultural y artístico que está adquiriendo el barrio de Bilbao La Vieja.

Completan esta publicación distintos reportajes sobre la ampliación del Parque de Ametzola, las nuevas estaciones de Santurtzi y Miribilla; la urbanización de las calles Arana y Aldapa de Barakaldo, así como la transformación de la calle Murrieta en un bulevar. El lector encontrará otros temas de actualidad como el desarrollo del plan de señalización “Bilbao para visitantes” y la exposición EUROSPAN 6; además de información sobre el presupuesto que BILBAO Ría 2000 dedicará este año a ejecución de obras: 81,3 millones de euros, el mayor de su historia.

Angel María Nieva

Zuzendari nagusiaren gutuna

Gordonizko glorieta eskaini diogu zenbaki honen azala. Aurreko zenbakian obra horren proiektuaz hitz egin genuen, eta amaituta dago jadanik. Otsailaren 5ean inauguratu zen Trenbide etorbide berrian dago eta, hain zuzen ere, zenbaki honetako hiru orrialde eskaini dizkiogu kale berri horri, irudi ugariz hornituak. Irudiotan, batez ere, xehetasunak ageri dira, eta lan horiek zein ardura handiz egin diren erakusten dute. Hiriko kale nagusi berri horrek Zabalgunearekin lotzen ditu Basurto eta Errekalde auzoak. Lorategiak, zuhaitz handiak eta oinezkoentzako alde zabalak ditu, eta mugigarritasun murriztua duten pertsonen ibilera errazteko egokiturik dago. Bilboko bulebarrik handienetako bat da, gure hiria bizitzeko atseginagoa bihurtu duen kalitate oneko espazio berri bat.

Abandoibarran egiten ari diren aldaketek ere aritu gara zenbaki honetan. Lan batzuk oso aurreraturik daude jadanik, eta inguru horrek laster izango duen itxura erakusten dute. Aurten bertan, errealitatea izango da Guggenheim Museoaren eta Euskalduna Jauregiaren arteko Erriberako Parkea. Eskulturaz jositako ibilbide eder batek bi eraikin emblematicoen artean lotzen ditu. Baina Parkean beste elementu interesgarri batzuk ere egongo dira, hala nola aire zabaleko anfiteatroa. Oso aurreraturik dago jadanik eta, ikuskizunik ez dagoenean, oinezkoek aterpe gisa erabili ahalko dute. Pedro Arrupe oinezkoentzako zaldaina egiteko lanak ere aurrera doaz: luze gabe, zubi berri horrek Deusto eta Abandoibarra lotuko ditu. Azkenik, Unibertsitate etorbide berria dugu. Bi metroko oraingo espaloien orde, bederatzita metro zabal izango den pasealeku bat egongo da laster. Ingurua izugarri aldatuko duen obra hori ere aurten ikusiko dugu amaituta.

Horrez gain, garrantzi handiko iritziak bildu ditugu zenbaki honetan, ziur baikaude herritar guztientzat interesgarriak izango direla. Anaxu Zabalbeascoa kazetari eta arkitektura kritikariak duela gutxi aurkeztu dugun Bilbao. La cultura como proyecto de ciudad liburuari buruzko iritzia eman digu. Angel Garraza eta José Zugasti arkitektoek dagoeneko Erriberako Parkean jarrita dauzkaten obren sorkuntza prozesua azaldu digute. Gainera, zenbaki honetarako, elkarrizketa egin diogu Benigno Blanco BILBAO Ría 2000eko presidenteorde eta Sustapen Ministerioko Azpiegitura eta Garraiorako Estatu idazkariari. Azkenik, José Luis Burgosekin batera Martzana, Urazurrutia eta Mesedeetako kaiak berrurbanizatzeko proiektua egin duen Juan Sádaba arkitektoak Bilbo Zaharra hartzen ari den izaera kultural eta artistikoari buruzko bere ikuspegia azaldu digu.

Zenbaki honetan hainbat erreportaia ere aurkituko ditu irakurleak: Ametzolako Parkea handitzeko lanak, Santurtziko eta Miribillako geltoki berriak, Barakaldoko Arana eta Aldapa kaleen urbanizazioa, eta Murrieta kalea bulebar bihurtzeko proiektua. Lekutxo bat egin diegu gaur-gaurko gai batzuei ere, hala nola “Bilbo bisitariarentzat” seinaleztapen-planaren garapenari eta EUROSPAN 6 erakusketari. Azkenik, aurten BILBAO Ría 2000ek obrak egiteko duen aurrekontuari buruzko informazioa jaso dugu: 81,3 milioi euro, bere historiako handiena.

Angel María Nieva



Sumario

Aurkibidea



Editorial **3** Editoriala

Correo del Lector **5** Irakurlearen posta

Abandoibarra

Abandoibarra, en marcha **6** Abandoibarra, abian

La atracción de la Ría **10** Itsasadarraren erakargarritasuna

Esculturas en el parque **12** Eskulturak parkean

Ametzola

Más parque en Ametzola **14** Parke handiagoa Ametzolan

Benigno Blanco **16** Benigno Blanco

Infraestructuras Ferroviarias

Avenida del Ferrocarril **17** Trenbide Etorbidea

La estación de Miribilla **20** Miribillako geltokia

Barakaldo

El centro se acerca a la Ría **22** Erdialdea itsasadarretik hurbilago

Recogida de residuos urbanos **25** Hiri-hondakinen bilketa

Bilbao La Vieja

BLV: Carácter artístico y cultural **26** BZ: Arterako eta kulturarako auzoa

Actualidad

Bilbao para visitantes **28** Bilbo bisitariantzat

Entre ciudades **30** Hiri artean

BILBAO Ría 2000 hoy **32** BILBAO Ría 2000 gaur

Correo del lector

Irakurlearen posta

Equilibrio y visión

“La historia de la transformación de una ciudad va siempre ligada a un nombre, a un acontecimiento o una catástrofe. Papas, conquistadores, a veces, un arquitecto [...]. Entre los modelos recientes se cuentan Mitterrand en Francia, la pareja Tony Blair-Richard Rogers en la recuperación de la orilla sur del Támesis... También se busca un acontecimiento, como las olimpiadas en Barcelona. Otras veces, la transformación viene marcada por una catástrofe como el incendio en Chicago que hizo posible la transformación de una ciudad de viviendas de madera de dos plantas en una urbe con rascacielos.

A partir de ese empuje inicial, la transformación real de una ciudad, su crecimiento, es una cuestión de tiempo, equilibrio y visión a partes iguales. El tiempo hace posible la convivencia de estilos, como el modelo de Roma en el que la ciudad romana, la medieval, la renacentista, la barroca y la mussoliniana (la moderna) conviven sin problemas.

Los otros factores, el equilibrio y la visión, forman una ecuación de factores casi contrapuestos. Sin equilibrio, la ciudad queda inacabada, deslavazada [...]. Se puede convertir en un parque de atracciones, con una vigencia breve de visitantes; o en un escenario fantasmal: un panorama de monumentos en el que no vive nadie y que queda desierto al anochecer.

Uno para vivir necesita emociones, pero contadas. Para que las ciudades vivan se han de pensar para sus usuarios, tanto o más que para sus visitantes; [...] que no necesitan fuegos artificiales, sino ir cubriendo necesidades básicas: primero, que las cosas funcionen; luego, que lo hagan hermosamente. Para los ciudadanos se teje la trama urbana que da equilibrio a una ciudad. Y en eso, la transformación de Bilbao es un ejemplo. Por eso es difícil distinguir el acontecimiento o el nombre que ha desencadenado el nuevo Bilbao.

La visión es una idea brillante, siempre osada por impensable, lejana para las mentes poco futuristas. Es la clave para arrancar los proyectos y suele convertirse en la pieza estrella, el emblema arquitectónico de los mismos. En este caso, el Guggenheim [...]. Sin embargo, desde el punto de vista estratégico y real, la auténtica visión en la transformación de Bilbao no es la construcción del Museo Guggenheim sino el traslado del puerto y el saneamiento de la Ría. [...] Esa es la auténtica visión de conjunto, la visión a largo plazo.

En Bilbao la visión es paciente y su emblema impaciente. En Bilbao se conjugan los dos factores inconjugables, el equilibrio y la visión. El Guggenheim es el emblema, [...] pero también el motor de su transformación. El resto de los trabajos son infraestructura y eso es ser visionario; eso es apostar por el futuro porque, como dijo Stern, una ciudad no es una suma de monumentos. Una ciudad es una agrupación de personas, que se mueven, viven en ella y la utilizan.

BILBAO. La cultura como proyecto de ciudad es la crónica de esta transformación. Explica la transformación de una ciudad enclaustrada (gris, vieja, encerrada y casi vencida) en una ciudad con futuro y brillos, atractiva y pionera en muchos campos. [...] y desvela el futuro: el ejemplo de Barakaldo, los encargos a jóvenes arquitectos de demostrada valía, se va a convertir en una nueva experiencia pionera, por lo menos en España [...].

Lo que hace al libro necesario es que uno comprende ampliamente las raíces y las ramas de la ampliación de Bilbao. La pluralidad de situaciones y opiniones que recoge, las discusiones, las explicaciones, el antes y el después, la valoración de los ciudadanos, lo convierten en un documento valioso para políticos, arquitectos, economistas, historiadores y para la gente que quiera saber más sobre Bilbao”.

Extracto de las palabras de **Anatxu Zabalbeascoa**, crítica de arquitectura, durante la presentación del libro “Bilbao. La cultura como proyecto de ciudad”.

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 no superior a las 30 líneas, a la siguiente dirección: BILBAO Ría 2000 Correo del lector C. José María Olabarrí, 4 Planta C 48001 Bilbao

Bilbao interesa

El proceso de transformación de nuestra ciudad interesa a muchos y muy diversos grupos. En los últimos meses, hemos recibido a grupos de arquitectos, ingenieros, estudiantes y políticos, entre otros, procedentes de Europa, América y Asia. Todos querían conocer cómo se está llevando a cabo el cambio que está viviendo la ciudad y cuál será su aspecto en los próximos años.

Recibimos a una delegación noruega encabezada por la alcaldesa de Kristiansand y la ex ministra de Cultura de dicho país, al director de Planeación y Desarrollo de la Cámara de Comercio de Medellín y a un grupo encabezado por el director de Desarrollo y Medio Ambiente del Ayuntamiento de Medway (Inglaterra).

También nos visitó una delegación de la Escuela de Arquitectura de Estocolmo y un nutrido grupo de estudiantes de Arquitectura de Milán. Además, comprobamos el avance de las actuaciones que se están desarrollando a lo largo de la Ría, a través de un interesante recorrido con estudiantes y alumni de la Universidad de Navarra, con la colaboración del profesor Ferrer, gran experto urbanista y profundo conocedor de la historia de la Villa.

Bilbo interesgarria da

Gure hiriaren aldaketa-prozesua interesgarria gertatzen zaie talde ugari eta mota askotakoei. Azken hilabeteotan, besteak beste, arkitekto, ingeniari, ikasle eta politikari taldeak etorri dira Bilbo ikustera, Europatik, Amerikatik eta Asiatik. Haiek guztiak bertatik bertara ezagutu nahi zuten hirian gertatzen ari diren aldaketak eta datozen urteotan izango duten itxura.

Norvegiako ordezkari bat etorri zen, Kristiansand herriko alkatea eta herrialde horretako Kultura ministro ohia buru zituela. Medellingo Merkataritza Ganberako Plangintza eta Garapen zuzendaria ere izan genuen gure artean, eta Ingalaterrako Medway Udaleko Garapen eta Ingurumen zuzendaria buru zuen talde bat ere bai.

Stockholm-eko Arkitektura Eskolako ordezkari bat eta Milango arkitektura ikasle talde handi bat ere izan genituen bisitari. Gainera, itsasadarrean egiten ari diren lanen aurrerapenak ikusi genituen, Nafarroako Unibertsitateko ikasleekin egindako ibilaldi interesgarri batean. Ferrer irakaslea izan genuen laguntzaile eta gidari, eskarmentu handiko hirigilea izateaz gain ezin hobeto ezagutzen baitu Bilboren historia.

Todas las actuaciones que se explican en esta edición son cofinanciadas por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional, a excepción de las estaciones de Miribilla y Santurtzi, y Bilbao La Vieja.



Abandoibarra, abian

Abandoibarra, en marcha

Avanzan los trabajos de la segunda y definitiva fase de Abandoibarra. De esta forma, la zona estará completamente urbanizada en 2006.

Una vez trasladada la estación de contenedores de Renfe a Santurtzi y retiradas otras infraestructuras ferroviarias, BILBAO Ría 2000 puede continuar con la última fase de urbanización de Abandoibarra y acometer trabajos fundamentales en la ordenación de la zona como la prolongación de la Avenida de Abandoibarra, – que incluye la finalización del trazado del tranvía –; la urbanización de la calle Ramón Rubial, de la Plaza de Euskadi y de la Alameda de Mazarredo hasta el Guggenheim; la construcción del Parque de la Campa de los Ingleses; y, por último, la ampliación del Parque de Doña Casilda, que se unirá al nuevo Parque de Ribera.

De todas estas obras, la prolongación de la Avenida de Abandoibarra – que será una realidad en 2004 – es la actuación más importante que está desarrollando BILBAO Ría 2000



Parte de las actuaciones de Abandoibarra se inaugurarán este año

en ese ámbito. La avenida constituye la columna vertebral de Abandoibarra como vía y eje distribuidor de todas las redes e infraestructuras del área, por lo que su configuración resulta imprescindible antes de la entrada en servicio de cualquiera de los edificios previstos en el Master Plan.

Los trabajos iniciales de la Avenida de Abandoibarra fueron los accesos al Palacio Euskalduna; el resto se está ejecutando en dos fases: desde ese punto hasta el aparcamiento del Museo Guggenheim y desde éste hasta Uribitarte. El ámbito superficial de este proyecto es de 37.000 metros cuadrados aproximadamente.

La primera fase, que estará concluida en febrero de 2003, abarca una longitud de 800 metros y su desarrollo va a requerir una inversión de 9 millones de euros. La segunda fase – cuyos trabajos se prolongarán hasta junio de 2004 – consiste en el relleno y preparación de los terrenos que van desde el aparcamiento del museo hasta Uribitarte para su posterior urbanización. Para la construcción de este tramo de 500 metros se invertirán 6 millones de euros.

Con la Avenida de Abandoibarra, la ciudad gana una nueva calle de 1.300 metros de longitud desde el Sagrado Corazón hasta Uribitarte.

Más de un kilómetro de calle

Con la Avenida de Abandoibarra, la ciudad gana una nueva calle de 1.300 metros de longitud desde el Sagrado Corazón hasta Uribitarte. Completarán sus 37 metros de anchura un carril-bici de dos metros y medio ancho; aceras de cinco metros a ambos lados; una mediana central arbolada de 12 metros por la que discurre el tranvía; y uno o dos carriles de



La Avenida de Abandoibarra unirá el Palacio Euskalduna y el Museo Guggenheim

tráfico en función del tramo (dos carriles hasta la calle Lehendakari Leizaola, que finaliza en su entronque con el puente de Deusto y, a partir de ahí, un solo carril hasta Uribitarte).

La implantación del tranvía responde a unos criterios de diseño, de respeto medioambiental y cuidada puesta en el terreno. Se colocará un doble sistema de vías de seis metros de ancho sobre una plataforma tapizada de césped. Sus bandas laterales serán plantadas con árboles (114 ejemplares) y arbustos. En este tramo se prevén tres paradas.

La jardinería se configura a través de árboles de porte medio-grande colocados a una distancia superior a cinco metros y menor de ocho. Con carácter general, se ha previsto un ritmo de aproximadamente siete metros entre cada árbol. Se plantarán alrededor de 650 ejemplares. Tilos en las aceras de la avenida, fresnos en las bandas laterales del tranvía, y arces de hojas de fresno en las jardineras de la calle Lehendakari Leizaola, serán las especies más abundantes.

Emblema urbano

La permanencia transitoria de la línea de Cercanías de Renfe – que desaparecerá con la puesta en marcha del tranvía en 2003 – continúa afectando a algunas de las actuaciones de Abandoibarra, como la ampliación del Parque de Doña Casil-

da y la urbanización de la Plaza de Euskadi. Sin embargo, la transformación de la zona empieza a ser ya visible y este año cambiará decisivamente su fisonomía en ambos márgenes de la Ría con la conclusión de tres importantes obras: El Parque de Ribera, la pasarela Pedro Arrupe y la nueva Avenida de las Universidades.

En 2003 habrá, asimismo, relevantes inauguraciones. Está prevista para entonces la finalización de las obras del centro comercial Zubiarte, el hotel Sheraton, las viviendas proyectadas por Peña Ganchegui y la calle Lehendakari Leizaola. Además de la Avenida de Abandoibarra, en 2004 estará concluida la ampliación del Parque de Doña Casilda. Un año después, en 2005, el Parque de la Campa de los Ingleses, la Plaza de Euskadi y la calle Ramón Rubial. Y, en 2006, el nuevo *waterfront* de Bilbao estará completado. El centro de la ciudad se extenderá así hasta la Ría, recuperándola y convirtiéndola en el nuevo eje vertebrador del área metropolitana.

Bilbao habrá ganado 350.000 metros cuadrados y un nuevo centro cuyas dos terceras partes – unos 200.000 metros cuadrados – serán jardines y espacios libres. El nuevo barrio será el emblema del Bilbao de este siglo. Pero en él abundarán, con intencionada fuerza, el recuerdo y el homenaje al pasado industrial de la ciudad.

