

Bilbao Ría 2000

Revista de divulgación editada por la sociedad BILBAO Ría 2000 Noviembre 2002 – Abril 2003 Número 6



Abandoibarra
La torre foral
LA PASARELA Y CHILLIDA

Infraestructuras
Ferrovias
La Peña, más cerca
ABANDO Y SANTURTZI

Bilbao La Vieja
Una nueva plaza

BARAKALDO
El nuevo
polideportivo

Ametzola
Un lugar tranquilo

Actuaciones finalizadas



Parque de Ribera, Abandoibarra

Abandoibarra
Reparación de muelles
Ampliación de la Avenida de las Universidades

Ametzola
Sistema neumático de recogida de residuos sólidos urbanos
Parque de Ametzola
Nuevas calles



Parque de Ametzola y estación



Estación de Santurtzi

Infraestructuras Ferroviarias
Modificación de la línea FEVE a su paso por Ametzola
Nuevo trazado 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 Avenida del Ferrocarril entre Puente de Gordóniz y Luis Briñas

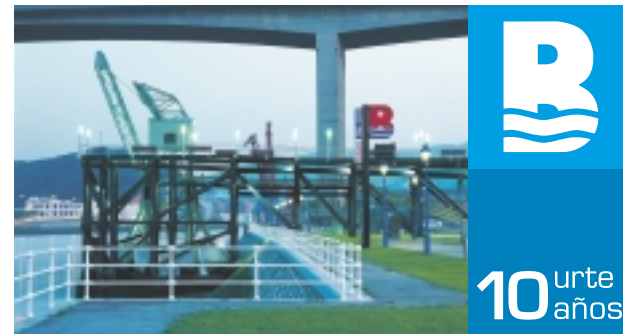
Barakaldo
Urbanización de la Herriko Plaza
Reurbanización del Paseo de los Fueros
Reurbanización de las calles Portu y Pormetxeta
Urbanización de la Plaza Auzolan y entornos
Rehabilitación de medianeras
Centro de Servicios Sociales
Rehabilitación del edificio Centro de Formación
Rehabilitación del edificio Ilgner
Central de recogida de residuos sólidos urbanos
Nueva red viaria
Area de actividades económicas
Desvío parcial de la carretera BI-3739 (3ª fase)
Reparación de muelles de la Ribera del Nervión
Nueva plaza Desierto
Rehabilitación del cargadero de mineral



Calle Arana, Barakaldo

Editorial

Editoriala



BILBAO Ría 2000 acaba de cumplir diez años de existencia. Desde aquel 19 de noviembre de 1992 hasta hoy han cambiado muchas cosas en el área del Bilbao Metropolitano, y siguen cambiando. Esta revista que tiene usted en sus manos ha sido notario del nacimiento y desarrollo de algunas de ellas, de todas las que han sido llevadas a cabo por quienes a lo largo de esta década hemos formado parte de la Sociedad que inició entonces su andadura.

Aquel gran proyecto nació en medio de una crisis industrial que fue muy dura para los municipios del Nervión. BILBAO Ría 2000 se iba a ocupar de la ingente tarea de recuperar, para Bilbao y Barakaldo, los terrenos que la industria abandonaba. En esas circunstancias tan duras, marcadas por las graves dificultades que atravesaba la sociedad vizcaína, la idea de comenzar un trabajo de estas características pudo parecer una tarea inalcanzable. Y ciertamente hubiera sido imposible si quienes creyeron en este proyecto desde su inicio no hubieran contado con dos cosas fundamentales: el convencimiento de que aquel proyecto colectivo podía ser una realidad y la firme decisión de llevarlo a cabo.

Los lectores habituales de nuestra revista saben que BILBAO Ría 2000 es el resultado del esfuerzo común de las empresas e instituciones que la componen: El Ministerio de Fomento, los ayuntamientos de Bilbao y Barakaldo, la Diputación Foral de Bizkaia, el Gobierno Vasco, la Autoridad Portuaria de Bilbao, Renfe y FEVE son socios diferentes en su actividad pero igual de comprometidos con un proyecto regenerador común para el que BILBAO Ría 2000 es un instrumento básico. La cesión de terrenos de gran importancia urbanística, y de no menos valor económico, que nuestros socios hacen en favor del proyecto global es lo que sostiene a BILBAO Ría 2000 y, no hay que olvidarlo, lo que permite que se hayan podido llevar a cabo algunos de los más importantes proyectos de regeneración urbana.

Han sido, efectivamente diez años de trabajo duro pero una transformación de la envergadura de la que están sufriendo Bilbao y la Ría no es tarea exclusiva de un grupo de personas. BILBAO Ría 2000 es sólo una herramienta para ese trabajo que, necesariamente, es colectivo. El trabajo continúa. En este número encontrará información acerca de la forma definitiva que va a adquirir Abandoibarra, con la excepcional torre que César Pelli está diseñando para la Diputación Foral de Bizkaia.

También uno de nuestros consejeros de referencia obligada, que nos ha acompañado desde nuestros inicios, el Diputado General de Bizkaia, Josu Bergara, nos habla de su experiencia con BILBAO Ría 2000.

Ocupan un lugar destacado en estas páginas las obras de William Tucker, Eduardo Chillida, Casto Solano y Manolo Valdés, que se instalarán en Abandoibarra, La Casilla y el puente de Cantalojas. Sobre ellas han tenido la amabilidad de enviarnos sus colaboraciones, Luis Chillida, director de Chillida Leku, Lorenzo Fernández Ordóñez, director de la obra de la pasarela que su padre concibió y el Director de Bilbao Arte, Javier Riaño.

Además encontrará en este número, entre otras informaciones, datos acerca del proyecto de ampliación del puente de Cantalojas, de la Avenida del Ferrocarril, de la renovada plaza de la Casilla y de las infraestructuras deportivas en Barakaldo.

Ángel María Nieva
Director general de BILBAO Ría 2000

BILBAO Ría 2000ak hamar urte bete berri ditu. 1992ko azaroaren 19 horretatik gaurdaino, Bilbao Metropolitarran gauza asko aldatu eta aldatzen ari dira. Zuk orain esku artean daukazun aldizkari hau, eurentariko batzuen jaiotza eta garapenaren baratari izan da, hamarkada honetan zehar, orduan jaio zen Elkarte horren parte izan garenok burutu ditugun guztienak, hain zuzen ere.

Proiektu handi hura Nerbioko udalerrientzat oso gogorra izan zen krisi industrial baten erdian jaio zen. BILBAO Ría 2000, industriak uzten zituen lurak Bilbao eta Barakaldorentzat berreskuratzeaz arduratuko zen. Hain egoera latzan, Bizkaiak orduan zeuzkan arazo larriek markatuta, ezaugarri horietako lan bati hasiera ematea ezinezkoa irudi zitekeen. Eta egia esan, ezinezkoa izan zatekeen proiektu honetan sinestu zutenek ez balituzte oinarrizko gauza bi eduki: taldearen proiektu hori errealitatea izatean sinestea eta aurrera eramateko erabaki tinkoa hartu izatea.

Gure aldizkariaren ohizko irakurleek dakite, BILBAO Ría 2000, bera osotzen duten enpresa eta erakundeen ahaleginen emaitza dela: Fomento Ministerioa, Bilbao eta Barakaldoko Udalak, Bizkaiko Foru Aldundia, Eusko Jaurilaritza, Bilboko Portu Agintaritza, RENFE eta FEVE bazkide ezberdinak dira euren zereginetan baina denak daude neurri berean konprometituak BILBAO Ría 2000 funtsezko tresna den proiektu eraberritzaile komunarekin. Gure bazkideek proiektu globalaren alde garrantzi urbanistiko handiko eta balio ekonomiko bereko lurak uztea da BILBAO Ría 2000 mantentzen duena eta, ahaztu behar ez dena, hiri eraberritze proiektu garrantzitsuenetarikoa batzuk burutu ahal izatea ahalbidetu duena.

Egia esan, lan gogorreko hamar urte izan dira, baina Bilbao eta bere Ibaia izaten ari diren aldaketa sakona ez da pertsona talde bakar baten lana. BILBAO Ría 2000, nahita ez talde-lana izan behar duen lan horretarako tresna bat baino ez da. Lanak darrai. Ale honetan, Abandoibarrak azkenean izango duen itxurari buruzko informazioa aurkituko duzue, Cesar Pelli Bizkaiko Foru Aldundiarentzat diseinatzen ari den aparteko dorrearekin batera.

Hasieratik gurekin egon den eta derrigorrez aipatu behar dugun gure kontseilari batek ere, Bizkaiko Diputatu Nagusia, Josu Bergarak, hain zuzen ere, BILBAO Ría 2000arekin izan duen esperientziak hitzegiten digu.

Orrialde hauetan leku berezia daukate, Abandoibarran, La Casilla eta Cantalojas zubian jarriko diren William Tucker, Eduardo Chillida, Casto Solano eta Manolo Valdesen lanek. Eskerrak eman nahi dizkiegu hauei buruz kolaborazioak bidali dizkiguten Chillida Lekuko zuzendaria den Luis Chillidari, Lorenzo Fernandez Ordoñezi, bere aitek iruditu zuen pasarelaren lanen zuzendaria dena eta, Bilbao Arteko zuzendaria den Javier Riañori.

Ale honetan gainera, beste batzuren artean, Kantalojas zubiaren handiagotze proiektua, Trenbidearen Etorbidea, eraberritutako La Casilla plaza eta Barakaldoko kirol azpiegituri buruzko informazioak ere aurkituko dituzu.

Ángel María Nieva
BILBAO Ría 2000ren Zuzendari orokorra



Sumario

Aurkibidea



Editorial 3 Editoriala

Correo del Lector 5 Irakurlearen posta

Abandoibarra

Abandoibarra toma forma 6 Abandoibarra itxura hartzen doa

El nuevo puente 10 Zubi berria

Esculturas en el parque 12 Eskulturak parkean

Ametzola

Avenida del Ferrocarril 14 Trenbide etorbidea

Un espacio tranquilo 16 Espazio lasaia

Infraestructuras Ferroviarias

Restauración de Abando 21 Abandoren berriztapena

La Peña conecta con el centro 22 La Peña erdigunetik hurbilago

Estación de Santurtzi 24 Santurtziko geltokia

Barakaldo

Infraestructuras deportivas 26 Kirol azpiegiturak

Bilbao La Vieja

BLV recupera sus muelles 28 BZ-k bere nasak berreskuratu ditu

Cantalojas 30 Kantalojas

Actualidad

Vuelve el tranvía 32 Tranbia itzuli egin da

BILBAO Ría 2000 hoy 33 BILBAO Ría 2000 gaur

Correo del lector

Irakurlearen posta

Akaris topográficos

Las obras del campo de fútbol de Lasesarre avanzan, y de ello encontrará información en este número. El arquitecto Eduardo Arroyo, autor del proyecto, nos remite su siempre apasionada visión de esta obra, que va a dotar a Barakaldo de una infraestructura deportiva de primera magnitud.

...llegaron en barcos foráneos equipos ingleses imposibles enseñando a algunos lugareños una nueva idea, absurda en un principio, de cómo acercarse a la Naturaleza dando patadas a un balón...

...con el clinker blanco delimitando la verde y húmeda hierba, cualquier campa que se llenara de curiosos valía y en sus laderas sentados, cerca, tan cerca, algunos se quitaban la boina y se levantaban a jugar...

...una vez más, otra campa donde sentarse rodeados de verde y una nueva oportunidad de avanzar hacia la Naturaleza...

...con 1001 árboles, recuerdo de otras tantas futuras noches memorables en el parque del nuevo estadio...

...sin embargo, qué difícil es construir “con” la Naturaleza, siempre hemos estado enfrentados a ella y nuestros recursos para imitarla son toscos y limitados...

...calles cubiertas de follaje, camuflajes sensibles de material vegetal-artificial y boscosas variaciones luminosas bajo los pliegues de las marquesinas protegiéndonos de la lluvia e incitando a traspasarlos...

...reflejos en cubiertas translúcidas, permeables a la suave luz del Norte y alguna que otra vez a la lluvia domesticada, penetrando en los jardines interiores con la esperanza de que un día cualquiera llueva vertical...

...accesos a otras geografías que controlan y distribuyen las pasiones en interiores emblemáticos...

...múltiples miniedificios de configuraciones independientes y diferenciados mediante pliegues, jardines particularizados y nuestras diferentes maneras de mirar...

...un estadio no es solo para el deporte... puede que incluso haya gente a la que no le guste el fútbol...

...¿una hora y media a la semana de catarsis masculina es suficiente para justificar un edificio? ¿por qué no imaginar una semana fructífera con reuniones de amas de casa divertidas y perversas, mítines de partidos desconcertados o incluso txistularis organizando su próximo pasacalles?...

...con fútbol o sin él siempre nos quedará para compartir entre todos una suave lámpara al atardecer, un papel arrugado capaz de marcar a modo de baliza una nueva topografía luminosa, emblema de supervivencia de un irre recuperable pasado glorioso...

...a todas luces, un lugar para un futuro emocionante...

Eduardo Arroyo 2002

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

Si lo desea, puede enviarnos sus cartas, con una extensión no superior a 30 líneas, a la siguiente dirección: BILBAO Ría 2000 Correo del lector C. José María Olabarri, 4 Planta C 48001 Bilbao

Nos visitaron

La regeneración urbanística del Bilbao Metropolitano sigue despertando interés en todo el mundo. En estos meses hemos tenido la oportunidad de explicar los proyectos que llevamos a cabo a diversos grupos de arquitectos, urbanistas, estudiantes y responsables públicos que se han dirigido a nosotros con objeto de informarse del trabajo que se desarrolla en todo el área del Nervión.

Recibimos a un nutrido grupo de arquitectos italianos, que visitaban Bilbao con intención de informarse de la experiencia de regeneración urbana y del funcionamiento de BILBAO Ría 2000.

También nos visitaron un grupo de empresarios y funcionarios de obras públicas de la Alta Normandía que, de la mano de la Cámara de Comercio Francesa en Bilbao, nos invitaron a presentar nuestros proyectos.

Arquitectos noruegos, de la empresa de construcción estatal STATBYGG también se interesaron por lo realizado en el Bilbao metropolitano.

Hemos tenido el placer de atender a una delegación del Instituto Municipal de Planeación de la ciudad mexicana de León, especialmente interesados en la recuperación de espacios industriales.

Además de estos visitantes profesionales hemos atendido otras numerosas peticiones de información de diversas escuelas de arquitectura y universidades.

Bisitatu gintuzten

Bilbao Metropolarraren berritze urbanistikoak mundu guztian interesatzen jarraitzen du. Hilabete hauetan, burutzen ari garen proiektuak azaltzeko aukera izan dugu, Nerbioiko alde osoan garatzen ari den lanari buruzko informazioa jasotzeko gugana etor diren arkitektu, urbanista, ikasle eta arduradun publikoen hainbat talderi.

Arkitektu italiarren talde handi samarra izan genuen gurekin; Bilbora etorri ziren hiriaren berritze esperientziaz eta BILBAO Ría 2000aren funtzionamenduaz informazioa jasotzeko.

Normandia Garaiko enpresari eta herri-laneko funtzionari talde batek ere bisitatu gintuen eta Bilbon dagoen Merkataritza Ganbara Frantziarren eskutik, gure proiektuak aurkez genitzan eskatu ziguten.

STATBYGG eraikuntza estataleko enpresako arkitektu noruegarrei ere Bilbao metropolitarran egindakoa interesatzen zitzaien.

Oso gustora egon gara ere Mexikoko Leon hiriko Planeazio Udal Institutuko ordezkariekin, industria espazioen berreskurapenean bereiziki interesaturik zeudenak.

Bisitari profesional guzti hauez gain, arkitekturako hainbat eskola eta unibertsiteren eskaera anitzak ere erantzun ditugu.

Abandoibarra itxura hartzen doa

ABANDOIBARRA TOMA FORMA

Los acuerdos en torno a la Torre de la Diputación Foral de Bizkaia, permiten dibujar la silueta definitiva de la zona.

El 24 de octubre pasado, el Consejo de Administración de BILBAO Ría 2000 aprobó el diseño preliminar del proyecto diseñado por el arquitecto César Pelli para la nueva sede que centralizará en Abandoibarra todos los servicios de la Diputación Foral de Bizkaia.

La nueva torre, concebida como un hito urbano de primera magnitud, completará la imagen excepcional de la zona de Abandoibarra, actualmente flanqueada por el Museo Guggenheim Bilbao y el Palacio Euskalduna. Su silueta será un nuevo hito sobre el cielo bilbaíno.

El proyecto del arquitecto César Pelli permitirá a la Diputación Foral agrupar sus departamentos en un edificio prepara-

**Un atrio
acristalado
concentrará
los servicios
forales de
atención al
público.**

do, además, para acoger todas las infraestructuras tecnológicas necesarias. Actualmente los distintos servicios de la institución foral se encuentran ubicados en diversos edificios de la

ciudad. La construcción de la torre abrirá nuevas posibilidades para el uso de esos edificios, entre los que no faltan algunos de especial valor arquitectónico.

El diseño de la torre contempla la creación de un gran atrio público, adaptado a la forma oval de la nueva plaza de Euskadi, que contribuirá así a definir ese espacio urbano. De hecho el atrio, en el que se centralizarán los servicios de atención al público de la Diputación, será visi-

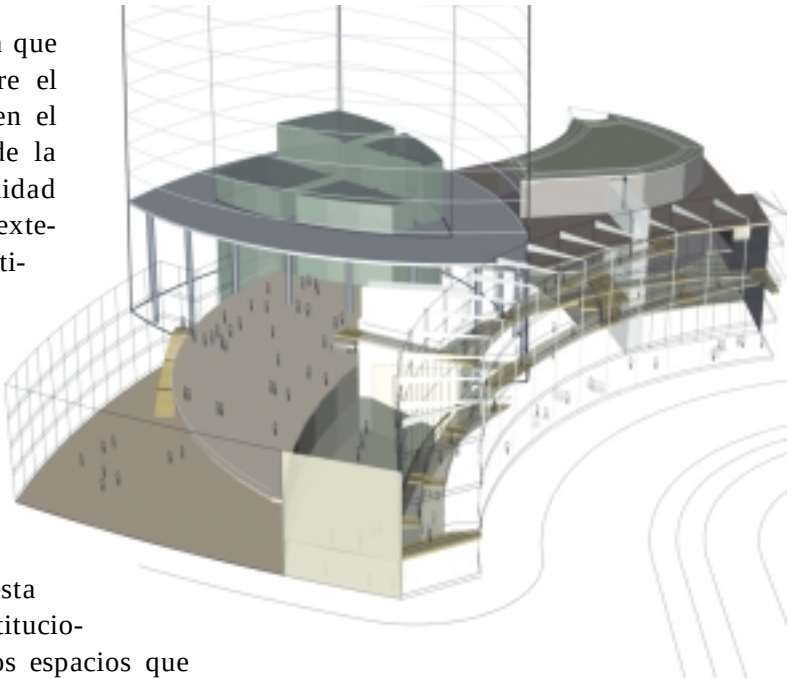
ble desde la plaza de forma que se cree una conexión entre el movimiento de visitantes en el interior del edificio y el de la propia plaza. Esta continuidad de espacio público interior/exterior es una de las características básicas del nuevo proyecto.

La propia estructura interior del atrio, con rampas de acceso entre sus distintas alturas, contribuirá a ese efecto de unión con la plaza, que adquiere de esta forma un carácter más institucional y menos comercial. Los espacios que rodean la torre quedan abiertos, permitiendo el paso hacia el parque y ganándose espacios de uso ciudadano.

La estructura de la torre está diseñada sobre una planta triangular de lados suavemente curvados que se estrecha levemente a medida que va ganando altura. Su superficie acristalada también es una característica especialmente valorada por su autor, que la estima como adecuada para una institución pública.

El proyecto aprobado permitirá disponer de una zona verde mayor que la inicialmente prevista. La superficie edificable sobre el conjunto de la parcela pasa de 74.356 m² a 60.000 m².

En Abandoibarra continúan actualmente las obras de construcción del Hotel Sheraton, diseñado por el arquitecto mexicano Ricardo Legorreta y del bloque de viviendas contiguo, realizado según proyecto de Luis Peña Ganchegui.

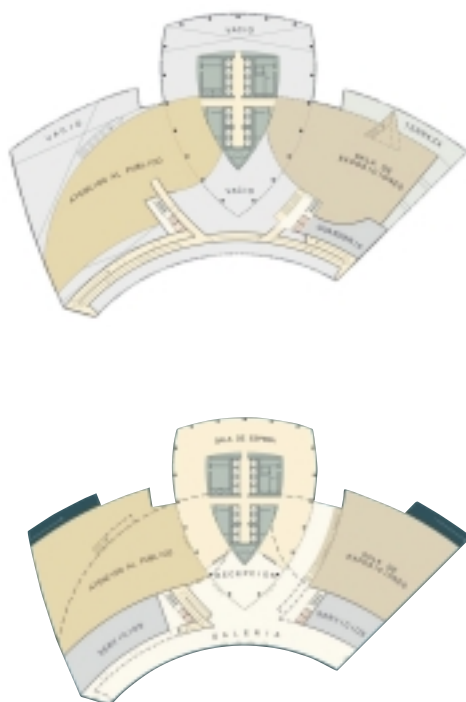


También están en curso las obras de construcción del paseo de Ribera, de la pasarela Pedro Arrupe, frente a la Universidad de Deusto, y del centro de ocio Zubiarte, según proyecto de Robert Stern.

Así será la torre foral

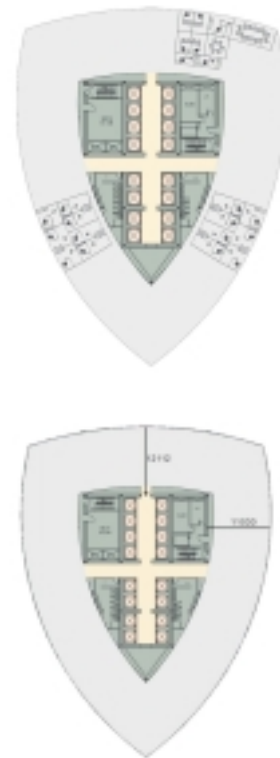
El proyecto presentado por César Pelli en Bilbao está aún por definir en sus detalles concretos. Sin embargo el arquitecto pudo mostrar en su última visita a Bilbao buena parte de las que serán sus características básicas.

La torre alcanzará finalmente en torno a 160 metros de altura, lo que supone una reducción respecto a las magnitudes que se consideraron en los proyectos anteriores. Pelli indicó que había reducido la altura del edificio para ganar elegancia y adaptarse de esa forma a la escala de la ciu-



dad. De hecho el número de pisos también se ha reducido algo respecto al último proyecto. En todo caso la torre foral será el edificio más alto de Bilbao.

Constará de 35 pisos como máximo, aunque el arquitecto indicó que también podrían ser dos o tres menos. En sus 60.000 metros cuadrados de superficie trabajarán 1.164 personas.



La forma ahusada del edificio hace que no todas las plantas tengan la misma superficie. La mayor de ellas tendrá 1.812 m² y la más alta 1.450 m² (362 m² menos).

En su parte inferior, además de los servicios públicos de la Diputación Foral, se ha previsto en principio la instalación de un gimnasio, guardería, farmacia y algunas cafeterías.

El proyecto definitivo podrá estar elaborado en unos doce meses y su construcción se estima que llevará otros treinta, dependiendo del número de plantas de garaje que finalmente se construyan. Según el autor, las plantas subterráneas son la parte cuya construcción resultará más laboriosa y complicada.

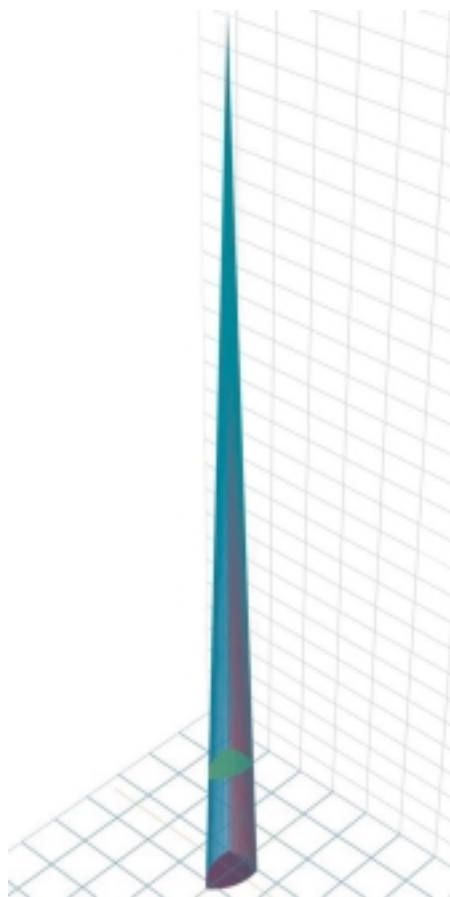


Joan den urriaren 24an, BILBAO Ría 2000ko Administrazio Kontseiluak, Cesar Pelli arkitektuak Abandoibarran Bizkaiko Foru Aldundiko zerbitzu guztiak biltzeko diseinatu duen egoitza berriaren hasierako proiektuaren diseinua onartu zuen.

Dorre berriak, hiri mugarría izan nahi duenak, gaur egun Guggenheim Bilbao Museoak eta Euskalduna Jauregiak inguratzen duten Abandoibarra aldearen aparteko itxura osotuko du. Bere irudia erreferentzia berria izango da zeru bilbotarran.

Cesar Pelli arkitektuaren egitasmoak Bizkaiko Foru Aldundiak bere sail guztiak batera eta beharrezko azpiegitura teknologiko guztiak hartzeko prestatu den eraikuntzan edukitzea ahalbidetzen du. Gaur egun, erakunde foralaren zerbitzuak, hiriko hainbat eraikuntzetan kokaturik aurki ditzaitezke. Dorrea egiteak eraikuntza horien erabilera aukerak gehitzen ditu, euren artean balio arkitektoniko berezia daukaten batzuk ere daudelarik.

Dorrearen diseinuak aurrikusten du atarte publiko handia egitea, Euskadi



plaza berriaren elipse moduari egokitua, hiri gunehori hobeto definitzen laguntzeko. Izatez atrioa, non Diputazioaren jendaurreko zerbitzuak bilduko diren, plaza-tik ikusi ahal da, eraikuntza barnean dauden bisitarien eta plazan dauden arteko lotura sortuz. Barneko/kanpoko gunepublikoaren jarraipen hau da, proiektu berri honen oinarritzko ezaugarri bat.

Atartearen barneko egitura berak, bere altuera ezberdinetatik sartzeko arrapalak izango dituenak, plazarekiko lotura hori lortzen lagunduko du, bere izaera, komertziala baino, instituzionalagoa bihurtuz. Dorrea inguratzen duten espazioak zabalik geratzen dira, parkerako pasabidea ahalbidetzen eta hiritarren erabilerako gunek lortuz.

Dorrearen egitura, aldeak apur bat kurbaturik eta gorantz doan neurrian estuago egiten den solairu hirukiaren gainean diseinatuta dago. Bere beirazko azalera ere autoreak bereiziki baloratzen duen ezaugarria da, bere ustez, erakunde publiko batentzat egoki bait da.

Onartutako egitasmoak hasiera bate-

César Pelli:

“La torre es un espacio muy especial. Es un ensanche del Ensanche”

– Lleva usted muchos años dando vueltas en torno a Abandoibarra y Bilbao ¿Nota en estos viajes que ha cambiado la ciudad en estos años?.

Desde mi primera visita, Bilbao me impresionó como una ciudad agradable, vivible. La Gran Vía es una de las calles más elegantes del mundo que yo conozco. Pero sí que ha ganado mucho Bilbao. Hay ciertas cosas que han cambiado muy fuertemente. Algunas muy obvias. Sin duda, el museo Guggenheim ha tenido un gran impacto y muy positivo. No sólo ha traído gente de los distintos lugares del mundo, sino que está muy bien puesto en Bilbao. Se lo he dicho a Frank Ghery ya un par de veces. La gente que cree que lo que Frank ha impuesto aquí es algo en contra de Bilbao está muy equivocada. Este es un edificio diseñado muy muy apropiadamente para Bilbao. Sigue siendo un edificio de Frank Ghery pero está hecho especialmente para Bilbao.

– La torre es el tercer hito de Abandoibarra, tenemos el Guggenheim, tenemos el Palacio Euskalduna de Congresos y de la Música, y ahora aparece la torre como un tercer elemento. ¿No puede ser mucho para un entorno como Abandoibarra?