Azkenean Renferen edukiontzi-geltokia Santurtzira aldatu eta beste trenbide-azpiegitura batzuk kendu direnez, BILBAO Ría 2000ek Abandoibarra urbanizatzeke azken faseari eta inguru hori antolatzeke funtsezkoak diren lan batzuei ekin ahalko die jadanik. Hauek dira lan horietako batzuk: Abandoibarra etorbidea luzatzea eta, horrekin batera, tranbiaren trazatua amaitzea; Ramon Rubial kalea, Euskadi plaza eta Mazarradeo zumarkalea Guggenheimeraino urbanizatzea; Ingelesen Zelaiko parkea egitea eta, azkenik, Casilda Iturrizar parkea handitzea eta Erriberako Parke berriarekin elkartzea.

Obra horietatik guztietatik, Abandoibarra etorbidearen luzapena da BILBAO Ría 2000 esparru horretan egiten ari den jarduketa nagusia, eta 2004an egongo da amaiturik. Etorbidea Abandoibarrako bizkarrezurra da, inguru horretako sare

Abandoibarra etorbidea amaitzen denean, hiriak 1.300 metroko kale berri bat izango du, Jesusen Bihotza plazatik Uribitarteraino.

eta azpiegitura guztien ardatza izango baita. Horregatik, Master Plan-en aurreikusitako eraikineta-ko edozein zerbitzuan hasteko, ezinbestekoa da etorbidea amaitzea.

Abandoibarra etorbidean egin ziren lehen lanak Euskalduna Jauregirako sarbideak izan

ziren; gainerakoa bi fasetan egiten ari da: puntu horretatik Guggenheim Museoko aparkalekurainokoa eta hortik Uribitarterainokoa. Proiektu horrek 37.000 metro karratu hartuko ditu gutxi gorabehera.

Lehen fasea 2003ko otsailean amaituko da. 800 metro luze izango da eta 9 milioi euro inbertitu beharko dira. Bigarren fasea, berriz, 2004ko ekainean burutuko da. Fase horretan, museoko aparkalekuaren eta Uribitarteren arteko lursailak bete eta prestatuko dira, gero urbanizatzeke. Zati hori 500 metro luze izango da eta 6 milioi euro inbertituko dira bertan.

Kilometrotik gorako kalea

Abandoibarra etorbidea amaitzen denean, hiriak 1.300 metroko kale berri bat izango du, Jesusen Bihotza plazatik Uribitarteraino. 37 metro zabal izango da, metro eta erdiko bizikletabidea izango du, bi metroko espaloiak alde banatan eta 12 metroko erdibitzaile bat erdian (zuhaitzak izango ditu eta tranbia hortik joango da). Abandoibarra etorbideak ibilgailuentzako errei bi izango ditu Lehendakari Leizaola kaleraino. Kale hori Deustuko zubiarekin bat egiten duen tokian amaitzen da, eta hortik Uribitarteraino errei bakarria egongo da.

Tranbiaren bidea egiteko garrantzi handia eman zaio diseinuari, ingurumena errespetatzeari eta trazatuaren itxurari. Sei metroko trenbide-sistema bikoitza jarriko da soropilez jantzitako gainalde batean. Alboko bandetan zuhamuxkak eta 114 zuhaitza landatuko dira. Zati horretan hiru geraleku egongo dira.

Etorbidean tamaina ertain-handiko zuhaitzak jarriko dira, batetik bestera gehienez zortzi metro eta gutxienez bost metro utzita. Batez beste, zazpi metro egongo dira zuhaitz batetik bestera. 650 zuhaitz inguru landatuko dira: ezkiak



Zona que ocupaba la estación de contenedores hasta el pasado 15 de abril

etorbideko espaloietan, lizarrak tranbiaren alboko bandetan, eta lizar hostoko astigarrak Lehendakari Leizaolako jardineratan. Horiek izango dira espezierik ugarienak.

Hiriaren ikurra

2003an tranbia abian jarriko da, eta orduan Renferen aldiriko linea desagertu egingo da. Dena dela, bitartean, hor jarraituko du, eta horrek Abandoibarrako jarduketa batuk egitea eragotziko du, hala nola Casilda Iturrizar parkea zabaltzea eta Euskadi plaza urbanizatzea. Hala ere, inguruaren itxuraldaketa nabaritzen hasia da jadanik, eta aurten itxura berri-berria izango du Itsasadarraren ertzetan, garrantzi handiko hiru lan amaituko baitira: Erriberako Parkea, Pedro Arrupe oinezkoentzako zaldaina eta Unibertsitate etorbide berria.

2003an ere garrantzi handiko obrak inauguratuko dira. Besteak beste, okerrik ezean, lan hauek amaituta egongo dira ordurako: Zubiarte merkataritza-gunea, Sheraton hotela, Peña Gantxegik proiektatutako etxebizitzak eta Lehendakari Leizaola kalea. 2004. urtean, berriz, Abandoibarra etorbidea egiteko eta Casilda Iturrizar parkea handitzeko lanak amaituko dira. Urbebetegeroago, 2005ean, Ingelesen Zelaiko parkea, Euskadi plaza eta Ramon Rubial kalea amaituko dira. Eta 2006an erabat bukatu egongo da Bilboko waterfront berria. Hiriaren erdialdea itsasadarreraino luzatuko da eta, orduz geroztik, Itsasadarra biziberritu eta area metropolitarraren ardatz berria izango da.

Orduan, Bilbok 350.000 metro karratu eta erdigune berri bat irabaziko ditu. Bi herenak – 200.000 metro karratu – lorategiak eta espazio libreak izango dira. Auzo berria mende honetako Bilboren ikurra izango da, baina bertan bizi-bizirik iraungo du hiriaren iragan industrialak, haren omenez utzitako aztarna sendoei esker.



Obras del anfiteatro/marquesina de Abandoibarra

Un anfiteatro en el parque

Anfiteatroa parkean

Abandoibarra se ha planteado como una zona de ocio, de servicios, residencial..., pero también de cultura. Además del itinerario de esculturas, el Parque de Ribera incluye un anfiteatro al aire libre que ya se ha levantado junto al Palacio Euskalduna.

Este escenario para espectáculos ha sido concebido por los mismos arquitectos que han ideado el Parque de Ribera, elemento esencial en la urbanización de Abandoibarra. El estudio, encabezado por Javier López Chollet, ha pensado en un equipamiento que servirá de escenario para celebrar espectáculos al aire libre, pero también lo ha planteado de forma que, en los momentos en los que no haya representación – que serán la mayoría –, no dé la impresión de teatro vacío.

“No da la sensación de teatro ni de escenario. Queríamos huir de eso porque a la gente no le gusta estar en un sitio vacío”, explica López Chollet. Con este propósito, por tanto, se ha buscado el doble uso que tiene este anfiteatro, también marquesina cubierta que servirá de resguardo al paseante cuando no haya representación.

El anfiteatro, que se colocó en abril, consta de una pieza triangular de 45 metros de longitud, pesa 40 toneladas y se eleva a más de seis metros del suelo. Se trata de una estructura de chapa de acero cuya cubierta consta de dos hojas; una superior, con chapas de metacrilato celular traslúcido de 16 milímetros de espesor, fijada a la estructura mediante perfiles en forma de omega; y otra inferior formada por lamas de contrachapado de madera de alta densidad, montadas sobre bastidor metálico y atornilladas a las correas de la estructura.

Para la iluminación, se han previsto unas luminarias con lámparas fluorescentes que iluminan el metacrilato y emiten hacia abajo una luz tenue. La completan varios proyectores empotrados en el revestimiento interior.

Este espacio constituye uno de los elementos de referencia del parque. Junto a él, se suceden completando el espacio otros elementos contruidos, como las luminarias, el kiosko de bebidas, la zona de juego de los niños... que, aparte de su utilidad a la hora de componer el parque, “sirven para que la gente se vaya acostumbrando al lugar, para que tenga una imagen de referencia que les ayude a quererlo”. Porque, lo fundamental en un parque – explica López Chollet – es que se utilice.

El espacio, pensado para celebrar espectáculos o para resguardo de los paseantes, es una estructura abierta de chapa de acero.

Anfiteatroa, ikuskizunetarako zein oinezkoen babeserako pentsatua, altzairuzko xaflez egindako egitura ireki bat da.

Abandoibarra aisialdirako, zerbitzuetarako eta bizitzeko lekua izango da, baina baita kultur gunea ere. Eskulturez edertutako ibilbideaz gain, Erriberako Parkeak aire zabaleko anfiteatro bat ere izango du, Euskalduna Zubiaren alboan. Lanak amaituta daude jadanik.

Erriberako Parkea funtsezko hirigintza-elementua da Abandoibarran, eta parkea diseinatu duten arkitektoek sortu dute ikuskizunetarako agertokia ere. Javier Lopez Chollet buru duen arkitekto-taldeak asmatutako ekipamendu horrek aire zabaleko ikuskizunetarako erabiliko da, baina, bere egitura dela eta, ikuskizunik ez dagoenean – hau da, ia beti –, ez du antzoki huts baten itxuririk izango.

“Ez du ez antzokia ez agertokia ematen. Hori saihestu nahi genuen, jendeak ez baitu gogoko leku huts batean egotea”, azaldu du Lopez Cholletek. Hain zuzen ere, horrexegatik eman dizkiote anfiteatroari bi erabilera horiek. Gainera, markesina estali bat dauka, ikuskizunik ez dagoenean oinezkoak bertan babes daitezzen.

Anfiteatroa apirilean jarri zuten. Hiruki-forma du, 45 metro luze da, 40 tona pisatzen du eta lurretik sei metro gora dago. Altzairuzko egitura bat da, eta estalkia bi atalez osatuta dago. Gainaldea metakrilato zelular zeharrargizko xaflez eginda dago, 16 milimetro lodi da eta omega-formako profalez lotuta dago egiturari. Azpialdea, berriz, dentsitate handiko zur kontraxapatuz eginda dago; oholak metalezko armazoi batean montatuta daude, egiturako petralei torlojuz josita.

Argiztapenerako, luminariak jarriko dira. Handik, lanpara fluoreszenteek metakrilatoa argituko dute eta argi motela egingo dute beherantz. Proiektagailu batzuk ere egongo dira, barruko estalduran sarturik.

Espazio hori Erriberako Parkeko erreferentzi elementu nagusietako bat izango da. Haren osagarri, beste eraikin batzuk egongo dira inguruan: luminariak, edari-kioskoa, umeentzako jolasgunea... Parkea osatzeko oso egokiak izateaz gain, “apurka-apurka jendea leku horretara ohitzeko balioko dute, herritarrei parkea maitatzen lagunduko dien irudia izango dira”. Izan ere, Lopez Cholleten ustez, herritarrek erabil ditzaten egin behar dira parkeak.



Parque de Ribera de Abandoibarra

Itsasadarraren erakargarritasuna

LA ATRACCIÓN DE LA RÍA

Este año la Ría estrena dos nuevos paseos y un puente en Abandoibarra. Será, sin duda, uno de los espacios más atractivos de la ciudad.

El Parque de Ribera, la nueva Avenida de las Universidades y la pasarela peatonal Pedro Arrupe serán realidad a finales de otoño.

Las tres actuaciones se relacionan porque la urbanización afecta a todas ellas en algún tramo. La Avenida de las Universidades acoge parte de la pasarela a la altura de la Universidad de Deusto. Sus dos metros de acera se convertirán en nueve. A lo largo de sus 650 metros, el nuevo paseo dispondrá de una acera de cuatro metros, un carril-bici de dos metros y medio con una franja de seguridad de 60 centímetros y un parterre de dos metros. También la acera de la Universidad ganará en anchura.

Para ampliar la avenida ha sido necesario desplazar la Ría cuatro metros, espacio que el cauce recupera al otro lado, donde se han ganado los mismos metros en la nueva urbanización de Abandoibarra.

Se trata de una obra lenta y complicada por la estrechez del lugar en el que se trabaja y por el mal estado de los muros. La obra mantiene la imagen de la Ría, ya que el nuevo muro es una reproducción del anterior. Para su construcción, ha sido precisa la colocación de pilotes que penetran a más de diez metros en el fondo de la Ría.

La Avenida de las Universidades unirá Deusto con Abandoibarra a través de la pasarela Pedro Arrupe proyectada por el ingeniero Fernández Ordóñez y cuyas primeras piezas ya han sido colocadas a ambos márgenes de la Ría. Próximamente se colocará el tramo central que las unirá y, finalmente, se completará con las ocho piezas correspondientes a rampas y escaleras. El ensamblaje de las trece piezas que la componen concluirá en julio.

Posteriormente, se construirá la estructura interior del puente, una solera

armada de hormigón a cuyo término se iniciarán los trabajos de instalaciones (agua, gas, alumbrado y telecomunicaciones). La obra se rematará con un revestimiento interior de madera de lapacho, con un tratamiento *carborundum* y ranuras para evitar deslizamientos. Esta auténtica calle de siete metros de ancho y 140 de largo, contará con unos dispositivos antivibratorios para amortiguar sus oscilaciones.

Entonces se podrá cruzar hasta el Parque de Ribera, que bordeará la Ría a lo largo de un kilómetro uniendo el Palacio Euskalduna y el Museo Guggenheim. El aspecto que presentará este espacio ya es perceptible en parte. El embarcadero, el arbolado, las luminarias, el anfiteatro... ofrecen una imagen bastante completa del proyecto que el arquitecto Javier López Chollet ha creado para esta zona esencial en la ordenación de Abandoibarra.



Erriberako Parkea, Unibertsitate etorbide berria eta Pedro Arrupe oinezkoentzako zaldaina udazkenaren amaieran egongo dira bukatu.

Hiru jarduketa horiek elkarri lotuta daude, hirigintzak hirurak ukitzen baititu non edo non. Oinezkoentzako zaldainaren alde bat Unibertsitate etorbide berriaren egongo da, Deustuko Unibertsitatearen parean. Etorbideko espaloia bi metro zabal zen lehen, eta bederatzi metro izango ditu aurrerantzean. Pasealeku berria 650 metro luze izango da. Lau metroko espaloia izango du, bi metro eta erdiko bizikleta-bidea

Unibertsitate etorbidea: zabalte-lanak amaitutakoan, espaloiak bederatzi metro izango ditu oraingo bien ordeiz.

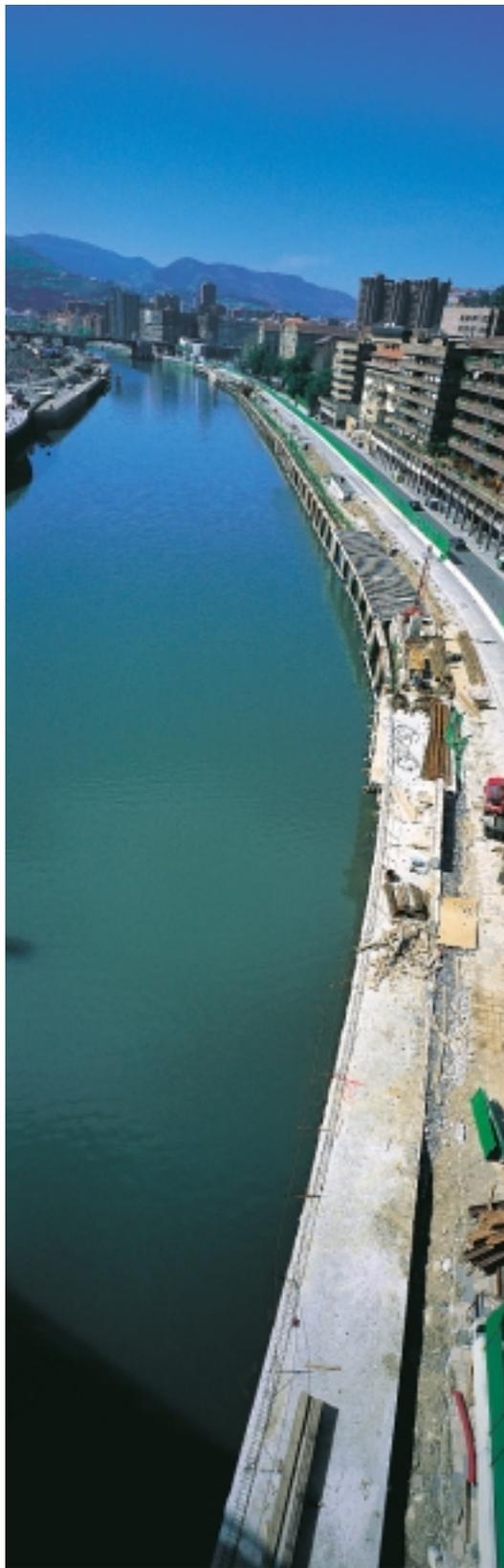
60 zentimetroko babes-tartearekin, eta bi metroko parterrea. Unibertsitatearen aldeko espaloia ere zabalagoa izango da.

Etorbidea zabalteko, lau metro kendu behar izan zaizkio Itsasadarrari, baina beste ertzean ubideak tarte hori berreskuratu du,

Abandoibarrako hirigintza-lan berriak egitean lau metro kendu baitizkiote lehorrari.

Lanak zailak eta astiro egin beharrekokoak dira, lekua estua delako eta murrak egoera txarrean daudelako. Murrak berri lehengoaren berdina da, eta, beraz, Itsasadarraren itxura ez da aldatuko. Etorbidea zabaldu ahal izateko, Itsasadarraren hondoan hamar metro baino gehiago sartzen diren paldoak jarri behar izan dira.

Unibertsitate etorbideak Deustu eta Abandoibarra lotuko ditu Pedro Arrupe zaldainaren bidez. Fernandez Ordoñez ingeniariak proiektatu du zaldaina, eta jadanik lehen zatiak jarri dituzte itsasadarraren alde banatan. Laster, erdiko zatia jarriko dute eta, azkenik, arrapala eta eskaileretako zortzi piezak. Zaldaina osatzen duten hamairu atalak muntatzeko lanak uztailean amaituko dira.



Obras de ampliación de la Avenida de las Universidades

tzen duten hamairu atalak muntatzeko lanak uztailean amaituko dira.