No, porque es algo muy diferente, está justo entre los dos edificios de uso más público. La Diputación es una función pública pero el uso del público es limitado. El palacio Euskalduna y el museo Guggenheim son principalmente edificios hechos para ser usados por el público. La función de la torre es única porque es la única que asciende hacia el cielo. Es el centro de un nuevo espacio muy muy especial del Ensanche. Es un ensanche del Ensanche.

– El vestíbulo de la torre es un elemento que usted ha considerado clave. Parece querer que la Plaza de Euzkadi continúe dentro del edificio ¿es así? Exactamente. Esa es la intención exacta. Y es algo que cuando uno lo ve tiene que darse cuenta de que está invitado a ir allí. Es un lugar que invita, abierto a ir a él. Lo que también me pareció muy importante para un edificio público es que refleje transparencia.

– La torre que prepara permite un juego con la luz, algo parecido a lo que hace también el edificio de Frank Ghery. ¿Qué tiene la luz de Bilbao que encandila a los arquitectos? El edificio de Frank Ghery refleja las luces,



pero es totalmente opaco. La diferencia es que este es transparente y para mí siendo un edificio público, la transparencia tiene un significado físico y un significado simbólico poético, que para mí quizás es más importante.

Sin duda, Bilbao tiene una luz, como vimos hoy, muy hermosa. No es un sol que quema, sino que es una luz suave, muy clara muy agradable.

– Usted es un especialista en rascacielos. ¿Que es lo más difícil de proyectar edificios tan altos?

Los edificios altos son para mí un problema muy especial. Algunos piensan que es muy fácil hacer torres pero en realidad es uno de los problemas más difíciles de la arquitectura porque hay menos con lo que jugar, menos piezas. Y requieren mucha más precisión y un sentido más claro de qué es lo que esto quiere decir. Lo importante es que la torre diga País Vasco, diga Bilbao. Eso es lo que la torre tiene que decir.

an aurrikusitako baino gune berde handiagoa edukitzea suposatzen du. Lursailaren azalera eraikigarria guztira, 74.356 m²-tik, 60.000 m²-ra pasatu da.

Abandoibarran oraindik ere, Ricardo Legorreta arkitekto mexikarrak diseinutako Sheraton Hoteleko lanak eta Luis Peña Gancheguiaren proiektuaren arabera egiten ari den bere ondoko etxebizitza blokearen lanak dihardute.

Beirazko atarteak jendaurreko foru zerbitzuak bilduko ditu.

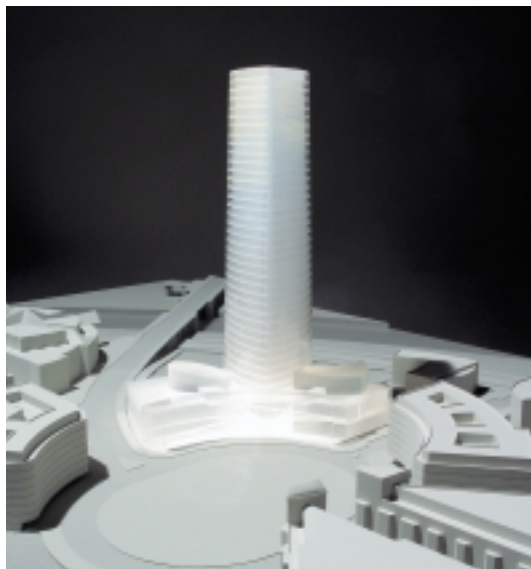
Martxan daude ere Erribera ibilbidearen eraikuntza lanak, Deustuko Unibertsitatearen aurrean doan Pedro Arrupe pasarelarenak eta Robert Stern-en proiektuaren arabeko Zubiarte aisitegiarenak.

Honelakoa izango da foru dorrea

Cesar Pellik Bilbon aurkeztu zuen egitasmoaren detaile zehatzak zehazteke daude. Hala ere, arkitektoak Bilbora egin zuen

azken bisitan, bere oinarrizko ezaugarriak izango diren batzuk eman zituen aditzera.

Azkenean, dorrearen altuera 160 metro ingurukoa izango da; honek, aurreko egitasmoetan erabiltzen ziren neurrien gutxipena suposatzen du. Pellik adierazi zuen eraikuntzari altuera kendu diola elegantzia lortzeko eta hiriaren neurrira hobeto egokitzeko. Izatez, azken egitasmoari



dagokionez, pisuen kopurua ere zerbait gutxitu da. Hala eta guztiz ere, foru dorrea Bilboko eraikuntzarik altuena izango da.

Gehienez 35 pisu izango ditu, arkitektoak bi edo hiru gutxiago ere izan ditzakela adierazi zuen arren. Bere azaleraren 60.000 metru karratuetan 1.164 pertsonak egingo dute lan.

Eraikuntzak egitura zorrotza daukanez gero, solairu guztiek ez daukate azalera bera. Euretariko handienak 1.812 m² izango ditu eta altuenak 1.450 m² (362 m² gutxiago).

Bere beheko aldean, Foru Aldundia-ren jendaurreko zerbitzuez gain, gimnasioa, haurtzaindegia, farmazia eta kafetegi batzuk jartzea aurrikusi da.

Behin betiko proiekturako hamabi bat hilabete beharko direla uste da eta bere eraikuntzarako beste hogeita hamar bat, azken hau azkenean egiten diren aparkaleku solairuen kopuruaren arabera izango delarik. Autorearen ustez, lurpeko solairuak egitea eraikitzearen alderik zailena eta neketsuena da.



Recreación gráfica del gran atrio

Altzairu eta egurrezko zubi berria

Un nuevo puente de acero y madera

La nueva pasarela y la escultura de Eduardo Chillida van a compartir espacio en Abandoibarra.

Las dos orillas de la Ría están ya unidas por otro puente. El día 24 de junio pasado se colocó la pieza central de la nueva pasarela Pedro Arrupe que une ya ambas márgenes. Después de esa complicada operación se retiraron los apoyos provisionales utilizados en las primeras fases de la obra y se colocaron las rampas de acceso que forman su estructura. Actualmente ya podemos ir descubriendo el que va a ser su aspecto definitivo.

La pasarela tiene seis entradas, que

permitirán un cómodo acceso entre ambas márgenes desde cualquier dirección. Además, su excepcional anchura permite que la conexión entre Avenida de las Universidades y Abandoibarra sea asimilable a una calle, que de hecho conectará directamente con la Plaza de Euskadi a través de la futura calle Ramón Rubial.

La pasarela ha sido pionera en algunos aspectos técnicos destacados. Es la primera obra de esta envergadura en todo el mundo que utiliza como estructura el tipo

de acero *duplex* en que ha sido construida y también ha sido una de las primeras pasarelas en cuyo diseño inicial se han incluido modernos sistemas antivibratorios.

En este momento están en marcha las obras de la estructura interior que estará cubierta de madera, lo que contribuirá a dar una sensación cálida, en contraste con la *piel* fría del exterior de acero.

La pasarela se hermana con la escultura *Begirari IV* de E. Chillida que próximamente se instalará frente a ella.



Pasarela y museo conviven en un espacio excepcional

baiaaren ertz biak zubi berri batek lotzen ditu. Joan den ekainaren 24an, alde biak lotzen dituen Pedro Arrupe deritzon zubitoaren pieza nagusia jarri zen. Oso konplexua izan zen operazio hori bukatu ondoren, lanen lehen faseetan erabili ziren behin-behineko eustarriak kendu zituzten eta bere egitura osotzen duten sarbiderako arrapalak jarri ziren. Hau guzti hau egin eta gero, azkenean izango duen bere behinbetiko itxura asma dezakegu.

Zubiak sei sarbide dauzka; honek, ibaiaren alde bietatik eta edozein lekutik errez sartzea ahalbidetuko du. Honez gainera, bere zabalera oso handia denez gero, Unibertsitateen Etorbidea eta Abandoibarrarekin lotzen denean edozein kale normalaren itxura izango du; izatez, lotura zuzena izango du Euskadiko Plazarekin etorkizuneko Ramon Rubial kalearen zehar.

Zubitoa, zenbait gai tekniko garrantzitsuetan aitzindari izan da. Mundu osoan ez dago hain neurri handiko obrarik bere egiturarako haltzairu duplexik erabiltzen duenik eta bere hasierako diseinuan ez bibratzeko sistema modernoak sartu dituen lehenetariko bat da.

Momentu hauetan, barne egituraren lanak egiten ari dira; barne egitura hau egurrez estaltzea erabaki da alde batetik berotasun sentsazioa lortu nahi delako gero, kanpoan aurki dezakegun haltzairuzko azal hotzarekin kontrastatu ahal izateko.

Zubiak gutxi barru, Eduardo Chillidaren Begirari IV izeneko eskulturarekin egingo du bat bere aurrean jarriko bait da.



CHILLIDA EN ABANDOIBARRA

Pasarela y escultura comparten espacio tal y como el ingeniero y el artista compartieron su visión del lugar.



Me piden unas líneas para presentar la escultura de *aita* llamada *Begirari IV*, “el vigía” en castellano, que va a ser colocada en breve en el lugar para el que fue concebida. Hasta la fecha mi padre había trabajado en muchas obras de hormigón junto al gran ingeniero, también fallecido, José Antonio Fernández Ordóñez. En esta ocasión Fernández Ordóñez pidió a mi padre que pensase una escultura para el futuro puente de Abandoibarra que uniría Deusto y el Museo Guggenheim. Estudiaron juntos la maqueta del puente y *aita* pensó en colocar un vigía sobre él. Estudió la escala, que era algo especialmente importante en esta obra, junto con los técnicos de Aceros de Reinosa. Finalmente se forjó una pieza enorme de acero *corten* que probablemente sea la obra de mayor diámetro en la que ha trabajado. *Aita* quedó satisfecho a pesar de que la obra no pudo verla en su lugar, puesto que está pensada para que emerja directamente del hormigón del puente que todavía no se ha terminado. La obra permanece desde hace un par de años en la entrada de la fábrica de Reinosa oxidándose mientras espera viajar a su puesto de vigía en el puente. Creo que será un buen momento para ambos cuando sus trabajos queden ya juntos, formando un conjunto para siempre como ellos lo pensaron y nunca llegaron a ver.

Luis Chillida

Recuerdo una visita...

... a Abandoibarra,

mucho antes de que se quitaran los tinglados y las naves, con Eduardo Chillida, Pili, su hijo Luis y su yerno Gonzalo, con el museo Guggenheim aún en obras. Eduardo podía elegir para colocar su escultura cualquier lugar desde el Guggenheim (que ejercía entonces cierta presión para que se colocara su escultura cerca del edificio) al Palacio de Euskalduna, pero Eduardo no veía claro en ese momento el sitio en el que colocarla. Creo que entonces tampoco sabía el tipo de escultura que debía ubicar (si una más volumétrica, como la de Gernika, o una más estilizada).

Mi padre le explicó cómo era el puente que había pensado, y luego vino a ver las maquetas de trabajo al estudio. Meses más tarde, un día mi padre me dijo que Eduardo estaba trabajando en una gran pieza vertical para colocarla cerca de la pasarela, lo cual le gustaba mucho. Recuerdo que posteriormente se hicieron varias visitas a Reinosa. Como Eduardo madrugaba tanto había que levantarse muy pronto para salir de Madrid, y llegar con el primer vuelo a Santander, donde nos recogían e íbamos, con su hijo Luis al volante, muertos de miedo en el coche, ya que a mi padre no le gustaba la velocidad en carretera.

Una de las maravillas de visitar la acería de Reinosa con Chillida era ver cómo todos los obreros le respetaban y querían. Se había hecho amigo de todos, desde los técnicos a los maquinistas, y todos estaban voluntariosos de ayudar, convencidos de que con él estaban haciendo algo único. Me impresionó que el proceso de fabricación de la escultura, una pieza de más de siete metros de alto y de un metro de diámetro, de acero corten macizo, que se introduce en un horno durante horas, días, hasta que se calienta lo suficiente para que esté al rojo vivo, y luego se golpea con un gran martillo hidráulico, fuera tan parecido al de una forja convencional, pero con una escala grandiosa, de gigantes.

Cuando uno ve una industria metalúrgica de este tipo en funcionamiento ya no puede dejar de sentir en la escultura todo el proceso que ha seguido para su fabricación, todo el calor, el ruido y las presiones que ha sufrido para llegar a tener su forma definitiva. Toda esa energía está contenida en la escultura.

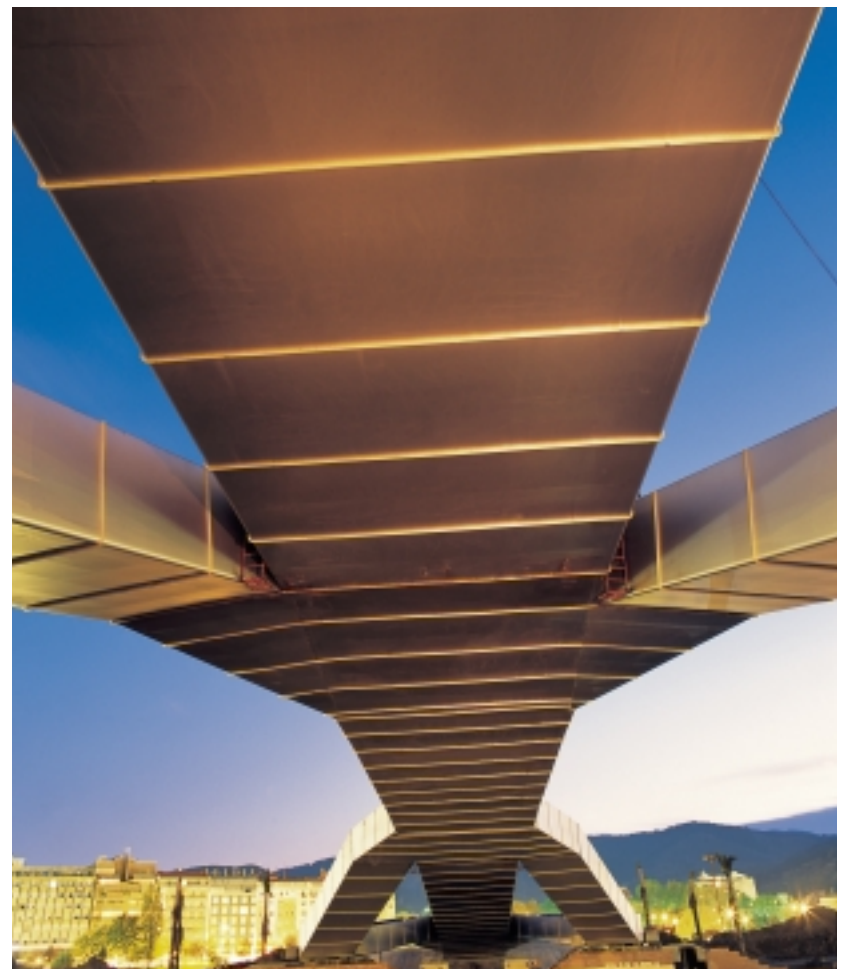
Cada vez que se quería modelar la gran pieza había que calentarla, y el proceso duraba tanto que había que dedicar días para realizar cada gesto sobre la pieza. Además si se cometía un error, si se equivocaban al golpear o doblar la pieza, ya no tenía remedio,

había que tirar todo el trabajo y empezar de nuevo desde el principio. En el ruido ensordecedor de la siderurgia Eduardo gritaba dando instrucciones para que giraran o colocaran la pieza donde él quería para que fuera cogiendo la forma deseada.

Cuando vimos que la escultura ya tenía una forma casi final, hicimos unas maquetas de trabajo para que Eduardo viera la relación de la escultura con la plaza y con el puente. Aunque la plaza luego ha ido cambiando de forma, para adaptarse al proyecto del parque, se ha mantenido como un espacio limpio, como una pequeña colina a la que llega la pasarela. En medio aparece la escultura del Begirari IV. La plaza abraza la escultura y la entrada de la pasarela. Es una plaza con un pavimento de adoquines de granito negro y con un banco perimetral en el mismo material.

Recuerdo que Eduardo quería colocar su escultura sobre una base de acero, como tiene en algunos aromas de otras piezas pero, desgraciadamente, no le dio tiempo a dejarnos un dibujo. Creo que la escultura se percibirá como una presencia que ampara todo el lugar, como el alma de una persona realmente grande, que permanece aún con nosotros, acompañándonos.

Lorenzo Fernández Ordóñez



MAIA EN BILBAO

William Tucker coloca en Abandoibarra una escultura abstracta modelada con sus propias manos, que hace referencia a la “madre Tierra”.

William Tucker, uno de los artistas más prestigiosos de la segunda mitad del siglo XX desde que perteneció a la llamada New Generation de la escultura británica, vigiló en persona la instalación en Abandoibarra, el 2 de diciembre de 2002, de su escultura *Maia*, una enigmática obra de unos dos metros de alto y de aspecto rocoso, pero que es hueca y está fundida en bronce delicadamente coloreado. En medio de aquel paisaje en creación con el que Bilbao se abre más a la Ría, arrebatado aquel día por las inclemencias del cielo, el veterano escultor de origen británico y afincado en EE UU sintió la necesidad de explicar que con ella quiere representar a “una mujer embarazada que surge de la tierra”.

Era consciente quizá de que esta obra alejada de sus pulcras y frías instalaciones en acero y hormigón que le caracterizaron antaño, tanto que parece una simple creación de la naturaleza, necesitaba de aquella vinculación conceptual a la “madre

Tierra”: figura mítica ancestral que es una referencia para la humanidad.

El artista, que nació en 1935 en El Cairo, una de las *ciudades-puerta* de Oriente, y que se licenció en Historia en Oxford años después, decidió escoger un nombre de mujer cuyo mayor predicamento en el mundo se produce en el ámbito del hinduismo: Maia sería algo así como uno de los aspectos de Shakti, el lado femenino de Brahma, la divinidad creadora: el que procura las ilusiones y el juego de los sentidos, su parte más creativa y también la más caprichosa y arriesgada.

Aunque sólo sea un título, Maia no sólo da un nombre atractivo a esta escultura de formas abruptas pero “humanizada” por un sutil tratamiento formal del volumen y la introducción de un gesto determinante en su alzado.

En su complejidad simbólica, contribuye a iluminar lo que el autor quiere significar acerca de las apariencias de las cosas, y concretamente de su escultura, con



Maia recién colocada en Abandoibarra

una obra cuya factura apenas ha comenzado a entretenerse, que es como una *pre-forma* cuyo volumen parece en tránsito hacia la forma de un torso humano que se yergue. Pero esto ya entra dentro de las “figuraciones” que el espectador

pueda hacerse ante esta singular escultura del nuevo e internacional parque bilbaíno.

J. A. González Carrera
Periodista

Abierta la Avenida de las Universidades

El pasado 23 de diciembre se abrió al tráfico la renovada avenida de las Universidades que ha sido objeto de una importante obra de restauración y ampliación. Son 646 metros de una arteria fundamental para el acceso a Bilbao que permitirá, además, la continuidad natural entre Botica Vieja y el Campo Volantín. Se conectan también los *bidegorris* de ambos lados, dando lugar a un paseo excepcional a lo largo de toda la margen.

La acera que discurre junto a la Ría se ha ensanchado hasta algo más de nueve metros. En este espacio se incluyen ahora; una acera de 4 metros de anchura, un *bidegorri* de 2,5 m de anchura, separado de la calzada por una franja de seguridad y un parterre central ajardinado de 2 metros en el que se han plantado árboles de porte medio-grande aproximadamente cada siete metros.

La obra incluye también la ampliación de la otra acera, de forma que se mejora para los peatones el tramo que une la Universidad, la Residencia Ntra. S^a del Rosario, viviendas y otros edificios.



Abandoibarra se prolonga de esta forma a través de la Ría para alcanzar la Universidad y la propia avenida por medio de la pasarela, que actúa como una auténtica calle entre ambos márgenes.

El tipo de materiales utilizados en la avenida dan continuidad a los de Botica Vieja. Se han instalado pavimentos especiales para personas con alguna discapacidad, del mismo modo que se ha hecho en otras obras llevadas a cabo por BILBAO Ría 2000. El mobiliario urbano, con el mismo criterio, será similar al ya existente en Botica Vieja. Las farolas instaladas en la avenida son modelo “Ría”, similares a las existentes en las carreteras y caminos de sirga de la desembocadura del Nervión-Ibaizabal.

La estructura que soporta la ampliación se apoya en un entramado que, aunque cubierto a la vista por unas placas prefabricadas, permite el paso fluvial bajo ella. De esta forma se ha evitado que la obra pudiera suponer una reducción de la anchura del cauce fluvial.

El presupuesto de la obra asciende a 3.823.312 Euros.

Ametzolan, Etorbidearen egitura bukatua

Completado el trazado de la Avenida en Ametzola

La plaza de Ametzola y la Glorieta de Gordóniz quedan unidas por el primero de los cuatro carriles previstos.

Las obras de Ametzola continúan, tanto en la parte baja, con las obras de ampliación del parque, como en la zona de la estación. Aunque el proyecto definitivo está aún en estudio, está previsto completar el cubrimiento de la zona de vías que aún es visible de forma que se elimine completamen-

te la actual trinchera. Por el momento ya se ha abierto al tráfico uno de los cuatro carriles del tramo de Avenida del Ferrocarril que unirán la calle Santiago Brouard con la rotonda de Gordóniz.

El vial, una vez completado, tendrá en su punto medio una segunda rotonda, a construir sobre la actual playa de vías, que permitirá crear un nuevo acceso a Rekalde por la actual calle Antonio Trueba.

El trabajo de jardinería de la zona está concebido sobre un dibujo geométrico. El espacio, que bordea longitudinalmente la acera, permitirá el paso entre una vegetación que forma un dibujo a tres alturas y con tres colores diferentes, marrón, granate y amarillo, que serán especialmente visibles en otoño e invierno cuando las plantas, de hoja caduca, pierdan sus hojas.

Nuevo vestíbulo de Renfe

En ese mismo espacio pueden verse las obras del segundo acceso a la estación de Ametzola, que posibilitará una utilización más sencilla por parte de personas con minusvalías. Esta obra se realizó a petición de los vecinos de la zona. La futura disposición de Ametzola, sin vías ferroviarias a la vista, permitirá una conexión completa con Rekalde e Irala, lo que justificaba plenamente la construcción de un acceso más cercano que mejorase el servicio para los vecinos de tales zonas.



Vista aérea del nuevo paseo y vial

Ametzolako lanek darraie, bai beheko aldean parkearen handiagotze lanekin, bai geltokiaren aldean ere. Nahiz eta behin betiko proiektua oraindik aztertzen egon, aurrikusita dago oraindik agerian dauden trenbide errailak estaltzea oraingo trintxera hori erabat kentzeko. Dagoeneko, Santiago Brouard kalea Gordonizeko errotondarekin lotuko duen Trenbidearen Etorbidearen zati horren lau karriletatik bat trafikorako ireki da.

Bidea amaituta dagoenean, bigarren errotonda bat egingo da bere erdian, gaur egungo trenbide errailen gainean hain zuzen ere; honek Errekaldera oraingo Antonio Trueba kaletik joateko aukera berria suposatzen du.

Alde horretako lorazaintza lanak, irudi geometriko baten gainean pentsatu dira. Horrela, espazioak espaloia luze-raz inguratzen duenez gero, hiru altuera eta hiru kolore ezberdinetako – marroia, granatea eta horia – landaretza pasabidea sortzen da. Koloreak nabariagoak izango dira udazkenean eta neguan, garai horietan zenbait landarek hostoak galtzen bait dituzte.

Renfeko atari berria

Espazio horretan, Ametzola geltokirako bigarren sarbidearen lanak ikus daitezke; sarbide berri honen erabilera errezagoa izango da ezinduta dauden pertsonentzat. Lan hauek alde



horretako auzokoen eskariaz egin ziren. Ametzolaren etorki-zuneko kokapenari esker, Errekalde eta Iralarekin benetako lotura lortuko da; honek erabat justifikatzen zuen alde horietako auzokoen zerbitzua hobetuko zuen sarbide hurbilago bat egitea.

POLÍGONOS VIVOS

El espacio es intermedio con marcado carácter longitudinal y se sitúa entre la acera de la Avenida del Ferrocarril y la marquesina superior que enmarca el Parque de Amézola. Se concibe absolutamente permeable pero con carácter. Es un dibujo en el suelo que nos permite pasar de un lugar a otro y que se levanta y hace vertical mediante unas masas vegetales.

Estas masas levantan el dibujo del suelo a tres alturas distintas. Se mantendrán podadas y configurarán tres bandejas planas a distintas alturas del suelo y de tres colores distintos. Son tres variedades de la misma especie.

Evocan las cestas que desde el suelo se levantan para proteger los luceros que dan luz a la estación y por eso se selecciona una especie que aporte “ramaje” como belleza plástica.

La planta es obviamente de hoja caduca y en los meses de otoño (en que la hoja empezará a caer) e invierno tendremos nuestras bandejas en los colores granate, marrón y amarillo, mientras que en primavera tendremos unas bandejas de arbustos llenos de hojas también ligeramente distintas y siempre en cualquier estación, tres planos horizontales que nos acompañan en el recorrido.

Arantza Iriarte
Paisajista

Espazioa erdi-mailako da, bere luzerazko izaera oso markatuta dauka eta Trenbidearen Etorbidearen espaloia eta Ametzola Parkea enmarkatzen duen goiko aterpearen artean dago kokatuta. Erabat iragazkor da baina karakterduna, ere. Lurrean dagoen irudia da; irudi honek leku batetik bestera joaten uzten digu. Gorantz hazi eta azkenean landare talde batzuek baliatuz goitik-behera doan irudia daukagu hau.

(hostoa erortzen hasiko denean) eta neguko hilabeteetan, gure erretiluak, granate, marroi eta horiak izango dira; udaberrian berriz, gure erretiluak beti pixka bat ezberdinak izango diren hostoez beteta ikusteko aukera izango dugu; edonola ere, urtearen edozein garaian, ibilbidea egiten dugunean beti etorriko da gurekin zeharretara hiru maila daukaten landare erretiluak.

Arantza Iriarte
Paisajista

Landare masa hauek, hiru altuera ezberdinetara igongo dute irudia lurretik. Ongi kimatuta egongo dira beti eta lurretik hasita, hiru maila ezberdinetan egongo diren hiru erretilu launen itxura edukiko dute bai eta hiru kolore ezberdin ere. Espezie bereko aldakiak dira.

Ematen du, aipatutako landare otxara hauek lurretik gora datozela geltokiari argia ematen dioten argizagiak babesteko; horregatik, edertasun plastiko hori lortu ahal izateko, “abarrak” daukan espeziea aukeratu da.

Jakina denez, landarea hosto erorkorduna da eta udazkeneko

Espazio lasaia

Un espacio tranquilo

La Avenida del Ferrocarril en el tramo comprendido entre Gordóniz y Sabino Arana se ha completado con la urbanización de la parte trasera del Pabellón de Deportes de La Casilla.

La plazoleta creada hereda el carácter amable de algunas pequeñas plazas de similar concepción, muy características del ensanche bilbaíno, pensadas como pequeñas *islas* en medio del trajín urbano. Es el caso de la Plaza de San Francisco Javier o de las de Bombero Etxaniz y

La plaza recupera una tradición característica de la arquitectura del ensanche bilbaíno.

Eguileor, entre otras. El diseño de este nuevo espacio pretende *arropar* a los usuarios a través de un conjunto de setos que separan el entorno, lo hacen más amable y lo protegen del tráfico rodado. La fuente pública es otra de las señas de identidad recu-

perada de las viejas plazoletas.

Durante las obras de la avenida, este lugar hubo de ser utilizado como zona de acopio de materiales. Una vez liberada de este uso se ha procedido a urbanizar sus 3.000 metros cuadrados según proyecto del arquitecto Juan Ramón Badiola.

En la nueva plaza, abierta al público el pasado 29 de julio, se han plantado dos tilos de gran porte, para lo que fue necesaria la utilización de una enorme grúa. Estos magníficos árboles, junto con el ubicado al otro lado de la calle, parecen dar la bienvenida a quienes acceden a Rekalde por el puente de Gordóniz.

Otro de los objetivos del diseño de Badiola es, precisamente, eliminar visual-

mente el desnivel que supone el puente, de forma que pierda su carácter de tal para ser percibido como una calle más. Para ello, la plaza se acerca al puente con escaleras, pendientes ajardinadas y rampas. El puente ya no lo es. Y ambos lados de la calle disponen de pavimento y soluciones estéticas similares, lo que contribuye a reforzar esa sensación de continuidad.

La urbanización ha incluido también la conexión de los *bidegorris* de Avenida

del Ferrocarril con la plaza de la Casilla, así como la urbanización de la calle frente a la Escuela de Peritos, donde el tráfico queda restringido y en la que una característica curva señala la zona de entrada al centro educativo.