Hurrena, zubiaren barne-egitura egingo da: hormigoizko zolata armatu bat. Gero, instalazioak jartzeko lanak hasiko dira (ura, gasa, argiztapena eta telekomunikazioak). Bukatzeko, lapatxo-zurez estaliko da zaldainaren barruko aldea. Estalduak carborundum-tratamendua eta artekak izango ditu, irristaketak eragozteko. Zaldaina kale baten antza izango du. Zazpi metro zabal eta 140 metro luze izango da,



Página anterior, arriba y abajo: Montaje de la pasarela peatonal Pedro Arrupe

eta bibrazioen kontrako gailuak izango ditu, oszilazioak moteltzeko.

Orduan, Erriberako Parkeraino gurutatu ahal izango da. Itsasadarraren ertzeko parke hori kilometro bat luze izango da eta elkarrekin lotuko ditu Euskalduna Jauregia eta Guggenheim Museoa. Dagoeneko, espazio hori gutxi gorabehera nolakoa izango den ikus daiteke. Ontziralekuak, zuhaitzek, luminariak, eskultura batzuek eta anfiteatroak nahiko ondo erakusten dute azkenean nolako itxura izango duen Javier Lopez Chollet arkitektoak Abandoibarraren antolamenduan funtsezkoa den inguru horretarako sortu duen proiektuak.



Evocación del pasado

El Parque de Ribera, que conecta el Palacio Euskalduna con el Museo Guggenheim, constituye un marco inmejorable para simbolizar la memoria del pasado industrial y portuario de Bilbao y su paso hacia el futuro. Y lo hace a través de un recorrido escultórico marcado por el juego de materiales, formas y espacios.

BILBAO Ría 2000 ha reunido la obra de artistas de proyección internacional – Chillida, Markus Lüpertz, William Tucker y Ulrich Rückriem – y la de dos artistas vascos ganadores de un concurso restringido: Ángel Garraza y José Zugasti. Sus obras ocupan ya su lugar en el parque que se inaugurará este año.

Ángel Garraza, autor de *Sitios y lugares*

“QUERÍA VINCULAR PASADO Y PRESENTE”

“Lehena eta oraina uztartu nahi nituen”

Ángel Garraza trabaja desde hace un año en *Sitios y Lugares*. Son dos *kaikus*, una de las figuras más ancestrales de la cultura vasca, revestidos de placas de cerámica, que dialogan en un entorno de modernidad. El jurado destacó la fuerza volumétrica y el valor escultórico de la pieza que, como indica el autor, trata de plasmar una dualidad, entendida más en el sentido de relación que de enfrentamiento, entre Bilbao y su Ría, entre la arquitectura del Ensanche y el espacio abierto del cauce y sus orillas.

– ¿Por qué *Sitios y Lugares*?

Esta obra pertenece a una serie que empecé a desarrollar hace ocho años y responde a las percepciones que uno tiene de los diversos lugares en los que vive, se relaciona, visita como viajero... Es un tema que siempre me ha gustado. Redundar en *Sitios y Lugares* es lo mismo: a veces no es el sitio físico lo que te atrae. En este caso, es un tipo de obra que se mueve siempre con dos elementos complementarios, afines, próximos, que dialogan. A veces, con un contacto sutil, como en este caso, que se apoyan, dialogan por las asas.

– La utilización de *kaikus*, ¿es una referencia a la memoria?

Las piezas están insertas en un tema que también me atrae mucho, que es la ambigüedad en las formas. Una forma de abordar los temas de manera que el mensaje es ambiguo. A veces, parte de objetos de la vida cotidiana que, mediante un proceso de síntesis, se convierten en elementos más abstractos y pierden un poco su condición de elementos reconocibles y se convierten en más misteriosos. En este caso, al tratarse de una obra para el exterior, busqué la fuerza y el carácter de un elemento que pertenece más a la colectividad. Creo que el *kaiku*, es un objeto de la artesanía popular, que se ha utilizado aquí para muchas cosas y con una forma muy peculiar.

– El entorno de Abandoibarra, ¿ha influido mucho en la concepción de la pieza?

El entorno ha tenido mucho que ver en la elección de una pieza muy volumétrica, porque va en una plaza y tiene el suficiente tamaño y potencia para posarse en el suelo y, al tiempo, sujetarse ambos elementos de forma natural. Además, buscaba vincular el pasado y el presente, a través de un elemento del pasado de la cultura con algo con más sofisticación. Con lo cual, la forma sí que responde al mundo de lo ancestral, al igual que en la utilización de la cerámica, y dialoga con un entorno de modernidad y lúdico.



– ¿Qué le parece el itinerario de esculturas que se ha planteado?

Me parece muy interesante. Incluso espero que, con el tiempo, se vayan colocando más piezas y sirvan para dar ese sentido a la zona, pero sin caer en la superposición de elementos que despisten la mirada. Los grandes proyectos, a veces, se fijan mucho en los aspectos fundamentales y quedan actuaciones coyunturales que quizá exijan una mirada más global. Hoy en día, la escultura tiene problemas para situarse en una arquitectura tan potente, tan fuerte, tan impositiva..., que la sitúa como una guinda en los proyectos, a veces, una guinda bastante amarga.

Un parque de esculturas

Chillida, Lüpertz, Tucker, Rückriem, Garraza y Zugasti. El Parque de Ribera constituye un nuevo itinerario de obras de arte que unen el Guggenheim y el Palacio Euskalduna. En total sinergia – la configuración del parque se adapta a las características de las esculturas y viceversa – el recorrido constituye una evocación del pasado industrial y portuario de la zona donde se asienta.

José Zugasti, autor de *A la deriva*

“Abandoibarra quiere ser una autopista de la calma”

“Abandoibarrak lasaitasunaren autobidea izan nahi du”



El artista de Eibar ha compuesto *A la deriva*. Se trata de una pieza de 42 tubos de acero dispuestos en forma elíptica, cubiertos con masilla de carroceros, que son un homenaje al pasado naval y siderúrgico del entorno en el que se sitúa. El jurado valoró la vitalidad y plasticidad de su propuesta, que insinúa una forma dinámica que se extiende por el muelle y busca la Ría, recordando el valor de ésta como antiguo y nuevo eje vital de la ciudad.

– ¿Qué le ha influido a la hora plantear su obra?

La propia arquitectura del Palacio Euskalduna. En concreto, la parte del edificio que sale en perpendicular. La escultura tiene dos aspectos destacables. Por una parte, es un montaje transparente por ser un juego de aros y, por otra, he intentado que la base sea parte de la escultura y que ésta se integre en el tono del Euskalduna.

– En la utilización del material, ¿hay una referencia al pasado?

Más bien a la memoria de la ciudad y a la historia de la Ría. Me ha influido la estética industrial porque yo no he vivido en Bilbao pero sí en una población industrial como Eibar, y toda la estética de las fábricas, sus tonos, los he tenido presentes. Esto enlaza con la Ría de Bilbao. Artísticamente, me atrae más que otros paisajes más estandarizados, que se reconocen por su belleza. Es una vivencia que creo que tenemos la mayor parte de los que hemos vivido esa época industrial.

– ¿Qué le parece la nueva urbanización de Abandoibarra?

En líneas generales, es un paisaje muy majo, muy relajado. Es un planteamiento de un nuevo Bilbao más hermoso... una autopista de la calma. Me parece una obra de calidad y es muy importante cómo se acopla la arquitectura con las obras de arte. En mi caso, ha habido un acoplamiento con Javier López Chollet; hemos estudiado conjuntamente el espacio, las gradas y las escaleras para encontrar la mejor solución a la escultura.

– ¿Qué significa para usted formar parte de este itinerario de esculturas?

Es una oportunidad muy importante para que te conozca la gente. Cuando se plantea una obra, interesante o no, no siempre es apreciada. Creo que, ante una obra de arte, el espectador no debe preguntarse ¿qué quiere decir?, sino, ¿qué me sugiere?. Entonces es cuando realmente se capta la idea.



Parke handiagoa Ametzolan

Más parque en Ametzola

Con las obras de ampliación que se iniciarán próximamente, el Parque de Ametzola estará terminado en verano de 2003. En total, serán 36.000 metros cuadrados de zonas verdes.

Las numerosas intervenciones que se han estado desarrollando en el área de Ametzola obligaron en su día a dejar parte del parque sin urbanizar. Se inicia ahora su extensión hasta conectarlo con la calle y puente Gordóniz, un proceso que se completará a mediados de 2003. El presupuesto para esta actuación asciende a 1,9 millones de euros.

El proyecto de Javier López Chollet, autor del Parque de Ametzola, es una solución continuista en trazados, criterios de diseño y materiales, reforzando el carácter unitario del parque. La excepción se plantea

en la Plaza de la Estación, donde se ha dado prioridad a su integración con los espacios que rodean el vestíbulo de la estación.

Esta ampliación supone la extensión del parque hacia Gordóniz y la resolución de los accesos que se producen tanto desde esta calle como desde la plaza que se ubica sobre la cubierta de la central de recogida de residuos, o desde el paseo de la pérgola que discurre sobre la estación de FEVE.

La actuación comprende una superficie de 5.887 metros cuadrados que se unirán a los 30.000 que componen el parque actual, constituyendo un auténtico pulmón

verde, con más de 400 árboles de distintas especies. En esta última fase, se continúan y rematan los dos paseos principales que estructuran el parque: el paseo curvo de tilos, que va articulando las diferentes zonas a un lado y otro de su recorrido y asciende hasta desembocar en la Plaza de la Estación; y el paseo recto de castaños de indias, que discurre en dirección este oeste, apoyándose y sirviendo de basamento a las torres de viviendas.

Se continúan y rematan los dos paseos principales que estructuran el parque.

Los elementos característicos de esta ampliación del Parque de Ametzola son la plaza peatonal; (Plaza de la Estación) que se habilitará sobre la cubierta de la central de recogida de residuos sólidos urbanos, situada entre la calle Gordóniz y la galería del ferrocarril y el paseo junto a la Estación de Cercanías, que permite la transición desde el paseo de la pérgola – ya construido – y la plaza que se situará sobre la central de residuos.

Además, se construirá una escalinata para salvar el importante desnivel que existe entre la calle Gordóniz y el paseo que discurre a lo largo del parque de Este a Oeste. El lugar donde se ubicará esta escalinata coincide en su encuentro con el Puente de Gordóniz, con el antiguo paso del ferrocarril.

Delimitada por ambos paseos, se extiende y remata la ladera naturalista enmarcada en la parte superior por bosquetes de robles y arces, combinados por otras



Zona de ampliación del parque de Ametzola

especies básicas como el *Liriodendron*, que forma con el conjunto presente contrastes de textura y color, especialmente en otoño. En la parte baja de dicha ladera, más soleada y con menor pendiente, aparecen especies de menor porte y alto valor decorativo (serbal, magnolio, etc).

En la Plaza de la Estación, como punto de acceso al parque, se propone una alineación de *Ligustrum lucidum* en grandes alcorques de madera, que enmarquen y delimiten este espacio con fuerte carácter urbano.

Con el fin de aprovechar la posibilidad de plantar árboles de cierto porte, se han seleccionado fundamentalmente especies básicas presentes en tamaño pequeño o grande en los viveros municipales de Ayarzas y Martintxune. También se han incluido puntualmente especies arbustivas de porte arbóreo.

Ametzola aldean lan asko egin direnez, bere garaian urbanizatu gabe utzi behar izan zen parkearen parte bat. Orain zabaltzen hasiko da, Gordoniz kalearekin eta zubiarekin bat egiteko. Prozesu hori 2003. urtearen erdialdean amaituko da. Jarduketa horretarako aurrekontua 1,9 milioi eurokoa da.

Javer Lopez Chollet arkitektoak egin du Ametzolako Parkearen proiektua. Kontinuismoa izango da trazatuen, diseinu-irizpideen eta materialen oinarria, parkearen batasuna sendotzeko. Salbuespen bakarra Geltoki plaza izango da, hor lehentasuna

eman baitzaio geltokiko ataria inguratzen duten espazioekin integratzeari.

Lan horiek eginik, parkea Gordoniz zeraino zabalduko da, eta sarbide egokiak egingo dira hiru lekutan: Gordoniz kalean, hondakinen bilketa-gunearen estalkiaren gainean dagoen plazan eta FEVEren geltokiaren gaineko pergolan dagoen pasealekuan.

Ametzolako Parkean 5.887 metro karratu urbanizatuko dira. Gaur egungo parkeko 30.000 metro karratuekin batera, birika berde handi bat izango da, hainbat espeziatako 400 zuhaitz landatuko baitira. Azken fase honetan, parkea egituratzen duten bi pasealekuak amaituko dira: ezkien pasealeku okerra eta indigaztainondoen pasealeku zuzena. Ezkien pasealekuak bere bi alboetako eremuak artikulatzen ditu eta gora doa Geltoki plazaraino. Indigaztainondoen pasealekua, berriz, ekialdetik mendebaldera doa, etxebizitza-dorreetan bermaturik eta haien basamentua izanik.

Ametzolako Parke handitu horretan bi elementu adierazgarri egongo dira, parkearen ikur: oinezkoentzako plaza (Geltoki plaza) eta aldiriko geltokiaren ondoko pasealekua. Oinezkoentzako plaza hiri-hondakin solidoen bilketa-gunearen estalkiaren gainean egingo da, Gordoniz kalearen eta trenbideko galeriaren artean. Aldiriko geltokiaren ondoko pasealekua, berriz, jadanik eginda dagoen pergolako pasealekutik hondakinen bilketa-gunearen gainean egingo den plazara igarotzeko erabiliko da.

Gainera, harmailadi bat egingo da Gordoniz kalearen eta parkea ekialdetik mendebaldera zeharkazen duen pasealekuaren artean dagoen alde handia gaindi-

Listado de especies

ARBOLADO DE ALINEACIÓN

Castaño de indias *Aesculus hippocastanum*
Ligustro o Aligustre *Ligustrum lucidum*
Tilo común *Tilia platyphyllos*

BOSQUETES

Arce campestre *Acer campestre*
Acirón o arce napolitano *Acer opalus*
Arce palmado japonés *Acer palmatum*
Arce seco *Acer platanoides*
Roble albar *Quercus petraea*
Roble pubescente *Quercus pubescens*
Roble común *Quercus robur*
Roble rojo *Quercus rubra*

ARBOLADO SINGULAR

Arbol del coral *Erythrina crista-galli*
Castaño común *Castanea sativa*
Tulipero o tulipifero de Virginia *Liriodendron tulipifera*
Liquidámbar *Liquidambar styraciflua*
Magnolio de Soulange *Magnolia x-soulangiana*
Serbal *Sorbus domestica*
Tejo *Taxus baccata*

ARBUSTOS DE PORTE ARBÓREO

Camelio japonés *Camelia japonica*
Rododendro *Rhododendron arboreum*

tzeko. Harmailadia parkeak Gordonizko zubiarekin bat egiten duen tokian egingo da, lehengo trenbidearen parean.

Bi pasealekuen artean behetik gorainoko hegal naturalista dago, haritzez eta astigarrez koroatua. Zuhaitzi horiekin batera oinarritzko beste espezie batzuk daude, hala nola Liriodendrona. Zuhaitz horren itxurak eta koloreak kontrastea egiten du inguruko beste zuhaitzekin, batez ere udazkenean. Hegalaren beheko aldean, eguzkitsuagoa eta leunagoa denez, espezie txikiagoak eta dekorazio-balio handikoak daude (serbala, magnolia eta abar).

Geltoki plazan, parkeko sarbidea denez, *Ligustrum lucidum* ilarak egongo dira, zurezko txorko handietan, hiri-izaera nabaria duen espazio hori inguratzeko eta mugatzeko.

Zuhaitz handi samarrak landatzeko aukera baliatu nahirik, batez ere Aiazako eta Mertintxuneko udal-mintegietan dauden tamaina txiki edo handiko oinarritzko espezieak hautatu dira. Leku batzuetan, zuhaitzen tamainako zuhamuxka-espezieak ere landatuko dira.

Parkea egituratzen duten bi pasealeku nagusiak amaituko dira.



Estado actual del área de Ametzola

Benigno Blanco

“Abandoibarra aportará una gran dosis de espacios libres a la ciudad”

El secretario de Estado de Infraestructuras y vicepresidente de BILBAO Ría 2000, buen conocedor de la Villa, opina sobre su transformación y los mecanismos que la están haciendo posible.

– Usted presidió el acto de despedida de la terminal de contenedores de Renfe en Abandoibarra. ¿Qué significado tiene para la ciudad?

Yo diría que tiene un significado histórico. Abandoibarra goza de una privilegiada situación, al borde de la Ría y lindando con el Ensanche, que la ciudad ha ido dedicando a los usos que ha considerado más valiosos. Allí se ubicaron, en distintos momentos de la historia, el Puerto, el Astillero Euskalduna, líneas ferroviarias de cercanías y la estación de contenedores de Renfe.

Hoy en día no son los usos más apropiados para un lugar tan céntrico. El proyecto de Abandoibarra es una de las piezas básicas en el ambicioso objetivo de incorporar toda la Ría al paisaje urbano de Bilbao y su área metropolitana. Para la Administración General del Estado colaborar en esta recuperación es un compromiso y una satisfacción.

– BILBAO Ría 2000 terminará este año las obras de la ampliación de la Avenida de las Universidades, el Parque de Ribera y la pasarela peatonal Pedro Arrupe. ¿Qué aportarán a la Villa?

Aportarán muchas cosas, en un acertado equilibrio. Como los ciudadanos van a poder comprobar, se trata de una solución inteligente para una zona topográficamente complicada, que aportará una gran dosis de espacios libres, ampliando de modo considerable la superficie de zonas verdes existente. Al tiempo, mejorará la conectividad de la zona, especialmente con el otro lado de la Ría.

Merece la pena resaltar el compromiso activo del Ministerio de Fomento con Bilbao en un modelo de colaboración entre

Administraciones, sin exclusiones ni exclusivismos, digno de imitar.

– Este año se cumple el décimo aniversario de la constitución de BILBAO Ría 2000. ¿Qué balance hace de estos diez años?