Recientemente se ha completado la plaza con la instalación de una escultura del artista Casto Solano, que representa un dios Mercurio niño, sentado sobre su pedestal trapezoidal.



Dos grandes tilos presiden la nueva plaza

Egin berriko plazak Bilboko zabalgunean betidanik arkitektura ezaugarri berezia izan dena berreskuratu du.

toki hau materialak biltzeko erabili behar izan zen. Biltegia izateari utzi zionean, bere ia 3.000 metro karratuen urbanizazioa hasi zen Juan Ramon Badiola arkitektuaren proiektuaren arabera.

Plaza berrian, jendearentzako joan den uztailaren 29an ireki zena, ezki handi bi landatu dira baina operazio hori egin ahal izateko, aparteko neurritako garabia erabili behar izan zen. Zuhaitz eder hauek kalearen beste aldean dagoenarekin batera, Gordonizeko zubitik Errekaldara doazenei ongi etorria ematen dietela dirudi.

Badiola arkitektuaren diseinuaren beste helburu bat, zubiak berak suposatzen duen desnibela itxuraz behintzat kentzea da; hau da; nahiz eta hor egon, gure begiak ez dira konturatu behar; zubia, beste edozein kale bat balitz bezala ikusi behar dugu. Horretarako, plaza zubira hurbiltzen da eskailera, landarez eginiko malda eta arrapalez baliatuz. Zubia orain ez da zubia. Kalearen alde biek antzeko zoladura eta estetika daukatenez gero, jarraitasun sentazioa handiagoa da.

Urbanizazio lanak Trenbidearen Etorbideko bidegorriak Kasilla plazarekin lotzea aurrakusten zuen bai eta kalearen zati bat, Peritos Eskolaren aurrean dagoena, hain zuzen ere, urbanizatzea. Kalearen alde honetan trafikoa debekatu ez den arren, oso murriztuta geratu da baina han bertan ikus dezakegun bihurtune berezi batek hezkuntza zentru horretarako sarbidea non dagoen adierazten du.

Plaza orain dela gutxi erabat amaituta geratu da, bertan Casto Solano artista-ren Merkurio Jaungoiko haurra, bere trapezio itxurako oinarrian eserita agertzen duen eskultura jarri bait da.

duten pertsonak trafikotik babestu nahi ditu; horretarako inguru ezberdina eta giro atsegina lortzeko hesiak jarriko dira. Iturri publikoa aintzinako plaze-tatik berreskuratu den beste nortasun ezaugarri bat dugu.

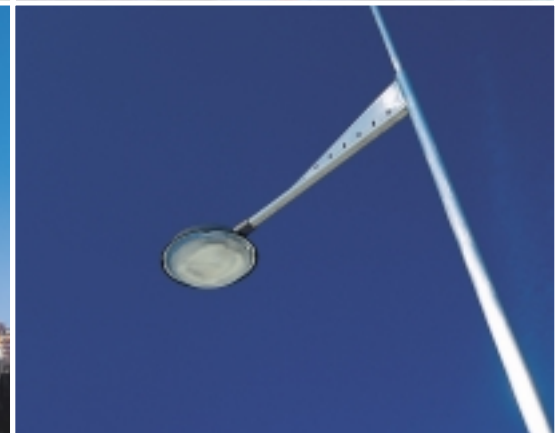
Etorbidean lanak egiten ari ziren bitartean,



Mercurio, de Casto Solano, en La Casilla Merkurio, Casto Solanorena, Kasillan

Los visitantes de la plaza de la Casilla cuentan ya con un acompañante de mirada fija y gesto tranquilo, como lo es el propio espacio en el que vive. Se trata de un Mercurio niño, obra del artista Casto Solano. Una obra en bronce, realizada a escala natural que mira la nueva plaza desde su también pequeño pedestal. El objeto es recuperar la zona contigua al puente para uso peatonal y lúdico, al estilo de otras plazuelas del ensanche bilbaíno, pequeñas islas en el mar de la prisa. Por eso Mercurio, el mensajero, ahora sentado, adquiere aquí una nueva forma cercana y amable para compartir su pequeño mundo urbano con los otros niños que traen la vida a nuestra ciudad.

Kasilla plazako bisitariek, begirada finkoa eta keinu lasaia – bere bizi-espazioa bezalakoa – agertzen duen lagun berria daukate. Merkurio haurra dugu, Casto Solano artistaren lana, hain zuzen ere. Brontzezkoa da, neurri naturalean eginda eta plaza berriari txikia ere den bere oinarritik begiratzen diona. Honen helburua, Bilboko Zabalguneko beste zenbait plazen antzera, zubi ondoan dagoen alde oinezkoentzat berreskuratzea da, presazko itsasoaren erdian irla txikiak eraikiz. Horregatik Merkurio, mezularia, orain eserita dagoena, hurbila eta atsegina bihurtzen zaigu bere hiri mundu txikia gure hirira bizitza ekartzen duten umeekin konpartitzeko.





Hace ahora 10 años BILBAO Ría 2000 se constituyó por iniciativa de las Instituciones y de algunas de las más importantes empresas públicas. Aquel acuerdo, dirigido a la regeneración de la ciudad y del entorno de la Ría, que nacía del compromiso mutuo y del consenso, se mantiene hoy porque el verdadero interés de todos los que forman BILBAO Ría 2000 sigue siendo la modernización y mejora del espacio ciudadano.

Han sido 10 años de trabajo y de avance en la construcción de un nuevo concepto urbano cuyos resultados son ya en gran medida una realidad. Algunos de los proyectos más importantes del nuevo Bilbao Metropolitano han nacido y han sido desarrollados por BILBAO Ría 2000 en estos años. Quienes han seguido esta publicación lo han podido comprobar.

Estas imágenes dan cuenta de algunos de los proyectos ya realizados y de otros que están actualmente en marcha. Cada una de ellas es para nosotros el recuerdo gráfico de muchos esfuerzos pasados y para los ciudadanos el resultado de una obra concebida y realizada pensando en su ciudad.

BILBAO Ría 2000 orain dela 10 urte sortu zen Erakundeen eta herri-enpresa garrantzitsuenetarikoz batzuen ekimenez. Akordio horrek, hiria eta lbaia ingurua berritzatzeko eta elkarren konpromezutik eta adostasunaz jaita zena oraindik dirau, BILBAO Ría 2000 osotzen dutenen benetako interesa modernizazioa eta hiritarren espazioa hobetzen jarraitzea delako.

Hamar urte hauek lan urteak izateaz gain, hiri kontzeptu berri baten eraikuntzan aurrerakuntza ere suposatu dute eta guzti horren emaitzak, neurri handi baten, errealitate bihurtu dira. Urte hauetan, Bilbao Metropolitarraren berriaren egitasmo garrantzitsuenetarikoz batzuk BILBAO Ría 2000ak sortarazi eta garatu ditu. Argitalpen hau normalean irakurri dutenek egiazta dezakete.

Irudi hauek jadanik burutu diren zenbait proiektu eta gaur egun martxan dauden beste batzuk erakusten dute. Hauetarikoz bakoitza guretzat, iraganeko ahalegin askoren oroitzapen grafikoa da eta hiritarrentzat, euren hirian pentsatuz, sortu eta egin den lanaren emaitza.

Josu Bergara

“Para este comienzo de siglo XXI, Abandoibarra será la referencia obligada de nuestro Bilbao”

El Diputado General de Bizkaia, Josu Bergara, es consejero de BILBAO Ría 2000 desde su constitución hace ahora, precisamente, diez años. Esto hace que sea, sin ninguna duda, una de las personas que mejor conoce el trabajo y los proyectos de la sociedad.

– Usted es, efectivamente, uno de los pocos consejeros que ha formado parte de nuestra Sociedad desde sus inicios. Y en razón de sus cargos, uno de los más activos. Ha vivido estos diez años de historia de BILBAO Ría 2000 participando activamente en ella. ¿Qué balance puede hacer de todo este periodo? El balance no puede ser más positivo. Gracias al esfuerzo común de todas las instituciones y estamentos que configuramos BILBAO Ría 2000 hemos podido dar un impulso de gigante a la transformación de Bilbao. En muchas ocasiones he hablado de que Bilbao y Bizkaia protagonizaban un nuevo renacimiento y eso ha sido posible gracias a que, una vez más, la iniciativa pública, el impulso institucional, se ha volcado para encontrar nuevos horizontes para esta sociedad. Y todo eso desde la vocación de sumar energías, de aunar esfuerzos, voluntades e inquietudes. Ese es el principal valor, quizá intangible, pero el principal valor de BILBAO Ría 2000.

– Usted ha vivido también los momentos más duros, cuando BILBAO Ría 2000 nacía para recuperar terrenos de una industria en crisis. ¿Qué opinión le merece la transformación que está experimentando Bilbao y la Ría? El futuro de Bilbao y por consecuencia de Bizkaia está íntimamente ligado a la Ría. Desde que las instalaciones portuarias y las empresas navales estuvieron próximas al núcleo fundacional de la villa hasta nuestros días, la Ría ha ido ganando espacios. Espacios de expansión, de ensanche y de nueva oportunidad. Con la ampliación del Abra Exterior, tras Abandoibarra, llega ahora la oportunidad de Zorrozaurre, de Olabeaga. Es un continuo progreso y el progreso está vinculado al

desarrollo, a la calidad de vida, a la mejora de las expectativas de vida de los hombres y las mujeres de Bizkaia.

– La estructura de BILBAO Ría 2000 es, ciertamente especial. No faltan quienes manifiestan extrañeza de encontrar una colaboración interinstitucional tan decidida. Usted, que puede hablar desde en nombre de uno de los socios más importantes, ¿Cómo valora esta estructura y esta colaboración?

Las estructuras siempre son mejorables, pero la que se configuró en BILBAO Ría 2000 ha demostrado su capacitación para la toma de decisiones. Era muy difícil compatibilizar intereses, inquietudes e iniciativas, pero al estar presentes todos los organismos y entidades en el Consejo y, gracias al consenso y a la buena voluntad de todos, hemos hecho que la sociedad sea operativa y eficaz.

– La joya de Abandoibarra, y la de la Diputación es, sin duda, el edificio de Pelli. La futura sede de la Diputación va a ser uno de los elementos característicos de este área, junto con el museo Guggenheim y el Palacio Euskalduna. La torre es verdadero tractor de todo el área. ¿Cómo valora que sea la Diputación quien haya hecho esta apuesta? La apuesta por la torre de Abandoibarra tiene un doble objetivo. Por un lado cierra definitivamente todo el proyecto urbanístico de este eje de la Ría. Le dota además de un elemento singular de primer orden que junto al museo Guggenheim, el Palacio Euskalduna y en menor medida el Museo de Bellas Artes, va a configurar en un futuro inmediato, el núcleo duro de la nueva metrópoli de Bilbao. Más adelante veremos cómo se desarrolla Olabeaga o Zorrozaurre. Pero para este comienzo de siglo XXI, esta zona será la referencia obligada del nuevo Bilbao.

En segundo lugar porque desde la Diputación necesitábamos reordenar nuestras sedes, dispersas por la capital, en aras a obtener una mayor calidad tanto en los procesos internos de gestión como en el servicio público a



través de una ventanilla única que acomode aún más y acerque de verdad la Administración al administrado.

En ese doble objetivo surge la idea de la torre, un edificio que al igual que el Palacio Foral, referencia del inicio del siglo XX en Bilbao, va a marcar un antes y un después en nuestro territorio.

– El propio arquitecto se refiere a la Torre con indudable pasión. ¿Piensa, como él, que el edificio va a cambiar la imagen de Bilbao? La propuesta de César Pelli es apasionante. Aunque sólo sea en planos o en maqueta, la imagen de esa torre acristalada con ese amplio hall de acceso al público resulta impresionante. Va a ser una maravilla, sin duda alguna.

– La mayor parte de los terrenos de Galindo, sobre los que BILBAO Ría 2000 está actuando, fueron cedidos, precisamente, por la Diputación. ¿Cómo ve el futuro de Barakaldo? Seguimos hablando de la Ría, y de la margen izquierda en este caso. Seguimos ganando espacios al desarrollo y más en una zona especialmente deprimida tras las crisis económicas pasadas que la convirtieron en una especie de desierto industrial. El Plan Urban de Barakaldo ha significado junto a la llegada del Metro a la Margen Izquierda, un verdadero pulmón de aire fresco. Junto a estos proyectos, la construcción de la nueva Feria de Muestras en Ansio y las consiguientes infraestructuras de comunicación y transporte que deberán acometerse con tal motivo.

En conjunto la Margen Izquierda de la Ría está saliendo de

la situación de degradación en la que se encontraba. Las tasas de paro, cercanas otrora al 30% se han conseguido aproximar a la media de la Comunidad Autónoma y eso es un síntoma inmejorable de que también esta comarca avanza, y quizá más rápidamente que el conjunto de Bizkaia.

– El compromiso entre BILBAO Ría 2000 y la Diputación Foral sigue en vigor. Recientemente se firmó el acuerdo de colaboración para el desarrollo de los accesos a Bilbao por la llamada “Cornisa de Olabeaga”. ¿Piensa que esta fórmula de trabajo en común es la adecuada para proyectos tan complejos?

Por supuesto. Sólo desde el trabajo en equipo, desde la suma de voluntades se pueden hacer cosas importantes. Lo hicimos con el Plan de Revitalización de las márgenes de la Ría, y también con BILBAO Ría 2000. Sería necesario acrecentar este tipo de actuaciones en proyectos de gran envergadura de modo que todos, desde las instituciones más cercanas como los ayuntamientos hasta las de rango superior *remaran* en un mismo sentido. Y cuando se rema en un mismo sentido la trainera avanza mucho más rápida.

– ¿Qué proyectos de futuro para el Bilbao metropolitano le parecen más importantes?

En lo que respecta a Bizkaia creo que hay dos elementos fundamentales que es necesario acometer, y de hecho lo estamos haciendo, de manera urgente. Por un lado, en lo que se refiere a comunicaciones y transportes, la construcción de un nuevo eje o variante sur metropolitana que alivie de tráfico a la A-8. Junto a ella, es necesario ejecutar obras como la finalización del eje del Kadagua o el eje del Ballonti o el corredor del Txorierrri (ya en su última fase).

Existe otro ámbito muy importante que es necesario afrontar con eficacia y es el relativo a la construcción y gestión de infraestructuras sociales. El incremento de la expectativa de vida, el envejecimiento de la población, las nuevas enfermedades y problemas de salud que surgen y, por otro lado, la incorporación material de la pareja al mundo laboral, que por cierto es todo un éxito y un avance, provocan necesidades asistenciales de profundo calado. Y eso sólo lo puede abordar la iniciativa pública ya que es un servicio público de primer nivel.

En lo que respecta a Euskadi en su conjunto, resulta imprescindible la modernización de la red de ferrocarril y de manera inmediata el inicio de obras del proyecto de la “Y” vasca y el trazado de alta velocidad.

Rehabilitación de Abando Nueva cara para un edificio singular



La estación de Renfe en Abando, objeto en su momento de las obras de ampliación y modernización vinculadas a la puesta en marcha de la línea Sur de Cercanías ha sido recientemente restaurada por BILBAO Ría 2000.

En las fachadas se ha reparado la piedra, atacada por la contaminación, la humedad y los cambios de temperatura. Las piezas más deterioradas se han reconstruido en base a moldes obtenidos de las aún bien conservadas. Así se ha podido respetar escrupulosamente las formas originales del valioso edificio. También se ha procedido a impermeabilizar las partes más expuestas al agua y a consolidar otras dañadas, aplicándose tratamientos hidrófugos allí donde existían zonas más sensibles a la humedad.

Pero sin duda es la magnífica vidriera, que preside la estación, la parte más característica del edificio. La obra ha incluido la limpieza a fondo de forma que ha recuperado su anterior luminosidad.

El túnel se ha limpiado y repintado completamente, también añadiéndole, además, una nueva iluminación más potente. La verja colindante con la calle Hurtado de Amézaga ha sido sustituida completamente y presenta ahora una sensación de ligereza muy especial.



Imágenes de la rehabilitada estación de Abando

La Peña erdigunearekin konektatu da

LA PEÑA CONECTA CON EL CENTRO

La nueva estación, cuyas obras comenzarán en el primer trimestre de este año con una inversión de más de 6 millones de euros, integrará el barrio en la red de transporte ferroviario.

El barrio de La Peña está situado a corta distancia del centro de Bilbao. Sin embargo, debido a su especial disposición geográfica, los accesos rodados se ven a menudo condicionados por la congestión de la red viaria de la ciudad. La calidad del transporte público se resiente de estas circunstancias.

Con objeto de mejorar el servicio de transporte público en esta zona, BILBAO Ría 2000 ha aprobado el proyecto de construcción de una nueva estación de la línea de Cercanías Renfe Bilbao-Orduña, que permitirá llegar en pocos minutos al centro de la ciudad y conectar la zona con el conjunto de la red de transporte ferroviario.

El último estudio de demanda realizado estimó una previsión de utilización de más de 2.000 viajeros/día, por lo que se consideró que existía una necesidad de servicio que justificaba la considerable inversión requerida. El Consejo de BILBAO Ría 2000 acordó destinar a este proyecto parte de los excedentes económicos obtenidos en Abandoibarra.

La orografía, que siempre ha hecho difíciles los accesos a La Peña condiciona

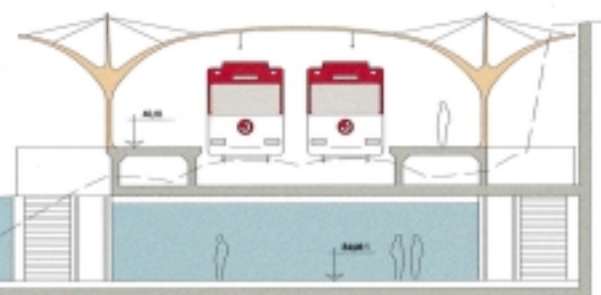
también el proyecto de estación. La nueva infraestructura debe situarse sobre una ladera que salva los aproximadamente 75 metros de desnivel existentes entre los accesos de la autopista A8 y la calle. La vía actual de Renfe, así como la de FEVE (Basurto-Azbarren) discurren precisamente por esa ladera.

El escaso espacio disponible junto a la vía sólo permite la colocación de los andenes, por lo que el proyecto prevé la construcción del vestíbulo al nivel de la calle, 20 metros por debajo. De este modo el edificio se ubicará lo más cerca posible del núcleo básico del barrio al que dará servicio.

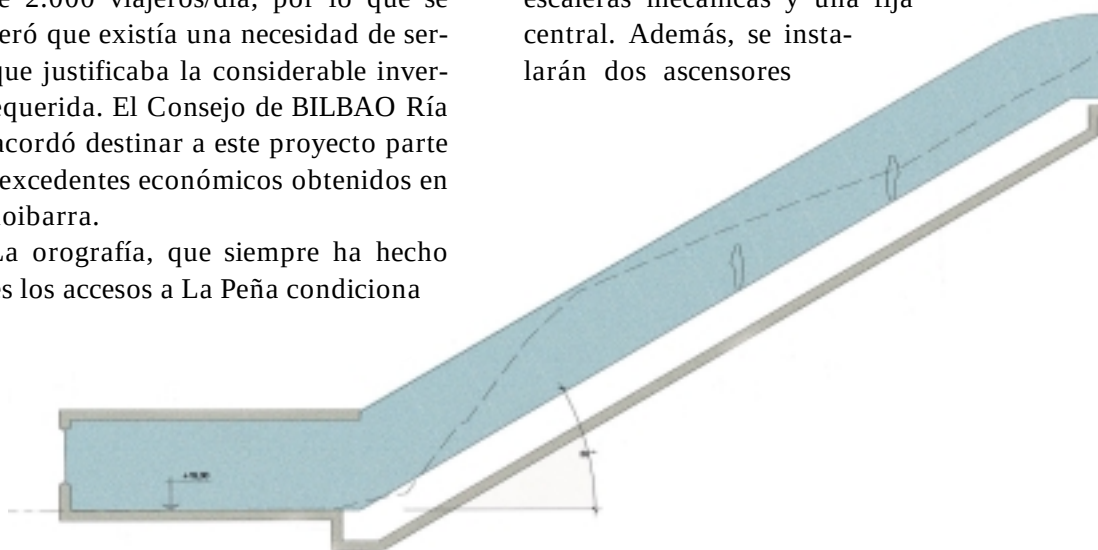
La conexión entre el vestíbulo y los andenes se realizará a través de dos escaleras mecánicas y una fija central. Además, se instalarán dos ascensores

con capacidad para 6-8 personas. El acceso a ellos deberá hacerse a través de una galería de 32 metros, concebida de forma rectilínea, con objeto de evitar zonas ciegas y garantizar la seguridad.

Los andenes estarán cubiertos por marquesinas sobre cuyos soportes se tenderán arcos transversales con objeto de sostener la catenaria. Esta solución permite suprimir los postes convencionales y mejorar la estética.



El trabajo de diseño paisajístico es una parte muy importante de esta obra. La pendiente y la separación entre el vestíbulo y los andenes ha supuesto que el diseño adquiera una importancia fundamental para el aspecto de la obra.

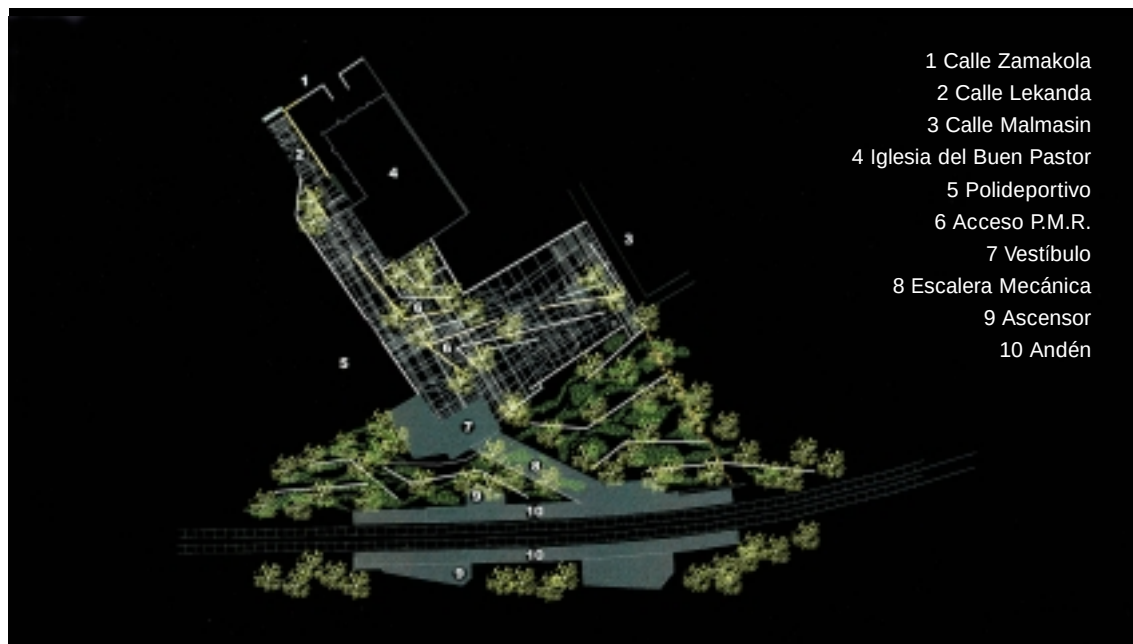


La Peña auzoa Bilboko erdigunetik distantzia laburretara dago. Hala ere, geografikoki daukan kokapena oso berezia denez gero, bertara errepidez heltzea sarri askotan nahiko zaila izaten da, harako errepideen egoera hiriaren bide-sareak daukan kongestioaren arabera bait da. Gorabehera hauek ere, eragin handia daukate garraio publikoaren kalitatean.

BILBAO Ria 2000ak hiriaren alde honetan garraio publikoa hobetu nahiaz, Renferen hurbiltasuneko Bilbao–Orduña ibilbidean geltoki berri bat eraitzeko proiektua onartu du. Geltoki berri honi esker hiriaren erdigunera minutu gutxitan heldu eta auzoa trenbideko garraioaren sare osoarekin lotu ahalko da.

Egin den azken eskari azterketan, tren hau egunean 2.000 bidaiarik gutxi gora behera erabiliko zutela kalkulatu zen; gauzak horrela, benetako beharrezko zegoela ikusi zen eta beraz, proiektua aurrera eramateko jarri behar zen diru mordoa justifikatuta geratzen zen. Bilbao Ria 2000eko Kontseiluak proiektu honetarako Abandoibarran lortutako gaundikinen zati bat erabiltzea erabaki zuen.

La Peñara heltzeko bideak beti eragoztu dituen orografiak, trenbideko gelto-
kia egiterakoan ere proiektua baldintzatu du. Azpiegitura berria, A8 autopista eta bere ondoko kale artean dagoen ia 75 metrotako altuera ezberdintasuna gaunditu behar duen malda baten kokatu behar da.



Renferen gaur eguneko trenbidea bai eta FEVErena ere (Basurto–Azbarren) malda beretik joaten dira.

Trenbidearen ondoan oso leku gutxi egoteak nasak bakarrik jarri ahal izatea suposatzen du. Hori dela eta, proiektuak ataria kale mailan jartzea, nasak baino 20 metro beherago, aurrikusten du. Honela, eraikina auzoaren oinarritzko nukleotik ahalik eta hurbilen egongo da.

Ataria eta nasen arteko lotura bi eskailera mekaniko eta erdian joango den beste finko baten bidez egingo da. Horrez gainera, 6–8 pertsonentzako edukiera izango duten igogailu bi ere jarriko dira. Igo-

gailuetara, 32 metrotako pasabide batetik joan beharko da; pasabidea zuzen egin da alde itsurik egon ez dadin eta segurtasuna bermatu ahal izateko.

Nasa guztiak aterpeek estalita egongo dira; aterpe hauen oinarrien gainean zeharkako arkuak etzan egingo dira katenaria osoa soporta dezaten. Soluzio honek betiko posteak kendu ahal izatea eta estetika hobetzea ahalbidetzen dute.

Obraren zati oso garrantzitsu bat, paisaia diseinatzeko egin den lanean datza. Maldak eta ataria eta nasen arteko banaketak, diseinuak lan osoaren itxurarako oinarritzko garrantzia edukitzea suposatu dute.

Recrear la ladera

Local 4 Arquitectura del paisaje

Maldaren birsorpena

El proyecto tiene como objetivo la integración paisajística de la nueva estación de Renfe en el entorno del barrio de La Peña. La finalidad es favorecer la comunicación, crear un movimiento y generar un nuevo lenguaje que entrelace los elementos del paisaje integrándolos en el territorio y en la futura actuación. Este lenguaje no surge de una ruptura sino que es una involución, es decir, pequeños movimientos de los elementos ya existentes generan pequeños cambios que al final crean un nuevo lenguaje.

Los elementos del entorno se identifican como puntos y líneas, los cuales se van uniendo y extendiendo entre sí de diferentes maneras, generando nuevas líneas y tramas desde las que se origina este nuevo lenguaje. Éste se lee a dos diferentes escalas: la escala de la plaza, relacionada directamente con el edificio de acceso a la estación, y la escala de los taludes sobre los que se asienta la

estación, relacionada con el entorno global del barrio de La Peña.

Los muros de hormigón son los generadores de la propuesta, están presentes en el lugar y es a través de ellos y de su movimiento que se construye el espacio a escala global, recorriendo los andenes, los taludes, el entorno de la estación hasta llegar a la trama urbana, generando una nueva topografía que conecta los diferentes espacios. Estos muros son contenedores de tierra vegetal lo que permite la plantación de árboles en un entorno rocoso desprovisto de tierra. En la escala urbana es el pavimento con líneas grabadas sobre él, quien define el espacio.

Se enfatiza el carácter marginal del espacio a través de colores oscuros y austeridad en los elementos seleccionados, utilizando la luz como contraste, elemento compositivo y diferenciador de la actuación.

Egitasmo honek, Renfek La Peña auzoan daukan geltoki berria bertoko paisaian integratuta geratzea lortu nahi du. Helburua komunikazioa erreztea, mugimendua sortzea eta paisaiaren elementuak elkarrekin lotu ahal izateko hizkuntza berria asmatzea da, elementu ezberdin guztiak integratuta gera daitezzen. Hizkuntza berri hau ez dator inolako hausturatik; inboluzio bat da; hau da, jadanik dauden elementuek mugimendu txikiak egiten dituzte eta mugimendu txiki hauek azkenean hizkuntza berria sortzen dute.