El balance no puede ser más positivo, y eso contando con que apenas se ha recorrido la mitad del camino. Durante este tiempo se han sentado las bases de un espectacular proceso de transformación urbana que va a terminar convirtiendo en un recuerdo histórico las cicatrices provocadas por el intenso pasado industrial que tan marcadamente ha influido en la formación del tejido urbano de la ciudad.

La colaboración entre el Gobierno de la Nación y el Gobierno Vasco con el Ayuntamiento de Bilbao ha posibilitado esta apuesta por Bilbao en la que todos nos hemos implicado.

– ¿Cuál ha sido el mejor momento o el mayor logro de la Sociedad?

Estoy convencido de que los mejores momentos están todavía por llegar. Sin embargo, podemos exhibir ya con orgullo el trabajo realizado hasta ahora, que nos ha permitido concitar tantas ilusiones alrededor del proyecto y generar unas extraordinarias expectativas de cara al futuro. El mayor logro de la Sociedad ha sido, sin duda, la credibilidad alcanzada durante estos diez años y su consolidación. El camino no ha estado exento de dificultades, pero la firme voluntad de superarlas y el enorme esfuerzo de colaboración y consenso desplegado en torno a un objetivo común compartido por todas las Administraciones e instituciones participantes merece ser destacado sobre cualquier otro aspecto.

En cualquier caso, el “mejor momento” es la vida cotidiana de BILBAO Ría 2000, pues acredita que cada metro cuadrado de actuación es nuestro, de todas las Administraciones y que a todos nos preocupa y nos ocupa.

– Y, ¿cuál es su mayor reto de cara al futuro?

El mayor reto es mantener esta unidad de criterio y objetivos en



torno al proyecto, hasta su conclusión, lo cual no es fácil ni inmediato en un proyecto de estas características, que requiere unos plazos de maduración y ejecución ciertamente largos y al que, además, se van incorporando elementos nuevos de diversa índole. El realismo y la prudencia, no sólo desde el punto de vista económico y financiero, sino también en otros aspectos más técnicos relacionados con la funcionalidad del proyecto son ingredientes imprescindibles para poder concluir con éxito esta apasionante empresa.

– ¿Cómo definiría el proceso de transformación que está viviendo el área metropolitana de Bilbao?

Se trata de un proceso de transformación que actúa en varios planos, con intensos componentes en cada uno de ellos. Es a la vez una transformación económica, en la medida que representa una evolución hacia una situación mucho más diversificada en este sentido y adaptada al entorno globalizado en que estamos inmersos; una transformación cultural y, finalmente, casi una metamorfosis urbanística, propiciada no sólo por iniciativas como BILBAO Ría 2000, sino sobre todo por las importantes inversiones en infraestructuras de transporte realizadas durante los últimos años. Estas actuaciones han modificado ya el esquema de transportes y van a terminar por cambiar completamente los patrones de movilidad en el área, potenciando su carácter metropolitano.

Creo que BILBAO Ría 2000

puede ser un modelo de colaboración interadministrativa en el resto de España para situaciones análogas o similares.

– ¿Cómo contribuye el Ministerio de Fomento a dicha transformación?

En la composición accionarial de la Sociedad, las empresas del grupo Fomento (SEPES, Autoridad Portuaria de Bilbao, Renfe y FEVE) suman el 50% del capital social; el otro 50% pertenece a las Administraciones territoriales vascas. Pero más allá del significado de esta cifra, la importancia de la participación del Ministerio de Fomento radica en la localización estratégica de las superficies que las empresas estatales han puesto a disposición del proyecto BILBAO Ría 2000 y en la actitud permanentemente favorable al mismo, lo que ha contribuido de forma decisiva a su viabilidad, agilizando la gestión de un proyecto tan complejo.

Quisiera recordar que los terrenos sobre los que BILBAO Ría 2000 actuó inicialmente procedieron íntegramente de la Autoridad Portuaria, Renfe y FEVE.

– ¿Cómo compara este cambio con el de otras ciudades?

Como rasgo distintivo mencionaría el hecho de que no ha estado asociado a ningún acontecimiento singular que pudiera servir de estímulo externo. Por el contrario, se trata más bien de un objetivo a largo plazo, meditado, caracterizado por la constancia en el empeño y programado a partir de unas necesidades claramente identificadas. Además, en lo que respecta a BILBAO Ría 2000, hay que destacar que obtiene los recursos para autofinanciarse de las operaciones urbanísticas que promueve.

– ¿Qué es lo que más le gusta de Bilbao?

Bilbao es una ciudad atractiva por muchas razones, algunas de las cuales ya han salido a relucir en las respuestas anteriores. Constituye un pequeño universo con numerosos contrastes que espero me guste todavía más en el futuro gracias a las actuaciones de BILBAO Ría 2000.

En todo caso, Bilbao forma parte de mi biografía personal pues por razones profesionales viví en Bilbao y sentí su pulso vital y económico durante años de forma activa, mucho antes de ocupar un puesto público. Poder coadyuvar ahora a construir el Bilbao del futuro es una de las pequeñas – pero trascendentes – satisfacciones que me dejará la dedicación a lo público.

Trenbide etorbidea

AVENIDA DEL FERROCARRIL

Inaugurada el pasado 5 de febrero, la Avenida del Ferrocarril se ha convertido en una calle fundamental para la ordenación de la ciudad. BILBAO Ría 2000 no ha descuidado los detalles en su urbanización.



Avenida del Ferrocarril. Zona entre Sabino Arana y la estación de San Mamés

La inauguración de la Avenida del Ferrocarril ha supuesto uno de los mayores cambios urbanísticos producidos en la ciudad en los últimos años. Y, por esta razón, fue celebrada desde los más diversos ámbitos de la sociedad, conscientes todos de la mejora que ha significado para sus vecinos y, sin duda, para el resto de la ciudad.

Con una longitud de 930 metros y una anchura de entre 35 y 50 metros, la Avenida del Ferrocarril es ya una de las principales calles de Bilbao. Con su inauguración se ha conseguido satisfacer una antigua reivindicación de los vecinos de la zona, al unir los barrios de Basurto y Rekalde con el Ensanche, separados hasta entonces por la trinchera ferroviaria.

La mayor parte de la superficie de la avenida – 24.600 metros cuadrados – está destinada a aceras y zonas verdes. Gran parte de los tramos disponen de un ancho de acera de seis metros libres de elementos urbanos, excepto algunos donde es de dos metros. Por otra parte, se ha facilitado el acceso a las personas con movilidad redu-

La nueva Avenida del Ferrocarril ha supuesto uno de los mayores cambios urbanísticos producidos en la ciudad en los últimos años.



cida, atendiendo a las demandas de distintas asociaciones, como la ONCE. Así, el dibujo del pavimento de las aceras se ha reducido al máximo para que las personas con problemas de visión no pierdan la orientación y, en los pasos peatonales, se han instalado losetas podotáctiles, que sirven de guía para los invidentes.

Una obra compleja

La Avenida del Ferrocarril forma parte de el área de actuación de BILBAO Ría 2000 denominada Variante Sur. Las obras para hacerla posible – de gran complejidad – se iniciaron en 1996, con la modificación de la línea de Feve a su paso por Ametzola y con el inicio del cubrimiento de la línea de Renfe. La segunda fase comprendió la mayor parte del cubrimiento de dicha línea de Renfe y su preparación para tres vías distintas.

La tercera y última fase, correspondiente a la urbanización de la avenida, finalizó en enero de 2002, con un ligero retraso debido a la inclusión de algunas

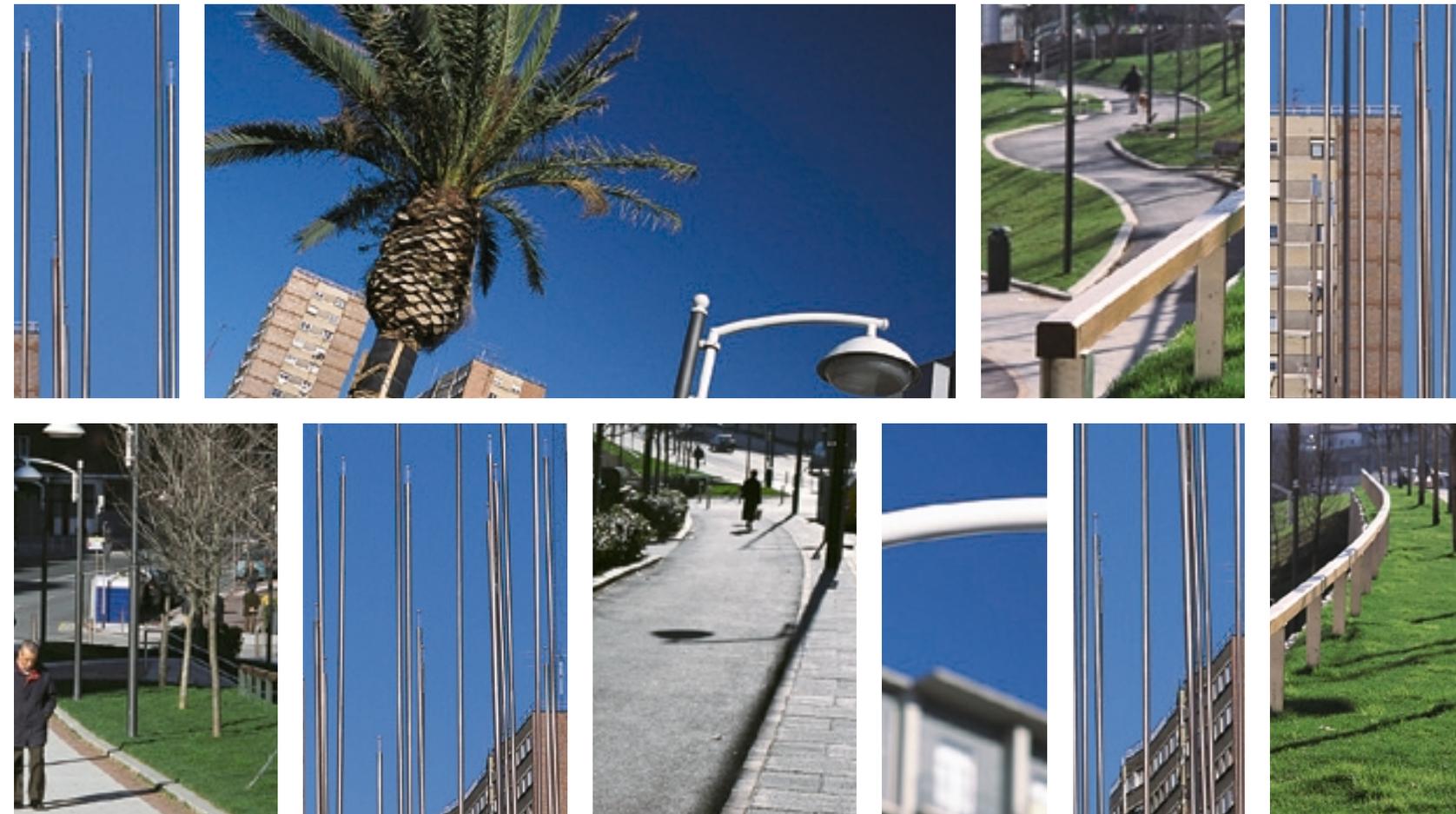
obras no previstas en un primer momento como la demolición y reposición del puente de Gordóniz, un trabajo complejo que requirió la utilización de una grúa de 800 toneladas. Al proyecto inicial también se añadió la creación de una nueva glorieta – *La luz del viento* – que conecta el Ensanche y el barrio de Rekalde. Sus autores, IMB Arquitectos, han creado un espacio urbano con fuerte personalidad en coherencia con la estación de Ametzola. Además, se remodelaron los jardines situados junto a las torres de Etxezuri y se construyó el trazado del tranvía en la calle Zunzunegui.

BILBAO Ría 2000 ha invertido 35,4 millones de euros en esta fase de urbanización, en la que no se han descuidado los detalles. Destaca especialmente el esfuerzo realizado en jardinería. Un total de 410 árboles, 4.000 arbustos y 4.000 plantas en flor rematan las aceras de la avenida. Los árboles son de once especies distintas, entre las que abundan los tilos, liquidámbar y arces rojos, algunos de los cuales muestran ya un porte de entre ocho y diez metros.

Trenbide etorbidea egitea azken urteotan hirian gertatu diren hirigintza-aldaketarik handienetako bat izan da. Horregatik, gizartearen arlo guztiek ospatu zuten inaugurazioa, inguru horretako biztanleentzat eta hiri osoarentzat hobekuntza nabaria dela jakinik.

Trenbide etorbidea Bilboko kale nagusietako bat da: 930 metro luze da eta 35 eta 30 metro bitarteko zabalera du. Kaleak Zabalgunearekin lotu ditu Basurtu eta Errekalde auzoak, orain arte trenbidearen lubakiak bereizita egon baitira. Horrela, inguru horretako bizilagunen aspaldiko eskaera bat bete da.

Etorbidearen luze-zabal gehiena – 24.600 metro karratu – espaloiak eta berdeguneak dira. Ia kale osoan espaloia sei metro zabal da eta ez dauka inolako hiri-elementuren trabarik, eta zati labur batzuetan bakarrik bi metro zabal da. Bestetik, ONCEren eta beste elkarte batzuen eskakizunak aintzat harturik, mugigarritasun murriztua duten pertsonen ez dute inolako oztoporik aurkituko. Besteak beste, espa-



loietako zoladurako marrazkia ahal beste bakandu da, ikusmen-arazoak dituzten pertsonen orientazioa gal ez dezaten.

Oinezkoentzako pasaguneetan, berriz, oinekin nabaritzeko moduko lauzak jarri dituzte, itsuen gidari.

Glorietaren egileek, IMB arkitektoek, Ametzolako geltokiarekin ezin hobeto ematen duen nortasun handiko hiri-espazio bat sortu dute. Gainera, Etxezuriko dorreen alboko lorategiak birmoldatu dira eta Zuzunegi kalean tranbiaren bidea egin da.



“La luz del viento” en la glorieta que conecta el Ensanche y el barrio de Rekalde

Lan konplexua

Trenbide etorbidea BILBAO Ria 2000ek Hegoaldeko Saihesbidean egin dituen jarduketetako bat da. Kale berria egiteko lanak 1996an hasi ziren eta oso konplexuak izan dira. Lehenik, Ametzola aldean FEVEren trenbidea aldatu eta Renferena estaltzen hasi zen. Bigarren fasean ia erabat estali zen Renferen trenbidea eta bertatik hiru linea pasatzeko egokitu zen.

Hirugarren eta azken fasean etorbidea urbanizatu zen. Lanak 2002ko urtarri-lean amaitu ziren, atzerapen txiki batekin, hasieran aurreikusitako ez ziren zenbait lan egin behar izan zirelako, hala nola Gordozko zubia eraistea eta berreraikitzea. Lan zaila izan zen hori, eta 800 tonako garabi bat erabili behar izan zen. Gainera, hasierako proiektuari Zabalgunea eta Errekalde auzoa elkarrekin lotzen dituen glorieta berri bat gehitu zitzaion: Haizearen argia.

BILBAO Ria 2000ek 35,4 milioi euro inbertitu ditu hirigintza-fase horretan, xehetasunik txikiena ere kontuan izanik. Batez ere, aipatzekoa da lorategietan egin den ahalegina. Guztira, 410 zuhaitz, 4.000 zuharmuxka eta 4.000 landare lore-dun daude etorbideko espaloietan. Zuhaitzak hamaika espezieta-koak dira, hala nola ezkiak, likidanbarrak eta astigar gorriak. Haietako batzuek zortzi eta hamar metro bitarteko altuera dute jadanik.

Trenbide etorbide berria azken urteotan Bilbon egin diren hirigintza-aldaketarik handienetako bat da.

Miribillako geltokia

Estación de Miribilla

BILBAO Ría 2000 invertirá 9,1 millones de euros en la construcción de la estación de Miribilla, que dará servicio a una población aproximada de 20.000 personas.

El nuevo barrio que se está construyendo en Miribilla – con el 66% de vivienda de protección oficial – más la zona residencial ya habitada de San Adrián, Larraskitu y Torre-Urizar, conformarán una población total en torno a las 20.000 personas en los próximos cinco años. La escasa dotación de transporte público de la zona, llevó a BILBAO Ría 2000 a plantearse la construcción de una estación subterránea que permita acceder a la línea de Cercanías de Renfe Bilbao-Orduña y llegar al centro de Bilbao en tres minutos.

La estación – que será la más profunda de Euskadi – se situará a 45 metros bajo tierra dentro del túnel de Cantalojas para aprovechar el paso subterráneo de la línea de Cerca-

nías. Se accederá a ella desde el futuro Centro Comercial. La estructura contará con un gran pozo de acceso de casi 29 metros de ancho por otros 29 metros de alto; diez escaleras mecánicas que salvarán el desnivel entre el acceso desde la calle y el vestíbulo, más otras cuatro que conectarán el vestíbulo con cada andén. Además, dispondrá de cuatro ascensores, dos de ellos con capacidad para cerca de una treintena de personas; 13 canceladoras y todo tipo de servicios para los más de 5.000 usuarios diarios previstos. En hora punta, discurrirá un tren cada seis minutos.

Las obras saldrán a concurso después del verano y podrían iniciarse en la primavera de 2003. La inversión ascenderá a 9,1 millones de euros.