Inguruan aurki ditzakegun elementuak puntuak edo marrak izan daitezke eta hauek euren artean modu ezberdinetan lotzen eta zabaltzen direnez gero, marra eta puntu berriak sortzen doaz eta hauetatik hizkuntza berria ateratzen da. Hizkuntza hau maila ezberdinetan irakurtzen da: plazaren mailan, geltokiaren sarbiderako eraikinarekin zuzenean erlazonaturik dagoena eta geltokiak

bere jesarlekua daukan mendoitzen mailan, La Peña auzoaren inguruarekin erlazonatuta dagoena, hain zuzen ere.

Ormigoizko ormak proposamenaren eragileak dira, lekuan bertan daude eta espazioa, euren bidez eta euren mugimenduen bidez eraikitzen da. Orma hauek nasak, mendoitzak eta geltokiaren inguruak hirira heldu arte errekorritu ondoren, espazio ezberdinak lotzen dituen topografia berria sortzen dute. Ormak landare lurra biltzen duten gordailuak direnez gero, ondoko inguruetan, lurrik gabekoak eta harrizkoak diren horietan, zuhaitzak landa daitezke. Hiri mailan, bere gainean marrak grabatuta dauzkan zolua da espazioa zehazten duena.

Espazioaren izaera marjinala indartzeko, kolore ilunak erabiltzen dira bai eta austeritatea ere; argia berriz, kontrasterako erabiltzen da, hau da, iharduera osotzen eta ezberdintzen duen elementu gisa.



Abierta al uso la estación de SANTURTZI

SANTURTZIKo geltokia, jada erabil daiteke

El pasado 7 de octubre entró en funcionamiento la nueva estación de Cercanías Renfe de Santurtzi, una vez concluida la primera fase de la misma. Las obras de construcción continúan actualmente en la cabecera de los andenes donde se está levantando un nuevo edificio que albergará la zona de espera y que permitirá el paso entre andenes. Esta segunda fase se construye sobre las antiguas vías, por lo que, para su ejecución era necesario que los trenes dejaran de circular por el tramo ahora en obras.

La nueva infraestructura, junto con las obras que realiza actualmente el Ministerio de Fomento, permitirán que el municipio recupere para uso urbano el espacio de la antigua estación.

La obra tiene un presupuesto de 2,3 millones de euros y su equipamiento complementario asciende a 1,2 millones de euros.



Joan den urriaren 7an, lanen lehen fasea bukatu ondoren, Renfek Santurtzin daukan geltoki berria jendearentzako ireki zen. Eraikuntza lanek nasen hasieran jarraitzen dute, bertan itxaron gela eta nasa arteko pasabideak bilduko dituen eraikina egiten ari bait dira. Bigarren fase hau aintzinako trenbideen gainean egin behar denez, ezinbestekoa zen trenak orain obretan dagoen aldetik ez pasatzea.

Azpiegitura berriak, gaur egun Fomento Ministerioa egiten ari den lanarekin batera, udalerrriak geltoki zaharra hiri erabilerako berreskuratzea ahalbidetuko du.

Lanen aurrekontua 2,3 miloi eurotakoa da eta bere ekipamendu osagarria, 1,2 miloi eurotakoa.

LA IMAGEN DE GALINDO

El pasado 16 de octubre se inauguró el renovado Cargadero de mineral de la compañía minera Franco-Belga, que remata los trabajos de rehabilitación del paseo de ribera del Nervión, en Barakaldo.

En su entorno pueden contemplarse un conjunto de paneles informativos que explican la historia de la minería del Nervión y de los cargaderos que salpicaron sus márgenes. También

se ha instalado en él una antigua vagoneta de mineral, procedente del Museo de la Minería. El edificio, pese a su estado de deterioro, tenía un considerable valor monumental e histórico, lo que aconsejó a los responsables de BILBAO Ría 2000 incluir su recuperación dentro de los proyectos que se están realizando en Galindo. Aparte de su uso didáctico, el edificio es ahora además, un extraordinario mirador sobre la Ría.

Joan den urriaren 16an, Nerbioiko erribera ibilbidearen eraberritze lanak amaitzen ari den Franco-Belga deritzon meatz-elkartearen meatz Zamaleku berria inauguratu zen.

Bere inguruan, Nerbioiko meatzaritza historia azaldu eta bere ibaiaren bi aldeetan ikus zitezkeen zamalekuak erakusten dituzten argibide-etaulak ikus daitezke. Bertan, Meatzaritza Museotik ekarri den aintzinako

meatz bagoneta bat ere jarri da. Eraikina, nahiz eta egoera nahiko txarrean egon, balio monumental eta historiko nabaria zeukanez gero, BILBAO Ría 2000ko arduradunek bere eraberritzea Galindon egiten ari diren proiektuetan sartzea erabaki zuten. Irakasteko daukan erabileraz aparte, eraikina orain, Ibaiaren gainean dagoen aparteko behatokia ere da.



Kirol hiria Galindon

Una ciudad deportiva en Galindo

El polideportivo y el campo de fútbol convertirán Galindo en un espacio lúdico excepcional.

Las obras del nuevo campo de fútbol de Lasesarre se iniciaron a comienzos de año y el edificio, proyectado por Eduardo Arroyo, va adquiriendo forma. Los trabajos de cimentación terminaron en diciembre de 2002 y ya se ha completado el montaje de las gradas en la zona oeste. Actualmente está iniciándose el montaje de los vuelos de la estructura en las gradas oeste y norte. El próximo verano el Barakaldo Club de Fútbol, tendrá a su disposición un nuevo y extraordinario campo que contará con un aforo de 7.960 localidades totalmente cubiertas.

El edificio está proyectado de forma que se integre visualmente en la zona; su ligereza, inusual en este tipo de

construcciones le da un especial valor arquitectónico a la vez que permite evitar que actúe como un obstáculo visual en el acercamiento de la trama urbana hacia el curso de agua, un objetivo básico en toda la operación Galindo.

En el exterior del campo se instalarán puntos de recogida neumática de basuras conectadas a la red ya existente en la zona. También está previsto iniciar en breve los trabajos de urbanización del parque contiguo al estadio donde se plantarán en torno a 1.000 árboles, que dotarán al conjunto de un complemento verde que realzará aún más la especial arquitectura del campo de fútbol.

La importancia de esta obra y su previsible utilización masiva ha aconsejado también que cuente con una doble alimentación eléctrica, desde dos líneas independientes de alta tensión, de forma que se garantice su funcionamiento en caso de que pudiera producirse cualquier problema de suministro.

Polideportivo de Lasesarre

Respecto al polideportivo de Lasesarre ya ha comenzado la instalación del equipamiento con objeto de que pueda iniciar su actividad el próximo verano. El presupuesto de estas dotaciones asciende a 1.380.000 euros.

Las instalaciones cubiertas se ubican en un gran edificio de 18.000 metros cuadrados. El nuevo equipamiento contará con un amplio número de servicios: cuatro piscinas, canchas de fútbol sala, un campo de fútbol de hierba artificial, dos pistas polivalentes de baloncesto y balonmano, pistas de tenis, salas de musculación, cabinas de masaje y rayos UVA, sala de talasoterapia, espacios para padel y petanca, además de otros servicios complementarios como guardería y restaurantes.



Vista del interior del polideportivo de Lasesarre



Obras del campo de fútbol



Lasesarre futbol zelai berriaren lanak joan den urtearen hasieran hasi eta eraikina, Eduardo Arroyok proiektatu zuena, itxura hartzen doa. Zimendapen lanak 2002ko abenduan bukatu ziren eta mendebalde aldeko harmailen muntaia jada amaitu da. Oraintsu, mendebalde eta iparraldeko harmailetan egituraren bueloen muntaiari eman zaio hasiera. Datorren udan Barakaldo Futbol Kublak bere esku izango du 7.960 leku erabat estalita edukiko duen aparteko zelai berria.

Eraikina inguru horretan integratuta geratzeko asmoz proiektatu da; bere arintasunak, eraikin mota hauetan guztiz ez-ohikoa dena, balio arkitektoniko berezia emateaz gain, hiria uraren ibilbidera hurbiltzen denean begientzako oztopoa ez izatea lortzen du; hau da Galindo operazioaren oinarritzko helburuetariko bat.

Futbol zelaiaren kanpoko aldean zaborren bilketa neumatikorako puntuak ezarriko dira jadanik dagoen sarera konektaturik. Aurrikusita dago ere, zelaiaren ondoko parkearen urbanizatze lanari gutxi barru hasiera ematea, futbol

zelaiaren arkitektura berezia goratuko duten 1.000 zuhaitz inguru landatuz.

Zelaiaren garrantzia eta izan dezaken erabilera masiboa kontutan harturik, tentsio garaiko bi linea independentetik alimentazio elektriko bikoitza jartzea erabaki da, argi horniduran arazorik egotekotan bere funtzionamendua bermatzeko.

Lasesarreko polikiroldegia

Lasesarreko polikiroldegiari dagokionez, ekipamendua jartzen hasiak dira datorren udarako prest egon dadin. Hornikuntza hauen aurrekontua 1.380.000 eurotakoa da.

Instalazio estaliak 18.000 metro karratuko eraikin handi batean bilduko dira. Ekipamendu berriak zerbitzu ugariak izango ditu: lau igerileku, futbol-salako kantxak, belar artifizialeko futbol zelaiak, saski-baloian edota esku-baloian jolasteko zelai polibalenteak, tenis zelaiak, muskulazio gelak, masai eta UVA izpi kabinak, talasoterapia gela, padel eta petankan jolasteko lekuak eta haurtzaindegi eta jatetxeak bezelako zerbitzu osogarriak.

Bilbao Zaharrak bere nasak berreskuratu ditu

Bilbao La Vieja recupera sus muelles

Es la primera acción de las que BILBAO Ría 2000 tiene previstas en Bilbao La Vieja.



Vista del paseo en balcón

Los muelles de Marzana y la Merced están de nuevo abiertos después de las obras de regeneración y reconstrucción llevadas a cabo durante este año pasado por BILBAO RÍA 2000.

Dentro del Plan Integral de Rehabilitación de Bilbao La Vieja que las instituciones han puesto en marcha, BILBAO RÍA 2000 ha realizado las primeras obras en los muelles. Tan sólo queda pendiente en la actualidad la parte correspondiente del muelle de Urazurrutia, a la espera de que terminen los trabajos de reconstrucción aguas arriba del histórico puente de San Antón, y la habilitación del solar de Bilbao La Vieja como elemento de conexión entre la calle Bilbao La Vieja y el muelle Marzana.

Esta obra se enmarca dentro de la política de recuperación para el uso ciuda-

dano de las márgenes del Nervión en el ámbito del Bilbao Metropolitano, que BILBAO RÍA 2000 está llevando a cabo con el objetivo de que exista la mayor continuidad posible en las márgenes de la Ría, con paseos de uso preferentemente peatonal. Así se está actuando en Abandoibarra, en Galindo y en los muelles de Bilbao La Vieja.

Los nuevos muelles abiertos el pasado día 17 de diciembre tienen como objetivo crear un paseo al borde de la Ría con una urbanización de calidad en una zona que comienza a recuperarse. Esta actuación, al igual que las previstas en la Plaza del Corazón de María y en el puente de Cantalojas, se realiza con excedentes económicos de Abandoibarra.

El nuevo paseo ha sido concebido con prioridad para el uso de los peatones. De

hecho, frente a las edificaciones industriales, donde el paso de vehículos crea una zona estrecha y peligrosa para el peatón, se ha construido un balcón en voladizo, con aspecto de pantalán que tiene por objeto permitir que los paseantes puedan disponer de un paso amplio, además de constituir el elemento arquitectónico más característico de la obra. Sobre la pasarela se ha instalado una iluminación que la destaca. Las numerosas actividades que se desarrollan en Bilbo Rock contarán así con un entorno urbano más adecuado.

Especial mención merece la recuperación de la memoria histórica de la ciudad, con la colocación en el nuevo paseo de placas grabadas con textos alusivos a los siete siglos de existencia de la Villa. Estas placas metálicas irán colocadas en unas islas de pavimento especial.



Vista nocturna del paseo renovado



El mobiliario urbano se acerca a la escultura

En el pavimento del renovado paseo se instalarán placas con textos alusivos a los 700 años de historia de Bilbao.

Joan den urtean BILBAO Ría 2000ak burututako birsortze eta errekonstrukzio lanak bukatu ondoren, Marzana eta Mesedeetako nasak berriz ireki dira.

Erakundeek martxan jarri duten Bilbao Zaharra Berritzeko Plangintza Osokorraren barruan, BILBAO Ría 2000ak lehen lanak burutu ditu nasetan. Gaur egun egiteke geratzen den alde bakarra, Urazurrutia nasari dagokiona da, Anton Deuna zubi historikoaren berreraikipena eta Bilbao Zaharreko orubea Bilbao Zaharra kalea Marzana nasarekin lotuko dituen lanak bukatzearen zain bait gaude.

Lan hau, BILBAO Ría 2000 Nerbioi ibaiaren alde biak hiritarrentzat Bilbao Metropolitarraren esparruan berreskura-

tzeko burutzen ari den politikaren barruan kokatzen da; honen helburu nagusia Ibairen alde bietan ahalik eta jarraikortasunik handiena lortzea da. Horrela uler daitezke gehien bat oinezkoen erabilerako egin diren ibilbideak. Gauza bera egiten ari da Abandoibarran, Galindon eta Bilbao Zaharreko nasetan.

Joan den abenduaren 17an ireki ziren nasa berrien helburua, Ibai ertzean berreskuratzen hasi berri den alde batean kalitatezko ibilbidea egitea da. Iharduera hau, Mariaren Bihotz plazan eta Kantalojas zubian aurrikusi diren lanak bezalaxe, Abandoibarraren diru-gaindikinekin egiten da.

Ibilbide berria oinezkoek lehentasuna eduki dezaten pentsatu da. Izatez, eraikin

industrialen aurrean, non ibilgailuak pasatzeak oinezkoentzako alde estua eta arriskutsua sortzen duen, pantalan itxura daukan balkoi erlaiza jarri da, oinezkoek ibiltzeko leku zabala izan dezaten eta eraberean obrari elementu berezi bat gehiago emateko. Zubitoaren gainean lana nabarmentzen duen iluminazioa ipini da. Bilbo Rock-en garatzen diren ekintza ugariak, hiri inguru egokiago edukiko dute.

Azpimarratzekoa da ere hiriaren memoria historikoa berreskuratu nahi izan dela, ibilbide berrian Hiriak bete berri dituen zazpi mendei buruzko testuak grabatuta dauzkaten plakak jarritz. Metalezko plaka hauek zola bereziko irletan jarriko dira.