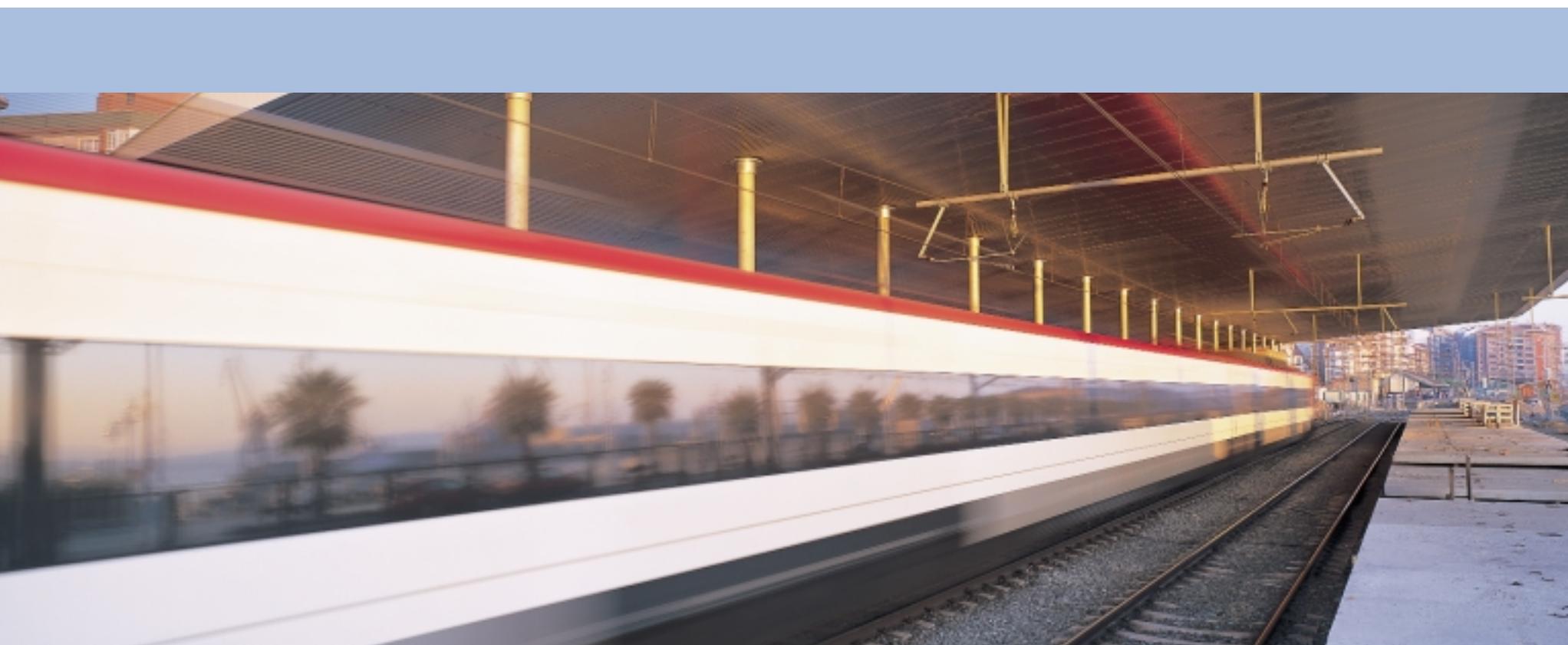
La construcción, de gran complejidad, está condicionada por el continuo ir y venir de trenes, ya que durante los trabajos no se paralizará el tráfico ferroviario. Por otro lado, la obra en sí resultará sencilla, ya que consistirá en excavar el pozo de acceso, de casi 850 metros cuadrados de sección, y ensanchar el actual túnel por el que transcurren los trenes que llegan a la estación de Abando. La galería existente de 6,7 metros de ancho se ampliará a los 17 metros para acoger la futura estación, al tiempo que se elevará un metro su altura.

Además, con el fin de evitar el “efecto bóveda”, que convertiría en atronador el ruido del gran número de trenes que atravesarán la estación, se recubrirá su superficie con

diversas capas de material para absorber el sonido. Sobre ellas, unas planchas decorativas, de color claro y tratadas con lacas especiales contra rayones y pintadas, darán el toque estético al túnel.

Normas de seguridad

La seguridad ha sido el principal valor tenido en cuenta por BILBAO Ría 2000 a la hora de diseñar el proyecto. La nueva estación cumplirá la normativa de seguridad más exigente del mundo referente a túneles. La AST, que rige en Estados Unidos la construcción y explotación de galerías subterráneas para uso viario y ferroviario será el referente obligado para este proyecto. Renfe exige, además, incluir su protocolo PAR, con el fin de diseñar, prever o evitar con-



tingencias en materia de seguridad civil.

Todos los elementos de construcción y ambientación están pensados para contribuir a la seguridad de la estación en un hipotético caso de incendio. Para ello se utilizarán materiales ignífugos en toda la construcción. Se colocarán, además, sistemas anti-incendios de fácil acceso y dispositivos de extracción de humos. La estación también contará con salidas de emergencia que, en caso de desastre, reducirán el tiempo de evacuación de los andenes a menos de cuatro minutos y la llegada hasta un lugar seguro, a seis minutos.

Datozen bost urteotan, 20.000 lagun inguru biziko dira oraingo San Adrian, Larraskitu eta Torreurizar auzuneetan eta Miribilla eraikitzen ari den auzo berrian, zeinean etxebizitzaren %66 babes ofizialekoak izango baitira. Inguru horretan oso garraio publiko gutxi dagoenez, BILBAO Ría 2000-ek lurpeko geltoki bat egitea erabaki zuen, Renferen Bilbo-Urduña lineara sartzeko eta hiru minutuan Bilbo-ko erdialdera iristeko.

Geltokia Euskadiko sakonena izango da: 45 metro lurpean egongo da, Cantalojas zubiaren azpian, Renferen aldiriko trenaren burdinbidearen lurpeko pasagunea aprobetxatzeko. Geltokiko sarrera auzo berrian egitekoa den merkataritza-gunean egongo da. Ia 29 metro zabal eta 29

metro luze izango den putzu handi batetik sartuko da; hamar eskailera mekaniko egongo dira kaleko sarbidearen eta geltokiko atariaren arteko alde gainditzeko, eta beste lau eskailerak nasekin lotuko dute ataria. Gainera, lau igogailu egongo dira. Haietako bik hirurogei lagun inguru sartzeko lekua izango dute. 13 txartel-makina eta mota guztietako zerbitzuak egongo dira. Egunean 5.000 lagunek baino gehiagok geltokia erabiliko dutela espero da. Puntako orduetan, trenak sei minutuz behin pasatuko dira.

Obrak adjudikatzeko lehiaketa uda ostean egongo da, eta lanak 2003ko udaberrian has litezke. Inbertsioa 9,1 milioi eurokoa izango da.

Eraikuntza-lanak oso konplexuak izango dira, trenen joan-etorri etengabea dela eta, lanak egiten diren bitartean trenen trafikoa ez baita geldituko. Dena dela, obra bera erraza izango da: ia 850 metro karrautuko sekzioa izango duen sarbide-putzua egin eta Abandoko geltokitik datozen trenek zeharkatzen duten tunela zabaldu beharko da. Oraingo galeria 6,7 metro zabal da, eta 17 metro gehituko zaizkio, geltokia egiteko. Gainera, metro bat garaiagoa izango da.

Bestetik, "ganga-efektua" eragozteko, hotsak xurgatzen dituzten materialez estaliko da gainazala. Bestela, geltokia zeharkatuko duten tren ugarien zarata ikaragarria izango litzateke. Material-geruza horien gainean xafla apaingarriak jarriko dira, kolore argikoak eta marraketen zein pintaketan aurkako laka bere-



Vista de la zona de obras en Miribilla

ziekin tratatuak. Horrek emango dio ukitu estetiko tunelari.

Segurtasun-arauak

Proiektua diseinatzerakoan, BILBAO Ría 2000ek segurtasunari eman dio garrantzirik handiena. Geltoki berriak tunelen arloan mundu zabalean dagoen segurtasun-araudirik zorrotz-ena beteko du. AST izango da nahi-taezko erreferentzia, alegia, Ameriketako Estatu Batuetan errepide eta trenbideetarako lurpeko galerien eraikuntza eta ustiapena kudeatzen dituen erakundea. Gainera, Renfek

bere PAR protokoloa erabiltzea exijitu du, segurtasun zibilaren arloan egon litezkeen arazoak diseinatzeko, prebenitzeko edo saihesteko.

Eraikuntza eta giro-zelelementu guztiak suaren kontrakoak izango dira, suteak zabal ez daitezken. Gainera, suteen kontrako sistemak eta ke-eruzgailuak jarriko dira, erabilerrazak eta leku egokietan. Geltokiak larrialdietarako irteerak ere izango ditu. Haiei esker, ezbeharrik gertatuz gero, jendeak lau minutu baino gutxiago beharko ditu nasak husteko eta sei minutu leku seguru batera iristeko.



La estación de Cercanías de Santurtzi

BILBAO Ría 2000 prevé concluir la nueva estación de Cercanías de Santurtzi a finales de año. Proyectada por Javier Cenicacelaya e Iñigo Saloña, la obra es una sugerente evocación portuaria en la que destacan su marquesina plateada y sus pilares con forma de mástil. El pasado mes de marzo, el Consejo de Administración de BILBAO Ría 2000 aprobó la contratación de varias obras complementarias por un total de 1,2 millones de euros.

Se trata de obras complementarias de señalización, electrificación y obra civil, por un lado; y equipamiento de videocontrol, teleindicadores, megafonía/interfonía, cronometría, control de accesos, venta automática, mobiliario y rotulación, por otro.

Erdialdea itsasadarretik hurbilago

El centro se acerca a la Ría

Barakaldo amplía su área central mejorando las calles más próximas a la Ría.

Este verano comienzan las obras para la transformación de la calle Murrieta en un bulevar con un parque. También próximamente se iniciará la urbanización de las calles Arana y Aldapa. Ambas obras forman parte del proceso de ampliación del centro tradicional de Barakaldo que, con el nuevo barrio que surge sobre los terrenos de los antiguos Altos Hornos, se abre definitivamente hacia la Ría.

El nuevo Ensanche de Barakaldo traerá nuevos habitantes y nuevas actividades y empleos que tendrán un contacto natural con el centro emblemático de la ciudad: con la Herriko Plaza, los Fueros, la Avenida de la Libertad... Esta prolongación del centro tradicional se consigue, en parte, a través de la mejora – peatonalización, ampliación – de las distintas calles de la localidad que desembocan en la nueva zona que surge a orillas de la Ría.

Por su recorrido, las calles Arana y Aldapa resultan fundamentales en este proceso. Asimismo, la actuación que BILBAO Ría 2000 va a llevar a cabo en la calle Murrieta cambiará la fisonomía de los alrededores del futuro polideportivo de Lasesarre.

El nuevo Bulevar Murrieta

Proyectado por Sandra Töpfer y Dirk Bertuleit, con la colaboración del arquitecto Iñigo de Viar, el nuevo bulevar se extenderá a lo largo de la actual calle Murrieta, ocupando una superficie aproximada de 17.000 metros cuadrados. El proyecto incluye, además, la construcción de una plaza de 2.000 metros cuadrados frente al nuevo polideportivo de Lasesarre y el acceso al futuro aparcamiento que se construirá bajo el parque. En total, la actuación abarcará un área aproximada de 22.500 metros cuadrados.

En la actualidad, la zona se encuentra relativamente deteriorada. La calle Murrieta tiene problemas de asfaltado, mobiliario urbano y de conservación. Parte de la superficie que se dedicará a viales está ocupada por un parque con árboles de diferentes especies que presentan problemas de conservación y calidad y que, en su mayoría, no resistirían un trasplante.

El objetivo es conseguir una calle mucho más activa, atractiva y con mejores posibilidades de desarrollo comercial. Para ello, el proyecto prevé ampliar el ancho de las aceras y duplicar a dos carriles en cada sentido y una mediana los viales de la calle Murrieta, que en estos momentos sólo dispone de un único sentido para vehículos en casi toda su longitud. Las aceras situadas frente a las fachadas tendrán una anchura de 6 metros y dispondrán de una línea de arbolado en el extremo más alejado de los edificios. Todos los pasos de cebra contarán con papeleras y el rebaje y tratamiento necesarios para facilitar el tránsito de personas de movilidad reducida.

La plaza del polideportivo quedará definida por un pavimento de losas prefabricadas de hormigón con pigmento azul, unos grandes alcorques lineales de entre 4 y 7 metros cubiertos con grava y plantados con líneas de abedules, tres fuentes y diversos bancos de hormigón prefabricado y madera. Las luminarias – de diseño sencillo y lineal – alcanzarán unos tres metros de altura.

Además del bulevar, está prevista la creación de una plaza junto al polideportivo de Lasesarre.



Zona del Bulevar Murrieta



Zona de intervención en Aldapa y Arana

Por otra parte, las infraestructuras soterradas – redes de saneamiento, alumbrado y abastecimiento de agua – también se renovarán.

Las obras del polideportivo estarán bastante avanzadas cuando se inicie la urbanización del nuevo bulvar, de manera que ambos proyectos concluirán de manera simultánea.

Arana y Aldapa se renuevan

Las calles Arana y Aldapa cambiarán pronto su fisonomía con la mejora de sus aceras y otras medidas de recuperación de espacios para el peatón y de adecuación ambiental, con alineaciones de arbolado y nuevos espacios libres.

Con un presupuesto de 1,75 millones de euros, BILBAO Ría 2000 comenzará las obras este verano, que finalizarán a principios de verano de 2003. El objetivo es dar calidad ambiental a las calles que unen el área de Galindo y el centro urbano.

Con esta idea, el arquitecto Javier Muñoz propone una acera más amplia con nuevo arbolado para el tramo de la calle Arana comprendido entre las travesías de Ibarra y San Antonio, delimitando el aparcamiento mediante zonas especiales en el lado del parque. El tramo entre la Franco-Belga y Murrieta mantiene una marcada intención de prioridad peatonal, con pocas plazas de aparcamiento para el servicio local y repavimentada a cota única toda la calle.

La calle Aldapa seguirá siendo utilizada por las líneas de autobuses del centro urbano y, por tanto, dispondrá de una calzada amplia con un carril único de cuatro metros de ancho para facilitar su paso. Las aceras mantienen su anchura actual, aunque se ampliarán en algunos tramos concretos para facilitar los tránsitos y pasos peatonales y para delimitar zonas especiales de aparcamiento. También se incluye una línea continua de arbolado que mejora la escena urbana y contribuye a la moderación de la velocidad del tráfico.



Un nuevo vial para Barakaldo Errepide berria Barakaldorako

Desde finales del pasado año, los vehículos que circulan de paso entre Bilbao y Sestao en ambas direcciones no tienen que entrar en Barakaldo gracias a la apertura del nuevo trazado de la BI-3739.

En la construcción de este tramo, que tiene una longitud de 600 metros, BILBAO Ría 2000 ha invertido 5,04 millones de euros, la mitad de los cuales fueron aportados por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER).

Este nuevo vial es mucho más adecuado para el tráfico rodado que el anterior y canaliza el paso de los vehículos en dirección hacia Bilbao o Sestao a través de la vega de Galindo. Se extiende desde la trasera del único edificio de Altos Hornos de Vizcaya que perdura hasta la rotonda de Larrea.

Los dos carriles iniciales con los que se ha inaugurado el tramo, uno en cada sentido, se convertirán en cuatro en el futuro y enlazarán con la carretera de circunvalación norte de Barakaldo a principios del año 2003.

Dada la complejidad que presentaron los trabajos por dificultades en el asentamiento de los terrenos en el puente sobre el trazado de la línea de ferrocarril Bilbao-Santurtzi, la empresa que se encargó de la ejecución de las obras, Construcciones Olabarrí, tuvo que utilizar una nueva técnica constructiva. Ésta consistía en el uso de dados de porexpan, que se caracterizan por su ligereza y, a la vez, por su elevada resistencia.

Joan den urtearen amaieratik, Bilbotik Sestaora zein Sestaotik Bilbora doazen ibilgailuek ez dute Barakaldon sartu beharrik, BI-3739 errepidearen trazatu berriari esker.

Errepide-zati hori 600 metro luze da, eta BILBAO Ría 2000ek 5,04 milioi euro inbertitu ditu bertan. Dirutza horren erdia Eskualde Garapenerako Europako Fondoak (FEDER) jarri du.

Errepide berria lehengoa baino askoz ere egokiagoa da ibilgailuen trafikorako, eta Galindoko ibarrean barrera bideratzen ditu Bilborantz zein Sestorantz doazen ibilgailuak. Zutik geratu den Bizkaiko Labe Garaietako eraikin bakarraren atzealdean hasi eta Larreako biribilgunean amaitzen da.

Orain, errepide berriak bi errei ditu, bat noranzko bakoitzerako, baina etorkizunean lau errei izango ditu, eta 2003. urtearen hasieran bat egingo du Barakaldo iparraldetik ingurartzen duen errepidearekin.

Errepide berria egiteko lanak oso konplexuak izan ziren, Bilbo-Santurtzi trenbidearen gaineko zubia asentatzeko arazo handiak egon baitziren, lurraren ezaugarriak direla eta. Horregatik, Construcciones Olabarrí enpresak eraikitze-teknika berri bat erabili behar izan zuen: porexpanezko kuboak. Material hori arina eta, aldi berean, erresistentzia handikoa da.

Errepide-zati horrek bi errei ditu orain, baina etorkizunean lau izango ditu.

Uda honetan, Murrieta kalean bulebarra eta parkea egiteko lanak hasiko dira, eta, hemendik gutxira, Arana eta Aldapa kaleak urbanizatuko dira. Bi obra horiek Barakaldoko erdialde tradizionala handitzeko prozesuaren parte bat dira. Labe Garaiak zeuden lursailetan sortuko den auzo berriarekin, Barakaldo Itsasadarrera irekiko da azkenean.

Barakaldoko zabalgunek biztanle, jarduera eta enplegu berriak ekarriko ditu.

Helburua
Galindo aldea eta hiriaren erdialdea lotzen dituzten kaleei ingurumen-kalitatea ematea da.

Haiek guztiek lotura naturala izango dute hiriaren erdialde enblematikoarekin, hau da, Herriko Plazarekin, Foruen plazarekin, Askatasunaren etorbidearekin... Neurri batean, Itsasadarraren ertzean sortuko den auzo berrian amaitzen diren kaleak hobetuz luzatuko da erdialde tradizionala, oinezkoentzako bihurtu eta zabaldu egingo baitira.

Haiei nondik norakoa dela eta, Arana eta Aldapa kaleak funtsezkoak dira prozesu horretan. Gainera, BILBAO Ria 2000ek Murrieta kalerako proiektaturik daukan jarduketak Lasesarren egingo den kiroldegiaren ingurumariaren fisioterapia aldatuko du.

Murrieta bulebar berria

Oraingo Murrieta kalean egingo den bulebar berria Sandra Töpferrek eta Dirk Bertuleit-ek proiektatu dute, Iñigo de Viar arkitektoaren laguntzarekin. Gutxi gorabehera 17.000 metro karratu izango ditu. Gainera, proiektu horren barruan beste obra bi egingo dira: 2.000 metro karratuko



plaza bat Lasesarreko kiroldegi berriaren aurrean eta parkearen azpiko aparkaleku berriaren sarbidea. Guztira, jarduketak 22.500 metro karratu inguru hartuko ditu.

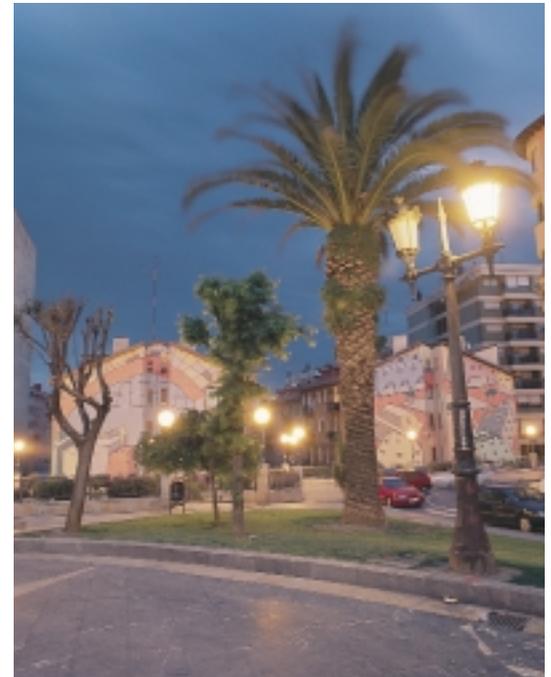
Gaur egun, inguru hori nahiko egoera txarrean dago. Murrieta kalea ez dago ondo asfaltaturik, hiri-altzariak urriak eta kaskarrak dira eta kontserbazio-arazoak daude. Bestetik, ibilgailuentzako bideak egiteko erabiliko den eremuaren zati batean parke bat dago orain. Hainbat espeziatiko zuhaitzak daude hor, baina kontserbazio-arazoak dituzte eta, aldatuz gero, gehienak hondatu egingo lirateke.

Helburua kale berri bat egitea da, askoz ere biziagoa eta merkataritzaren garapenerako egokiagoa. Horretarako, espaloiak zabaldu, erdibitzailea jarri eta noranzko bakoitzean bi errei egingo dira. Gaur egun, ibilgailuen trafikoa noranzko bakarrekoa da ia kale osoan. Fatxaden aurreko espaloiak 6 metro zabal izango dira eta zuhaitz-ilara bat izango dute erai-kinetik urrunen dagoen aldean. Zebra-pasagune guztiek paperontziak izango dituzte eta mugigarritasun murriztua duten pertsoneri ibilera errazteko egokiturik egongo dira.

Kiroldegiko plazak, berriz, ezaugarri berezi hauek izango ditu: hormigoizko laua aurrefabrikatuak zoladuran, urdinez pigmentatuak; 4 eta 7 metro bitarteko txorko linealak, hartxintzarrez beteak eta urki-ilaraz landatuak; hiru iturri eta hormigoizko aurrefabrikatuzko zein zurezko bankuak. Luminariak – diseinu xume eta linealekoak – hiru bat metro garai izango dira.

Bestetik, lurpeko azpiegiturak ere berriztatu egingo dira (saneamedua, argiteria eta ur-hornidura).

Bulebar berria urbanizatzen hasten denerako, kiroldegiko lanak oso aurreraturik egongo dira eta, beraz, bi proiektuak batera amaituko dira.



Arana eta Aldapa berritu egingo dira

Laster, Arana eta Aldapa kaleak fisioterapia berria izango dute. Espaloiak zabalduko dira eta espazioak oinezkoentzako berreskuratze beste neurri batzuk hartuko dira. Besteak beste, bi kaleek zuhaitz-ilarak eta espazio libre berriak izango dituzte.

1,75 milioi euroko aurrekontuarekin, BILBAO Ria 2000ek aurten hasiko ditu lanak, eta 2003ko udaren hasieran bukatuko ditu. Helburua Galindo aldea eta hiriaren erdialdea lotzen dituzten kaleei ingurumen-kalitatea ematea da.

Hori lortzeko, Javier Muñoz arkitektoak Ibarra eta San Antonio zeharbideen arteko zatian Arana kaleko espaloia zabaltzea eta zuhaitz berriak landatzea proposatu du. Parkearen aldean ibilgailuak aparkatzeko gune bereziak jarriko dira. Franco-Belgaren eta Murrieta kalearen arteko zatian oinezkoek izango dute lehentasuna: zerbitzu lokalera aparkaleku gutxi egongo dira eta zoladura berria jarriko da kale osoan, dena kota berean.

Hiriaren erdialdeko autobusek Aldapa kalea erabiltzen jarraituko dute. Horregatik, galtzada zabala izango du, lau metroko errei bakarrarekin, autobusak erraz pasa daitezten. Espaloiek oraingo zabalera bera izango dute, baina zati batzuetan zabalagoak izango dira, oinezkoen joan-etorriak errazteko eta aparkatzeko leku bereziak mugatzeko. Zuhaitz-ilara etengabe bat ere egongo da, hiri-eszena hobetzeko eta ibilgailu motordunei abiadura motelarazteko.

Besteak beste, 2.000 metro karratuko plaza bat egingo da Lasesarreko kiroldegi berriaren aurrean.

Nuevo sistema neumático en Barakaldo

Mejora la recogida de residuos urbanos

Sencillo, limpio, sin olores y cómodo, así es el nuevo sistema de recogida neumática de basuras de Barakaldo.

La inversión de BILBAO Ría 2000 para dotar a Barakaldo de este sistema ha sido de 1,26 millones de euros entre la central de recogida (649.000 euros) y los buzones para depositar los residuos (613.000 euros). La central (con

El sistema no produce olores, ya que la red de tuberías que conforma el sistema es totalmente hermética.

capacidad para gestionar los residuos de 20.000 usuarios) atiende a unos 3.000 vecinos en estos momentos, concretamente a los residentes de las 1.053 viviendas que se suceden desde el paseo de Los Fueros hasta

la calle Murrieta, así como a los hosteleros y comerciantes de la zona.

Totalmente informatizada con tecnología de la empresa Centralsug y proyectada por el arquitecto Carlos Lázaro, la cen-

tral se encuentra ubicada en Lasasarre, junto al Elkartegi. BILBAO Ría 2000 ha aprovechado la reurbanización que se está realizando en algunas zonas de Barakaldo para acometer los trabajos de esta nueva red, que está formada por tuberías subterráneas de acero al carbono. Tanto la central como los buzones en los que se depositan los residuos se han proyectado buscando la máxima integración en el paisaje.

Cómodo y fácil

Este sistema permite a los vecinos depositar las bolsas con los residuos durante las 24 horas del día. Gracias a él, se logra mejorar la limpieza de las calles del municipio y se eliminan los ruidos que provocan los camiones que hasta ahora se encargaban de recoger las basuras de los contenedores convencionales.

Además, tampoco se producen olores, ya que la red de tuberías que conforma el sistema es totalmente hermética. Los filtros utilizados limpian y depuran el aire,



Buzón para la recogida de residuos

que vuelve puro y libre de malos olores a la atmósfera. El proceso es sencillo: los vecinos depositan sus bolsas de basura en uno de los 35 buzones que se han instalado; las bolsas son absorbidas cada cierto tiempo por una corriente de aire y conducidas por la red de tuberías hasta la central de recogida, donde son tratadas.

En el futuro, todas las viviendas nuevas de Barakaldo estarán dotadas de un dispositivo que las conectará al sistema de recogida neumática, de manera que las basuras llegarán a alguna de las cuatro centrales que habrá en el municipio: la de Lasasarre, que ha sido la primera, y las de Lutxana, Ansio-Ibarreta, y Beurko Viejo.

La central – con capacidad para gestionar los residuos de 20.000 usuarios – atiende a unos 3.000 vecinos en estos momentos



Vista del edificio de la central de residuos en Galindo

Le tocaba ya el turno a BilbaoLaVieja. El embrión de Bilbao, el lugar de los primeros asentamientos, renace sobre el escenario postindustrial bilbaino. La recuperación de los *waterfronts* retorna al inicio, al lugar donde comenzó a gestarse nuestra propia revolución industrial.

El papel que le toca jugar ahora parece claro. Actualmente BLV no es el centro económico, ni siquiera el geográfico, pero sí que es el referente simbólico, el lugar de donde brotan hacia el resto de la urbe nuevos cultos, formas de vida y mezclas raciales. Una escena urbana intensa sobre un escenario de recuerdos históricos vibrantes.

La forma de intervención correcta sobre un entorno determinado casi siempre viene dada por la atención al espíritu del lugar, a lo que el lugar "quiere ser". Es lo que en occidente se llama *genus loci* y en oriente *feng shui*, y que no es más que una cierta sensibilidad y respeto para con el entorno y una capacidad para percibir las vibraciones y murmullos que el sitio transmite. Siempre intentar diseñar lo mínimo posible y dejarse llevar.

¿Cómo se formaliza esta acentuación de la calidad artística, simbólica y social sobre el emplazamiento longitudinal de los muelles de BLV? Se plantea desde el principio la intervención en dos niveles: unos criterios genéricos, más neutros, pero sensibles con lo existente, y una caracterización específica de los diferentes tramos inter-puentes.

Como estrategia general, se ha intentado desde el principio llevar a cabo un diseño de calidad que trate de recuperar parte de la memoria del lugar y permita un disfrute peatonal amable de los bordes de la Ría siguiendo con la recuperación de los muelles desarrollada en otras zonas de Bilbao.

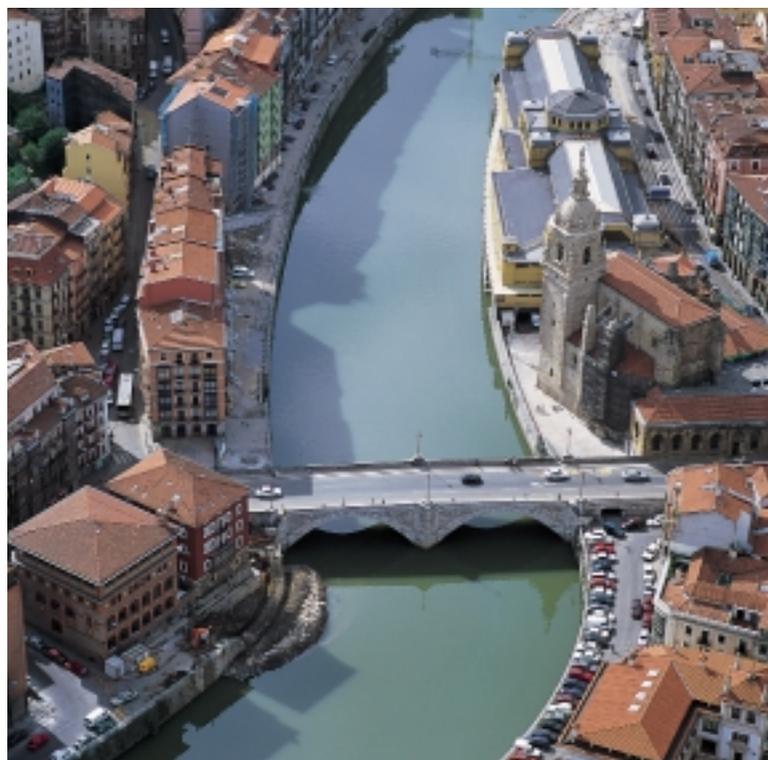
Los muelles de BLV transmiten algo especial. El vacío trasero que evocan parece que pide ser acompañado con elementos puntuales concretos que actúen como detonantes de actividad y estructuradores de recorridos y sucesos. Intervenciones sugerentes, revitalizantes, que provoquen una matriz de acontecimientos inesperados, positivos y sorprendentes.

Desde una visión más particular y concreta, por tramos, los propios puentes comunican riberas y separan ámbitos. Permiten que cada tramo

La urbanización de los muelles de La Naja, La Merced, Marzana y Urrazurrutia se está llevando a cabo desde una perspectiva fresca e innovadora que contribuirá a recolocar a BLV en la metrópoli y a afianzarla como referente del entorno artístico. El arquitecto Juan Sádaba, coautor del proyecto junto a José Luis Burgos, explica el objetivo de esta actuación de BILBAO Ría 2000.

BLV

Carácter artístico y cultural



reafirme su propio carácter en relación con la ciudad.

El muelle de LaNaja. Las pendientes existentes se reafirman y repiten con muros de colores, rescatando las diagonales y cromatismo que ya intentaban apuntar. Lo que era un lugar de paso fortuito, semiolvidado y denostado, ofrece sensaciones nuevas. Subir y bajar ahora es un intercambio de flujos, un cambio de intensidad en el paso, un cambio de color, textura, altura, emoción...

Las paredes y suelos son parte de un programa en busca de una amplitud de actividad sobre una escasez de sitio. Se puede patinar, escalar, charlar, o continuar paseando por la ribera continua de la Ría.

La fachada de la ex-iglesia de LaMerced reclama un espacio social exterior proporcional a su presencia urbana. Con el tratamiento de los pavimentos se hace notar a los vehículos que es el peatón, receptor de la cultura de BilboRock, quien manda.

Entre el puente de LaMerced y la pasarela peatonal de LaRibera se desarrolla la fachada más industrial de BLV. El edificio de LaCeres y sus adláteres, sacan pecho hacia la Ría dificultando un tránsito cómodo. El nuevo muelle ofrece una pasarela peatonal amable, casi un pantalán, asomándose sin dejar de remedar con respeto la parte más lírica de su carácter industrial. Las farolas se asoman para iluminar el balcón.

El hecho de poder estar descaradamente cerca de las crecidas de la Ría es una sensación interesante. Pronto los jubilados se asomarán desde ella y habrá, esperamos, gente pescando.

Llegamos al verdadero corazón simbólico: el muelle de Marzana. La intervención en este punto, antiguo espectador de primera fila de la PlazaVieja, precisa de una actuación con una intencionalidad artística e icónica de suficiente envergadura conceptual como para estar a la altura de la nueva sociedad postindustrial bilbaina y conseguir ser un auténtico referente y recorrido simbólico. Un paseo histórico por los siete siglos de la historia de Bilbao con referencias arquitectónicas positivas sobre puntos nodales de los propios muelles. Soportes de contenido variable para un paseo de ribera edificante, entretenido y sugerente.

El concepto de la intervención espacial contemporánea está cambiando. Las piezas estáticas, inmutables, pertenecen a otra época.

Hoy en día, con el flujo humano continuo de las urbes, la intervención urbana no puede permanecer inmóvil; debe dialogar, interactuar y poder metamorfosearse con la actividad propia de la ciudad. El "objeto" decorativo no es sino un cadáver artístico.

Urazurrutia. El lugar exacto donde se formaliza físicamente el símbolo del escudo de Bilbao. ¿Y si marcamos este carácter con una intervención puntual interesante que remarque el carácter de este punto embrionario y representativo?

Lo que proponemos para BLV es un soporte para la actividad artística, cultural y social de la villa; una serie de elementos que, además de funcionar como piezas urbanas por sí mismos, generará una estructura de sucesos amplia y variada. Un lugar para que la propia ciudad se exprese. Una actuación fresca e innovadora que contribuirá a recolocar BLV en la metrópoli, el entorno artístico y el mundo.

Juan Sádaba

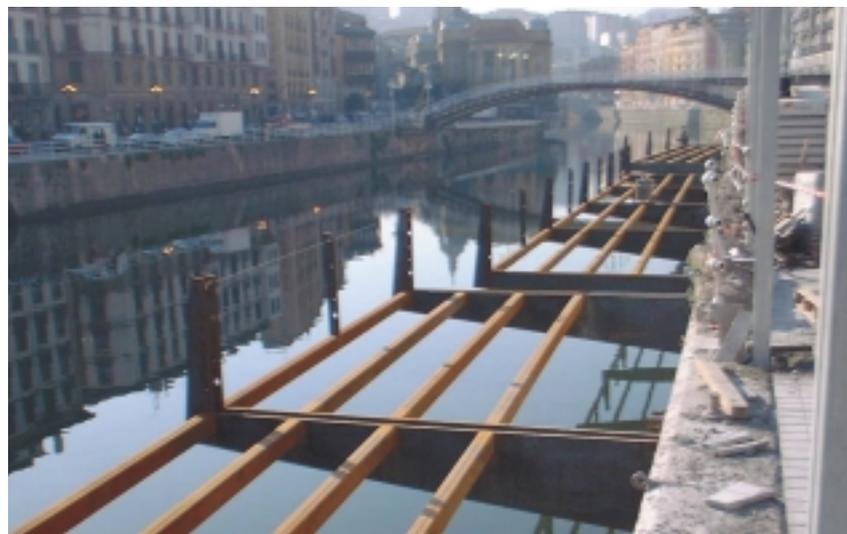
Azkenean, Bilbo Zaharrari etorri zaio txanda. Bilboren sorburuak, lehen kokalekuen guneak bizi berria hartuko du industriaren osteko Bilbo honetan. Waterfront-ak lehengoratzek hasierara garamatza berriro, geure industri iraultza erne zen lekura.

Argia dirudi garai berri honetan BZk jokatu behar duen paperak. Gaur egun, ez da ekonomiaren erdigunea, ezta erdigune geografikoa ere, baina erreferente sinbolikoa da, hor sortzen diren kultu berriak, bestelako bizimoduak eta arraza-nahasketak hiri osora hedatzen baitira. Bizitasun handiko hiri-eszena bat oroitzapen historiko sakonen inguru batean.

Inguru jakin batean zer edo zer egiterakoan, beti hartu behar da kontuan leku horren espiritua, leku horrek zer "izan nahi" duen. Mendebaldean genus loci esaten zaio horri, eta Ekialdean feng shui.

Ingurunearekiko sentiberatasun eta begirune apur bat edukitzea baino ez da, leku bakoitzeko bibrazioak eta murmurioak sumatzeko gaitasuna. Ahalik gutxiena diseinatzeko saiatzea eta senez jokatzea, beti.

Nola lortuko dugu BZko kai luzeetan kalitate artistiko, sinboliko eta sozial hori nabarmentzea? Hasieratik, bi jarduketara maila ezarri ditugu: batetik, irizpide generiko batzuk,



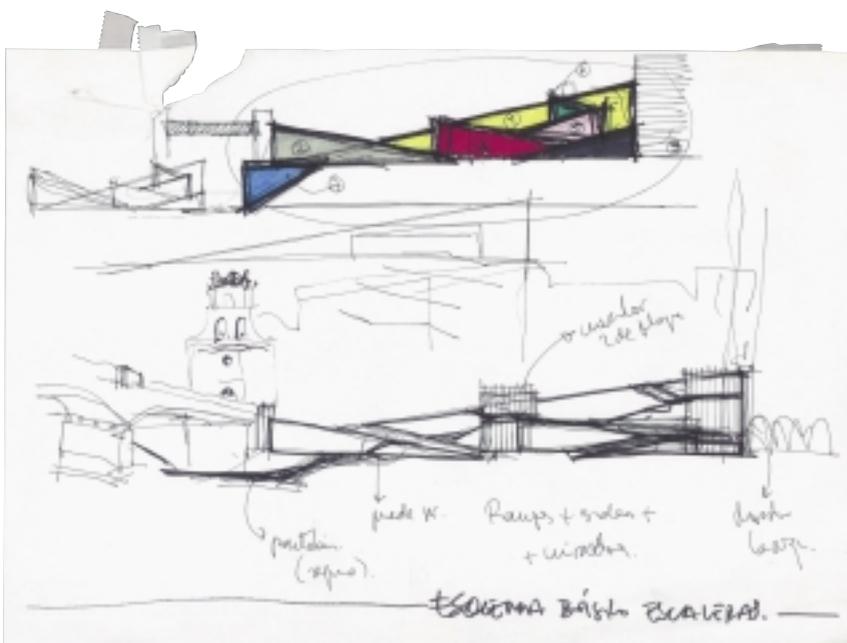
neutro samarrak baina lehendik dagoenarekiko sentiberak; bestetik, berriz, zubien arteko zatien karakterizazio espezifikoa.

Estrategia orokor gisa, hasieratik bertatik kalitatezko diseinua egiten saiatu gara, inguru horretako historiaren zati bat berreskuratze eta itsasadarraren ertzetan ibiltzea oinezkoentzat atsegingarria gerta dadin, kaiak lehengoratzuz, Bilboko beste leku batzuetan egin den bezalaxe.

BZko kaiak halako sentipen berezi bat sortzen dute. Dirudienez, atzealdean iradokitzen duten espazio hutsak elementu berezi batzuen

nortasuna sendotu ahal du zati bakoitzak.

Naxa kaia. Bertako maldak kolorezko murruekin nabarmendu eta errepikatuko dira, lehen ere iradoki nahi zituzten diagonalak eta kromatismoa berreskuratuz. Zori hutsezko igarobide erdi ahaztu eta laidoztatua zenak sentsazio berriak eskaintzen ditu. Orain, igotzea eta jaistea fluxuen elkartrukea da, igarotzeko intentsitatearen aldakuntza, kolore eta egitura berria, altuera, zirrara... Hormak eta lurzorua eremu txiki batean jarduera zabaltzeko programa baten parte dira. Patinatu,



laguntza eskatzen du, jarduerak suspertu eta ibilbideak zein gertaerak egituratuko dituen zerbaiten laguntza. Gertakari harrigarri, positibo eta ustekabekoen matríz bat sorraraziko duten lan iradokitzaille, biziberritzaileak.

Ikuspegi partikularrago eta zehatzago batetik, zatika, zubiek ibaiertzak lotu eta eremuak bereizten dituzte. Horri esker, hirian duen

eskalatu, hitz egin edo itsasadarraren ertzetik ibiltzen jarraitu ahal da.

Mesedeetako eliza ohiaren fatxadak espazio sozial bat eskatzen du kanpoaldean, hirian duen presentziaren neurrikoa. Zoladuraren tratamendu bereziaren bidez, gidariei ohartarazten zaie hor oinezkoak agintzen duela, BilboRock-eko kulturaren jasotzaileen eremua dela hori.

Mesedeetako zubiaren eta Erriberako oinezkoentzako zaldainaren artean BZko fatxadarik industrialena dago. LaCeres-en eraikinak eta haren aldamenekoek bularra ateratzen dute itsasadarrera, haien paretik lasai ibiltzea eragotziz. Kai berriak oinezkoentzako ibiltoki atsegin bat eskaintzen du. Ontzireleku txiki baten modukoa da, baina begirunez antzeratzen du bere izaera industrialaren alderik lirikoena, farolek balkoia argitzen dutela.

Lasai asko itsasadarreko ur-goraldietatik hurbil egon ahal izatea sentsazio interesgarria da. Laster, erretiratuak hor egongo dira itsasadarrari begira, eta espero dugu luze gabe jendea arrantzan ere aritzea.

Benetako bihotz sinbolikora iritsi gara: Martzana kaira. Garai batean Bilbo Zaharreko lehen ilarako ikuslea izan zen horretan egingo den jarduketak asmo artistiko eta sinbolikoa izan behar du. Kontzeptu-indar handikoa izango da, industriaren osteko Bilboko gizarte berriaren mailan egoteko eta benetako erreferente eta ibilbide sinbolikoa izateko. Bilboren historiako zazpi mendeetan zeharko ibilbide historiko bat, kaietako nodo-puntuetan erreferentzia arkitektoniko positiboak izango dituen. Edukiera aldakorreko euskarriak ibaiertzeko pasealeku hezigarri, entretenigarri eta iradokitzaille baterako.

Gaur egun, esku-hartze espazialaren kontzeptua aldatzen ari da. Pieza estatiko, aldazkinak beste garai batekoak dira jadanik. Gaur egun, hirietan gizakien joan-etorria etengabea izanik, hirigintza ezin da geldirik egon; hiriko jarduerekin elkarriketan eta elkarrekintzan aritu behar du, eta metamorfoseatzeko aukera izan. "Objektu" apaingarria hilotz artistikoa baino ez da.

Urazurrutia. Bilboren armarriko ikurra fisikoki gauzatzen den leku zehatza. Zergatik ez nabarmendu hiriaren sorburua den gune adierazgarri horren izaera sinbolikoa esku-hartze interesgarri batekin?

BZ hiriko jarduera artistiko, kultural eta sozialaren euskarria izatea proposatzen dugu. Berez hiriko pieza gisa funtzionatzeaz gain, gertaeren egitura zabal eta askotariko bat sortuko duten elementu jakin batzuk. Hiriaren adierazpide izango den leku bat. BZ metropolian, arte-ingurunean eta munduan dagokion tokian berriro jarriko duen esku-hartze fresko eta berritzaile bat.

Juan Sádaba



Actualidad

Bilbao para visitantes

Mejora la señalización de la Villa para los peatones y automovilistas que no la conocen.

El plan 'Bilbao para visitantes' puesto en marcha por el Ayuntamiento de Bilbao y gestionado por BILBAO Ría 2000 busca que la Villa se abra a quienes acuden a conocerla, facilitando su recorrido para peatones y vehículos. El objetivo es que el visitante encuentre con facilidad todo aquello que pueda resultar de su interés: hoteles, destinos turísticos, elementos monumentales y barrios.

Se han establecido dos tipos de señales en función de sus destinatarios, peatonales y viarias. Las peatonales se utilizaron por primera vez hace unos meses para dibujar un itinerario entre museos (Guggenheim, Bellas Artes y Plaza San José). A esta primera ruta se suma ahora el paseo que va desde Uribitarte hasta el Museo Guggenheim, y los ejes peatonales de Ercilla y Gran Vía.

En el caso de las viarias, se ha mejorado la señalización actual y se ha ampliado con información sobre hoteles, inexistente antes en la Villa. Los primeros puntos acometidos han sido Sabino Arana y Juan de Garay por su carácter de entrada a la ciudad. De ahí se va dirigiendo a los vehículos a los distintos barrios, hoteles, aparcamientos o lugares de interés.

Se han establecido dos tipos de señales en función de sus destinatarios, viandantes y automovilistas.

Con el fin de reducir el ruido visual y aportar una información más útil, se han colocado las nuevas señales y se han eliminado algunas de escasa utilidad. Las calles de la Villa se ven ya jalonadas de carteles atractivos y fáciles de entender al primer golpe de vista, en las que se detallan paseos, itinerarios, hoteles y zonas de interés. Siguiendo su recorrido, es posible llegar a conocer todos los rincones interesantes de la capital vizcaína.

Código de colores

Alberto Corazón, que ha diseñado las señales, utiliza un código específico de colores con el fin de facilitar su rápida identificación. En las peatonales, se distingue entre las de tonalidad naranja, que identifican los destinos, y las de color siena, que ubican los monumentos. Las que se dirigen al tráfico rodado se dividen en verdes para los destinos y lugares de interés, negras para los hoteles y rojas para los barrios. En éstas últimas, además, se utiliza el alfabeto Bilbao. Las señales peatonales incluyen una serie de pictogramas que representan los edificios más emblemáticos de la ciudad.

La estructura de las señalizaciones está formada por un poste de aluminio circular estriado en tono gris oscuro, culmi-



nado con una pieza en la parte superior que permite colocar las señales a 45 grados. Asimismo, las peatonales son modulares, con el fin de poder quitar y poner señales en caso necesario.

También el tamaño de las placas se adapta a su uso. Así, las de automovilistas van desde los 1,35 metros por 50 centímetros hasta los 1,35 por 2 metros. Las peatonales son menores (desde 40 x 12 cms. hasta 40 x 45 cms.). En estas últimas, la información aparece en todos los sentidos y por las dos caras, para mayor comodidad de los paseantes. Tal como marca la normativa vigente, todas se sitúan a no menos de 2,20 metros de altura.

Bilboko Udalak abian jarri duen eta BILBAO Ria 2000ek kudeatzen duen 'Bilbo bisitariarentzat' planaren bidez, hirian barrena ibiltzen lagundu nahi zaie Bilbo ezagutzeko asmoz bertaraten diren bisitariak. Planaren helburua da bisitariak erraz aurkitzea leku interesgarri guztiak: hotelak, jomuga turistikoa, monumentuak eta auzoak.

Bi motatako seinaleak sortu dira: oinezkoentzakoak eta ibilgailuentzakoak. Oinezkoentzako seinaleak duela hilabete batzuk erabili ziren lehen aldiz, museoen arteko ibilbidea erakusteko (Guggenheim, Arte Ederrak eta San Jose plaza). Lehen ibilbide horri, Uribitartetik Guggenheim museoraino doan

Ikusizko zarata gutxitzeko eta informazio baliagarriagoa emateko asmoz, seinale berriak jarri dira eta baliagarritasun urriko batzuk kendu dira. Dagoeneko, hiriko kaleetan kartel ikusgarriak ageri dira nonahi, lehen begi kolpean ulertzeko modukoak. Kartel horiek pasealekuei, ibilbideei, hotelei eta interesguneei buruzko informazio zehatza ematen dute. Haiei jarraituz, Bizkaiko hiriburuko leku interesgarri guztiak ezagutu ahal dira.



Kolore-kodea

Alberto Corazon seinaleen diseinatzaileak kolore-kode espezifiko bat erabili du, seinaleak berehalakoan identifikatzeko. Oinezkoentzako seinaleak bi motatakoak dira: laranja eta siena. Laranja-koloreek jomugak identifikatzen dituzte, eta siena-koloreek monumentuen kokalekua. Ibilgailuen trafikoa zuzentzen duten seinaleen artean, berriz, berdeek jomugak eta leku interesgarriak erakusten dituzte, beltzek hotelak eta gorriek auzoak. Azken horietan, gainera, Bilbao alfabetoa erabiltzen da. Oinezkoentzako seinaleek hiriko eraikinik enblematikoenak irudikatzen dituzten piktogramak dituzte.

Seinaleen euskarria aluminiozko zutoin biribil bat da, ildaskatua eta gris iluna. Goiko aldean pieza berezi bat dauka, seinaleak 45 gradutan ipini ahal izateko. Oinezkoentzako seinaleak, gainera, modulagarriak dira, behar izanez gero kendu edo ipini ahal izateko.

Plaken tamaina ere beren erabileraren arabera da. Halatan, auto-gidariarentzako seinaleak gutxienez 1,35 metro bider 50 zentimetrokoak dira eta gehienez 1,35 bider 2 metrokoak. Oinezkoentzakoak txikiagoak dira (40 x 12 cm eta 40 x 45 cm artekoak). Azken horietan, informazioa noranzko guztietan eta bi aldeetan ageri da, oinezkoentzat erosoagoak izan daitezten. Indarrean dagoen legedia betez, guztiak lurretik 2,20 metrora daude gutxienez.

ABCDEFGHIJKLMNOPQRSTUVWXYZ 1234567890

Tipografía "Bilbao"

pasealekua eta Ertzilla kaleko eta Kale Nagusiko oinezkoentzako ardatzak gehitu zaizkio orain.

Ibilgailuentzako seinaleei dagokienez, gaur egun daudenak hobetu eta hotelei buruzko informazioa gehitu da, lehen ez baitzegoen horrelakorik Bilbon. Lehen seinaleak Sabino Arana eta Juan Garai kaleetan jarri dira, hiriko sarbideak direlako. Handik, auzoetara, hoteletara, aparkalekuetara eta leku interesgarrietara bideratzen dituzte ibilgailuak.

Plaken tamaina ere beren erabileraren arabera da. Halatan, auto-gidariarentzako seinaleak gutxienez 1,35 metro bider 50 zentimetrokoak dira eta gehienez 1,35 bider 2 metrokoak. Oinezkoentzakoak txikiagoak dira (40 x 12 cm eta 40 x 45 cm artekoak). Azken horietan, informazioa noranzko guztietan eta bi aldeetan ageri da, oinezkoentzat erosoagoak izan daitezten. Indarrean dagoen legedia betez, guztiak lurretik 2,20 metrora daude gutxienez.

Actualidad

Entre ciudades

Bajo el título “Entre ciudades. Dinámicas arquitectónicas y nuevas formas urbanas”, EUROPAN, federación de países europeos que organiza concursos simultáneos para jóvenes arquitectos, celebra ya su sexta convocatoria. El Departamento de Vivienda y Asuntos sociales del Gobierno Vasco y BILBAO Ría 2000 traen la muestra de los proyectos ganadores a Barakaldo. El edificio Ilgner, sede del CEDEMI, la acogerá del 29 de mayo al 15 de junio de 2002.

De las propuestas presentadas para Barakaldo, resultó premiada la del equipo de Javier Fresneda Puerto, Javier Peña Galiano y Javier Sanjuan Calle, cuya propuesta valores entrecruzados busca

“moviéndose en terrenos estratégicos próximos a la escultura y al land-art, acierta en sintonizar con las expectativas de los promotores”

ampliar el casco urbano hacia el frente fluvial formado por los ríos Nervión y Galindo. En la edición anterior, resultó ganador Eduardo Arroyo, autor de la Plaza Desierto y del nuevo campo de fútbol del Barakaldo CF, quien ha actuado como presidente del jurado de EUROPAN 6.

Según el fallo del jurado, el proyecto seleccionado es una “imagen estimulante que, moviéndose en terrenos estratégicos próximos a la escultura y al land-art, acierta en sintonizar

El edificio Ilgner de Barakaldo acoge la exposición EUROPAN 6 España, con los proyectos premiados, finalistas y mencionados de jóvenes arquitectos europeos.

con las expectativas de los promotores, por su efecto visual impactante y su posibilismo constructivo y funcional. El aspecto geológico de la propuesta con sus facetados diversos y la sutil graduación erosiva de sus texturas, resultan, ciertamente, atractivos”.

El emplazamiento seleccionado para presentar los proyectos de Barakaldo fue la desembocadura del río Galindo.

De los 67 emplazamientos europeos seleccionados para la sexta edición, once estaban situados en España, en las siguientes ciudades: Avilés, Barakaldo, Burgos, Ceuta, Córdoba, Ferrol, Lorca, Marina de Cudeyo, Santa Cruz de Tenerife, Toledo y Valencia. La exposición incluye, asimismo, los proyectos que resultaron finalistas y mencionados.





EUROPAN 6 ESP

// Hiri artean. Dinamika arkitektonikoak eta hiri-forma berriak” izenburuarekin, EUROPAN elkarrekin bere seigarren lehiaketa egin du. Arkitekto gazteentzako aldi bereko lehiaketak antolatzen dituen Europako herrialdeen federazioa da EUROPAN. Eusko Jaurlaritzako Etxebizitza eta Gizarte

“eskulturaren eta land-arten inguruko eremu estrategikoetan mugituz, sustatzaileen nahiekin bat egiten asmatu du”

Gaietarako Sailak eta BILBAO Ria 2000ek Barakaldora ekarri dute proiektu irabazlearen erakusketa. CEDEMIren egoitzan egongo da 2002ko maiatzaren 29tik ekainaren 15era arte, Ilgner eraikinean.

Barakaldo-

rako aurkeztu ziren proposamenen artean, Javier Fresneda Puerto, Javier Peña Galiano eta Javier Sanjuan Callek osatutako taldearena aukeratu zen. Haien proposamenak balio gurutatuak ditu oinarri, eta Ibaizabal eta Galindo ibaiek osatutako frontera zabaldu nahi du hiriaren erdial-

dea. Iazko lehiaketa Eduardo Arroyok irabazi zuen. Desierto Plazaren eta Barakaldo CF-ren futbol-zelai berriaren egilea da, eta EUROPAN 6ko epaimahaiburua izan da.

Epaimahaiaren erabakiaren arabera, aukeratutako proiektua “irudi estimulatzailerak da; eskulturaren eta land-arten inguruko eremu estrategikoetan mugituz, sustatzaileen nahiekin bat egiten asmatu du, beraren ikus-efektu zirragarriagatik eta eraikuntzaren posibilitismo eta funtzionaltasunagatik. Proposamenaren alderdi geologikoa benetan erakargarria da, bere fazeta-

tu askotarikoekin eta egituren higadura-gradauazio finekin”.

Galindo ibaiaren bokalea aukeratu zen Barakaldoko proiektuak aurkezteko.

Seigarren lehiaketarako European aukeratu diren 67 kokalekuetatik, 11 Espainian zeuden, hiri hauetan: Aviles, Barakaldo, Burgos, Ceuta, Kordoba, Ferrol, Lorca, Marina de Cudeyo, Santa Cruz Tenerifekoa, Toledo eta Valentzia. Erakusketan, finalista geratu ziren proiektuak eta aipamen berezia jaso zutenak ere ikus daitezke.



Actualidad

BILBAO Ría 2000 duplica su inversión en obras

La Sociedad invertirá 81,28 millones de euros en 2002. Esto supone la mayor inversión en obra de su historia.

La urbanización de la segunda fase de Abandoibarra, el inicio de las obras de ampliación del Parque de Ametzola y la finalización de la urbanización de los muelles Marzana y Urazurrutia son algunos de los proyectos que permite dicha inversión.

Este año Bilbao Ría 2000 está ejecutando un importante volumen de obras en todas sus áreas de



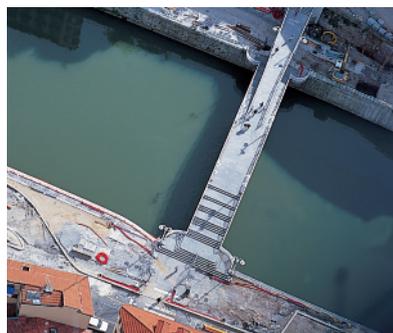
actuación: Abandoibarra, Ametzola, Variante Sur Ferroviaria, Bilbao La Vieja y Barakaldo. Y para ello, el Consejo de Administración de la Sociedad aprobó para este ejercicio 2002 la mayor inversión en obra de su historia: 81,28 millones de euros, un 95,6 por ciento más que el año pasado. Concretamente, el volumen de obra ejecutada en Bilbao crecerá un 131 por ciento y un 37,8 por ciento en Barakaldo. Unas cifras que dan buena cuenta de la importancia de las propuestas que saldrán adelante en 2002.

Esta inversión permitirá, antes de que termine el año, pasear por el Parque de Ribera (que une el Palacio Euskalduna y el Museo Guggenheim), cruzar la pasarela peatonal Pedro

Arrupe, que unirá Abandoibarra con la Universidad de Deusto, y circular por una nueva y ampliada Avenida de las Universidades.

Otros proyectos en curso que concluirán en 2002 son la urbanización de los muelles de Marzana y Urazurrutia en Bilbao La Vieja, la restauración del cargadero de mineral situado en el Parque de Ribera del Nervión en Barakaldo o la conexión viaria entre las calles Santiago Brouard y Gordóniz en Ametzola.

Además, BILBAO Ría 2000 continuará con otras obras en curso como la recientemente iniciada para construir la estación intermodal de San Mamés, en la que confluirán los servicios de Renfe, el Metro, el Tranvía y Termibús, o las obras de polideportivo de Lasasarre y el cierre norte de la ronda de circunvalación de Barakaldo.



Finalmente, el presupuesto aprobado ha permitido, asimismo, iniciar otras obras como la ampliación del Parque de Ametzola; la urbanización del Muelle de La Merced y la Naja (Bilbao La Vieja); y el inicio del nuevo campo de fútbol y del bulevar Murrieta, ambos en Barakaldo.



Abandoibarrako bigarren fasea urbanizatzea, Ametzolako Parkea zabaltzeko lanak hastea eta Martzana eta Urazurrutia kaiak urbanizatzen amaitzea dira inbertsio horrekin gauzatu ahal izango diren proiektuetako batzuk.

Aurten, BILBAO Ría 2000 lan ugari egiten ari da bere jarduketarekin guztietan: Abandoibarran, Ametzolan, Hegoaldeko Saihesbidean, Bilbo Zaharrean eta Barakaldon alegia. Horretarako, Sozietateko administrazio-kontseiluak obretarako inoizko inbertsiorik handiena onartu zuen 2002. urteko ekitaldirako: 81,28 milioi euro, iaz baino ehuneko 95,6 gehiago. Zehazki, Bilbon egindako lanen bolumena ehuneko 131 handiagoa izango da, eta Barakaldon egindako bolumena ehuneko 37,8 handiagoa. Zifra horiek argi erakusten dute 2002an aurrera aterako diren proposamenen garrantzia.

Inbertsio horri esker, urtea amaitu baino lehen, herritarrak Erriberako Parkean paseatu ahaliko dira (Euskalduna Jauregiaren eta Guggenheim Museoaren artean), ibaia zeharkatu ahaliko dute Pedro Arrupe oinezkoentzako zaldainetik

(Abandoibarra eta Deustuko Unibertsitatea lotuko ditu) eta Unibertsitate etorbide berri eta zabalduan ibili ahaliko dira.

Gaur egun egiten ari diren beste obra batzuk ere 2002an amaituko dira, besteak beste Bilbo Zaharreko Martzana eta Urazurrutia kaien urbanizazioa, Barakaldon Ibaizabal ibaiaren ertzeko parkean dagoen mineral-kargalekuaren zaharberritzea eta Ametzolako Santiago Brouard eta Gordoniz kaleak elkarrekin lotzea.

Gainera, BILBAO Ría 2000ek jadanik hasiak diren beste obra batzuk egiten jarraituko du, hala nola San Mamesko geltoki intermodala, Lasasarreko kiroldegia eta Barakaldoko ingurubidea iparraldean bukatzea. San Mamesko geltoki intermodalean Renfe, Metroa, Tranbia eta Termibus egongo dira.

Azkenik, onartutako aurrekontuari



esker, zenbait obra hasi ahal izan dira, hala nola Ametzolako Parkea handitzea, Bilbo Zaharreko Naxa eta Mesedeetako kaiak urbanizatzea eta Barakaldoko futbol-zelai berria eta Murrieta bulebarra egitea.

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).

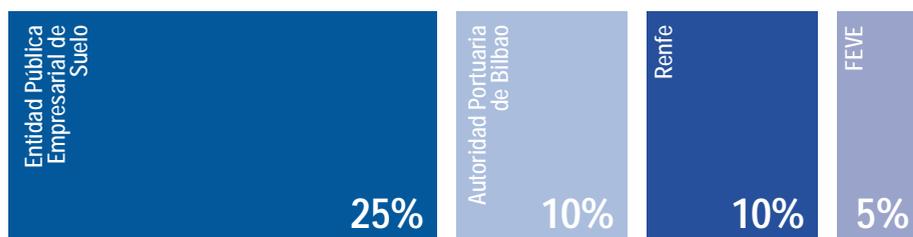
Su misión es recuperar zonas degradadas o áreas industriales en declive del Bilbao metropolitano. Para lograrlo, coordina y ejecuta proyectos que integran urbanismo, transporte y medio ambiente. Actualmente, sus áreas de actuación son Abandoibarra, Ametzola, Variante Sur, Barakaldo y Bilbao La Vieja.

BILBAO Ría 2000 nació con una aportación de capital de 1,8 millones de euros. 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 557 millones de euros. Esto es posible gracias a que los accionistas ceden los terrenos que poseen en zonas centrales de Bilbao y Barakaldo, al tiempo que los Ayuntamientos modifican los usos previstos para dichos suelos. BILBAO Ría 2000 invierte en su urbanización y vende las parcelas a promotores privados, con lo que se obtiene un excedente que 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.

BILBAO Ría 2000

QUÉ ES, QUÉ HACE Y CÓMO SE FINANCIA?

ZER DA, ZER EGITEN DU ETA NOLA FINANTZATEN DA?



BILBAO Ría 2000 kapital publikoko sozietate anonimoa da eta 1992ko azaroaren 19an sortu zen. Estatuko Administrazio zentralak eta Euskal Autonomia Erkidegoko administrazioek osatzen dute, erdi bana. Estatuko Administrazioa Sustapen Ministerioaren eta beraren menpeko zenbait enpresen bidez dago ordezkaturik (SEPES Lurzoruaren Enpresa Erakunde Publikoa, Bilboko Portu Agintaritza, Renfe eta FEVE), eta EAEko administrazioak Eusko Jaurlaritzaren, Bizkaiko Foru Aldundiaren eta Bilboko eta Barakaldoko Udalen bidez.

Sozietatearen egitekoa Bilbo metropolitarrako zona andeatuak eta gainbehera dauden industria-eremuak berreskuratzea da. Horretarako, hirigintzaren, garraioaren eta ingurumenaren arloko proiektuak koordinatu eta gauzatzeko dituzte. Gaur egun, hauek dira haren jarduketak-esparruak: Abandoibarra, Ametzola, Hegoaldeko Saihesbidea, Barakaldo eta Bilbo Zaharra.

BILBAO Ría 2000 sortzeko, 1,8 milioi euroko kapitala ezarri zen. Orduz geroztik, sozietateak aurrekontu publikoak erabili gabe finantza-oreka lortzeko gaitasuna erakutsi du. Gaur egun, 557 milioi euroko inbertsioa dauka aurreikusita proiektu guztietarako. Bi bidetatik lortu du hori: batetik, akziodunek Bilboko eta Barakaldoko erdialdean dituzten lursailak uzten dizkiote; bestetik, udalek lurzoru horien kalifikazio urbanistikoa aldatzen dute. BILBAO Ría 2000ek lursailak urbanizatzeko dirua jartzen du eta sustatzaile pribatuei saltzen dizkie partzelak. Horrela lortzen duen soberakina hiriarentzat garrantzitsuak diren lanetan inbertitzen du berriro, hala nola Hegoaldeko Saihesbidean, Bilbo Zaharrean eta Urban-Barakaldo programan. Gainera, BILBAO Ría 2000ek 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. Benigno Blanco Rodríguez Secretario de Estado de Infraestructuras del Ministerio de Fomento D. Inaki Azkuna Urreta Alcalde de Bilbao. Presidente BILBAO Ría 2000 D. Angel M^a Nieva García Director General BILBAO Ría 2000 D. Pedro M^a Vargas Corta Letrado y Vicesecretario del Ayuntamiento de Bilbao D. Antonio Basagoiti Pastor Concejal del Ayuntamiento de Bilbao D. José M^a Gorordo Bilbao Concejal 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 Concejal del Ayuntamiento de Bilbao
Ausentes en la fotografía: D. Manuel Urquijo Urrutia Viceconsejero de Presupuestos y Control Económico del Gobierno Vasco D. Enrique Villar Montero Delegado del Gobierno en el País Vasco D. Carlos Pera Tambo Alcalde de Barakaldo D. Javier Madrazo Lavín Consejero de Vivienda y Asuntos Sociales del Gobierno Vasco D. Ramón Escribano Méndez Director General de Infraestructura y Servicios de Renfe



Actualidad

Bilbao. La cultura como proyecto de ciudad

Una publicación que recoge el interés de profesionales e instituciones francesas por la experiencia de transformación de Bilbao.

El Ministerio de Fomento francés y BILBAO Ría 2000 han editado *Bilbao. La cultura como proyecto de ciudad*, un libro que recoge los coloquios Proyecto Urbano celebrados en Bilbao sobre el proceso de transformación de la ciudad.

A lo largo de la publicación queda patente la admiración que el cambio que está experimentando la villa despierta en propios y extraños. También destaca cómo esta transformación no sólo viene de la mano de grandes nombres del mundo de la arquitectura – Gehry, Calatrava, Foster – e incluye la sobresaliente intervención de jóvenes arquitectos locales en ella.

Expertos de muy diversos ámbitos analizan el proceso: Iñaki Azkuna, alcalde de Bilbao; Ángel Nieva, director general de BILBAO Ría 2000; Patxi Ormazabal, a la sazón consejero de Ordenación del Territorio del Gobierno Vasco; Fernando Nasarre, director general de Vivienda y Urbanismo del Ministerio de Fomento; o Ibon Areso, teniente alcalde y delegado de Urbanismo del Ayuntamiento de Bilbao, ofrecen la visión institucional de este proceso de cambio. Junto a

ellos, arquitectos como Eduardo Leira, José Luis Burgos, Agustín de la Brena, Carlos Lázaro o Jordi Borja; los ingenieros Fernando Revuelta y Pablo Otaola; el director de la Cámara de Comercio de Bilbao, Juan Luis Laskurain y el crítico de arquitectura francés Frédéric Edelmann, realizan un exhaustivo repaso de las claves de este proceso.

De especial interés resulta el análisis de Ariella Masbouni, arquitecta de la dirección de Urbanismo, Vivienda y Construcción del Ministerio de Fomento francés y directora de los coloquios Proyecto Urbano, que define a Bilbao como “la nueva Meca del urbanismo”.

Frantziako Sustapen Ministerioak eta BILBAO Ría 2000ek Bilbao. La cultura como proyecto de ciudad *liburua argitaratu dute*. “Hiri Proiektua” izenarekin Bilbon hiriarren itxuraldatze-prozesuari buruz egin ziren solasaldiak biltzen ditu liburuak.

Liburuan argi eta garbi ageri da hirian gertatzen ari diren aldaketek bertokoei zein kanpokoei eragiten dieten miresmena. Orobat erakusten du transformazio horren egileak ez direla arkitekturen munduko izen handiak bakarrik – Gehry, Calatrava, Foster –, baizik eta bertako arkitekto gazteak ere lan bikaina eta garrantzi handikoa egiten ari direla.



C. Lázaro, A. Masbouni, I. Azkuna, A. Nieva y A. Zabalbeaskoa

Liburuan, arlo askotako adituak mintzo dira prozesuaz, hala nola Iñaki Azkuna Bilboko alkatea, Ángel Nieva BILBAO Ría 2000eko zuzendari nagusia, Patxi Ormazabal Eusko Jaurlaritzako Lurralde Antolaketa, Etxebizitza eta Ingurumen sailburu ohia, Fernando Nasarre Sustapen Ministerioko Etxebizitza eta Arkitektura zuzendari nagusia eta Ibon Areso Bilboko Udaleko alkateordea eta Hirigintza, Lanak eta Zerbitzuak Saileko ordezkaria. Horiek guztiak instituzioen ikuspegitik aztertu dute prozesua. Bestetik, hainbat arlotako profesionalak zehatz-mehatz aztertu dituzte prozesuaren gakoak. Hauek dira horietako batzuk: Eduardo

Leira, José Luis Burgos, Agustín de la Brena, Carlos Lázaro eta Jordi Borja arkitektoak; Fernando Revuelta eta Pablo Otaola ingeniariak (Pablo Otaola BILBAO Ría 2000eko zuzendari nagusi ohia da eta, neurri handi batean, berak egin du liburua); Juan Luis Laskurain Bilboko Merkataritza Ganberako zuzendari nagusia eta Frédéric Edelmann arkitektura kritikari frantsesa.

Bereziki interesgarria da Ariella Masbouniren iritzia, Bilbo “hirigintzaren Meka berria” dela uste baitu. Ariella Masbouni Frantziako Sustapen Ministerioko Hirigintza, Etxebizitza eta Eraikuntza Zuzendaritzako arkitektoa eta Hiri Proiektua solasaldien zuzendaria da.

SUSCRIPCIONES Si desea recibir la revista BILBAO Ría 2000, solicítela llamando al teléfono 94 443 35 71 o a través de nuestra web www.bilbaoria2000.com. Si lo prefiere, puede enviar sus datos personales al apartado de Correos 947, 48080 Bilbao o por fax al 94 444 38 62 (nombre, apellidos, dirección y profesión).

HARPIDETZAK BILBAO Ría 2000 aldizkaria jaso nahi baldin baduzu, eska ezazu 94 443 35 71 telefonora deituta edota www.bilbaoria2000.com gure web orrialdearen bidez. Nahiago baldin baduzu, postaz nahiz faxez ere bidal ditzakezu zure datuak (izena, abizenak, helbidea eta lanbidea), 947 Posta Kutxa, 48080 Bilbao-ra 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 Lasesarre

Canalización y Parque Ribera del río Galindo

Nuevo estadio de fútbol

Sistema neumático de recogida selectiva de residuos sólidos urbanos

Paso inferior bajo las vías de Renfe

2.200 nuevas viviendas (525 de promoción pública)

50.000 m² destinados a zona de actividades económicas

Parque temático de ocio

Zonas verdes

Proyectos

Urbanización de la Plaza Corazón de María

Aparcamiento bajo la Plaza Corazón de María

Urbanización de los muelles de La Merced, Marzana y Urazurrutia

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



Plaza Desierto



Nuevo trazado de la BI-3739

Urban
Barakaldo

Galindo

Bilbao La Vieja



BILBAO Ría 2000