Kantalojas, plazan bihurtutako zubia

Cantalojas, un puente convertido en plaza

La conexión entre Bilbao La Vieja y el ensanche se amplía, creándose un nuevo espacio en el que se colocará una obra de Manolo Valdés.

Los trabajos de rehabilitación de Bilbao La Vieja en los que interviene BILBAO Ría 2000, tienen entre sus principales objetivos el de mejorar su conexión con el resto de la ciudad. La mala comunicación existente hasta ahora ha contribuido al deterioro de la zona, por lo que las soluciones urbanísticas deben contemplar ese aspecto básico.

Hasta la apertura de la pasarela vinculada a la estación de Zabálburu, entre la calle Mena y Juan de Garay, el puente de Cantalojas era el único nexo de unión entre Bilbao La Vieja y el Ensanche.

El proyecto de ampliación que acomete BILBAO Ría 2000 permitirá la creación en ese lugar de un espacio público amplio, que dotará a la zona de una nueva

zona de encuentro ciudadano y mejorará todo el entorno existente en la actualidad. Sobre la nueva plaza se instalará una obra escultórica de Manolo Valdés, que ha sido encargada al artista por BILBAO Ría 2000, en la misma línea de lo que ya se ha hecho en otras zonas de actuación como Ametzola o Abandoibarra.

La actuación abarca la calle Mena y Plaza del Doctor Fleming.

La gran apertura que forman las vías de Renfe permite diseñar un espacio urbano que hace compatible el uso peatonal con una reordenación de tráfico que lo adapte a las nuevas necesidades de la zona. La futura glorieta permitirá el giro de los vehículos entre las calles San Francisco y Cortes, de forma que ambas se convertirán en vías de dirección única y alternativa. Se intenta paliar, de esta forma, la saturación de una de las calles y la marginalidad de la contigua.

La operación contempla también una actuación sobre la calle Mena, que se reurbaniza y se convierte en un paseo de uso fundamentalmente peatonal, aunque con acceso a los garajes. La Plaza del Doctor Fleming queda integrada en el nuevo proyecto, de forma que el espacio público que efectivamente se mejora es realmente muy amplio.



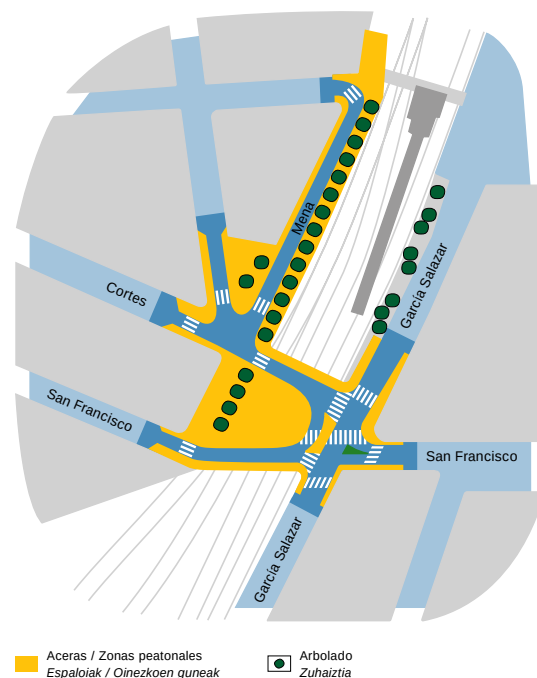
Vista actual de la zona de actuación

BILBAO Ria 2000ak Bilbao Zaharra birgaitzeko parte hartzen duen lanen helburu nagusienetariko bat, alde hori hiriaren gainontzeko auzoekin hobeto lotzea da. Orain arte hain gaizki komunikatua egoteak alde horren narriaduran lagundu duenez gero, soluzio urbanistikoek oinarritzko puntu hori hartu behar dute kontutan.

Zabalburuko geltokira, Mena eta Juan de Garay kale artean doan zubitoe ireki zen arte, Bilbao Zaharra eta Zabalgu-nearen arteko lokarri bakarra, Kantalojas zubia zen.

BILBAO Ria 2000 lantzen ari den handiagotze proiektuak, leku horretan espazio publiko handia sortzea ahalbidetu-ko du; hiritarrak elkar egon daitezen leku berria egin eta gaur egungo inguru guztia hobetuko du. Plaza berrian, Manolo Valde-sen eskultura bat ipiniko da, BILBAO Ria 2000aren eskariaz; honek Ametzola eta Abandoibarra kasuetan ere gauza bera egin zuen: artistari obra bat enkargatu.

Renfeko trenbideek sortzen duten zabaldura handiak, espazio urbanoa, oinezkoentzako erabilera eta trafikoa beha-



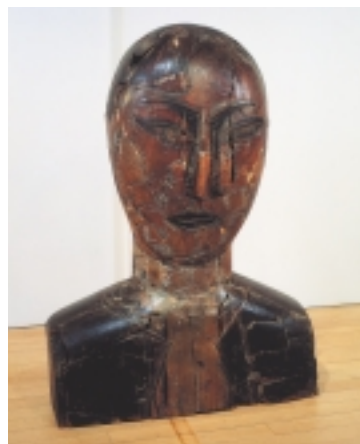
rrizan berrietara egokituz diseinatzea ahalbidetzen du. Etorkizuneko biribilguneari esker, ibilgailuek Frantzisko Deuna eta Cortes kaleen artean biratu ahalko dute; horrela, kale biek norabide bakar bat izango dute eta alternatiboak bihurtuko dira. Hau eginenez, lehenengoaren saturazioa eta ondokoaren bazterketa arintzea nahi da.

Mena kalean ere iharduketa-
ren bat burutzea aurrikusi da: berriz urbanizatu eta gehien bat oinezkoentzako ibilbide batean bihurtu, nahiz eta garajeetarako sarbideak jarri. Fleming Doktorearen plaza proiektu berriaren barnean geratzen denez gero, azkenean hobetzen den espazio publikoa oso handia da.

Proiektuaren barne Mena kalea eta Fleming Doktore plaza daude.



Manolo Valdés (Valencia, 1942) es uno de los principales protagonistas del arte español contemporáneo. Cofundador junto con Juan Antonio Toledo y Rafael Solbes del Equipo Crónica (1964), durante dos décadas desarrollaron una obra con planteamientos cercanos al *pop-art*, recreándose en iconos del arte contemporáneo y pasando por una etapa de crítica social, entendida en el contexto de la dictadura franquista. La muerte de Solbes en 1981 conlleva la disolución del Equipo Crónica. A partir de ese momento, Valdés continúa la línea de creación ironica



de algunas de las más famosas obras de la Historia del Arte.

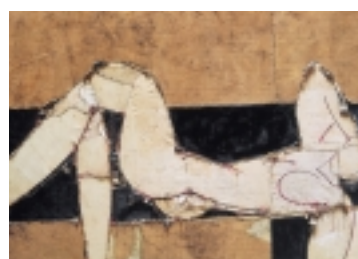
Valdés reordena la mirada sobre la Historia del Arte y confirma de esta manera su particular visión

Manolo Valdés

de la misma. Su magia reside en que descontextualiza las imágenes y en su capacidad de reactivación del valor de éstas, trabajadas ahora con un carácter más informal.

La obra de Manolo Valdés, tanto en su pintura como en su escultura y en su compleja gráfica, reúne diferentes materiales, tales como maderas, telas, mármoles, cerámicas, congregándolos y aglutinándolos para conformar una imagen que – en otra escala y en otro contexto – creemos recordar y conocíamos. Trabaja sus materiales como un gran alquimista, dándoles forma, no sólo en otra escala, sino asimismo con otro sentido y otro estilo. En un continuo proceso de recontextualización y deconstrucción continuo de iconos, haciéndolos propios tras un proceso de apropiación único y personal, rescribe la propia pintura y nos hace disfrutar igual de su arte y de la Historia del arte.

En la actualidad, Manolo Valdés vive y desarrolla su trabajo entre las ciudades de Madrid y Nueva York. En su trayectoria creativa se combinan tanto el clasicismo de su formación artística



europea, como el influjo que ejercen en su obra las nuevas técnicas y tendencias del arte americano actual.

Su extensísimo curriculum incluye más de 65 exposiciones individuales y otras tantas colectivas, además de numerosos premios y reconocimientos nacionales e internacionales, entre los que podrían destacarse la Medalla de Oro al Mérito de las Bellas Artes, el Premio Nacional de Bellas Artes, la Medalla de Plata en la Bienal Internacional de Grabado de Tokio, y la representación de España en la Bienal de Venecia.

La obra de Manolo Valdés está representada en las colecciones de las principales instituciones publicas y privadas de diversos países como el IVAM, el Museo Reina Sofía, el Museo de Bellas

Artes de Bilbao, el Kunstmuseum de Berlín, el Metropolitan Museum de Nueva York, el Musée National d'Art Moderne Centre Georges Pompidou o el Museo de Arte Contemporáneo de Caracas.

Sus esculturas forman parte del paisaje urbano de ciudades como Nueva York, Madrid, Valencia o, en un futuro cercano, Bilbao.

Entre sus últimas exposiciones destaca la retrospectiva de su obra en el Museo Guggenheim Bilbao comisariada por el director del Instituto Valenciano de Arte Moderno, Kosme de Barañano, en la que se recoge su trayectoria tanto escultórica como pictórica y que representa el fiel reflejo de su vida artística y su fuerza creativa.

Javier Riaño
Director de Bilbao Arte



Vuelve el tranvía

Tranbia itzuli egin da

El 18 de diciembre pasado las calles de Bilbao recuperaron el tranvía. El que durante muchas décadas fue transporte urbano por excelencia, vuelve a circular por nuestras calles. Pero esta vez lo hace con una cara diferente. El tranvía es hoy un medio de transporte moderno, sostenible y amable. Representa una excelente solución para recuperar el espacio para los peatones y, por consiguiente, para la regeneración urbana en general. El tranvía resurge en Bilbao, igual que lo está haciendo en otras muchas ciudades, como medio eficiente y respetuoso con el medio ambiente.

En los medios de transporte público, su rapidez y su capacidad de interconexión son las principales herramientas para la mejora de la calidad de vida de las ciudades, que necesitan ofrecer alternativas válidas al uso masivo del vehículo privado.

BILBAO Ría 2000 participa desde sus comienzos en esta iniciativa que lidera el Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco y en el que participa también el Ayuntamiento de Bilbao. La regeneración de Bilbao también pasa por la creación de una red de transporte urbano adaptada a los nuevos tiempos. En ese aspecto la puesta en marcha del tranvía es un paso muy importante.

El primer tramo del tranvía discurre entre Atxuri y Uribitarte. Próximamente formará parte del paisaje de la futura Avenida de Abandoibarra y conectará con el trazado, ya existente, entre San Mamés y el Palacio Euskalduna.



El tranvía es una alternativa válida al uso del vehículo privado.

J oan den abenduaren 18an, Bilboko kaleek tranbia berreskuratu zuten. Hamarkada askotan hiri garraio nagusia izan zena berriz dabil gure kaleetatik. Baina oraingo honetan aurpegi ezberdinaz egiten du. Tranbia, gaur egun, garraibide moderno, sostengarri eta atsegina dugu. Oinezkoentzako espazioa birlortzeko aparteko soluzioa da eta ondorioz, hiria orokorrean berritzeko ere. Tranbia Bilbon birsortu da, beste hainbat hiritan bezala, ingurugiroa errespetatuz eta eraginkorra izanik.

Hiritako bizi-kalitatea hobetzeko tresnarik garrantzitsunetarikoa, garraibide publikoen arintasuna eta euren artean elkar lotzeko gaitasuna dira. Garraio publikoek ibilgailu

pribatuaren erabilera masiboaren aurrean, aukera onargarriak eskaini behar dituzte.

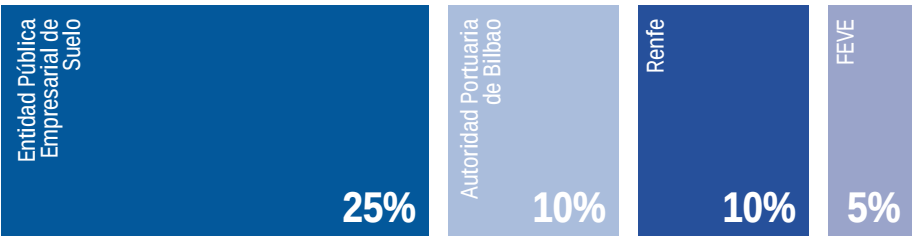
BILBAO Ría 2000ak, Eusko Jaurlaritzako Garraio eta Herrilan Sailak lideratzen duen eta Bilboko Udalak ere parte hartzen duen ekinbide honetan parte hartu du bere hasieratik. Bilbao berritzeak, garai berrietara egokitutako hiri garraio sare berria ere egitea suposatzen du. Zentzu horretan, tranbia martxan jarri izatea aurrepausu handia izan da.

Tranbiaren lehen tarteak, Atxuritik Uribitarterainokoa da. Gutxi barru, etorkizuneko Abandoibarra Etorbidearen paisaian sartu eta San Mames eta Euskalduna Jauregiaren artean jadanik eginda dagoen trazaduari lotuko zaio.

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 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.

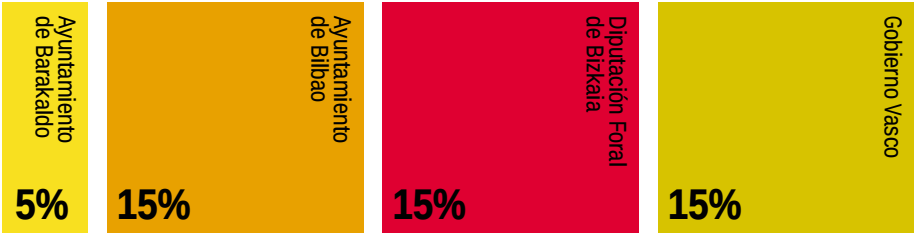
Sozietatearen egitekoa Bilbo metropolitarrako zona andeatuak eta gainbehera dauden industria-eremuak berreskuratzea da. Horretarako, hirigintzaren, garraioaren eta ingurumenaren arloko proiektuak koordinatu eta gauzatzen ditu. Gaur egun, hauek dira haren jarduketa-esparruak: Abandoibarra, Ametzola, Hegoaldeko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

BILBAO Ría 2000 sortzeko, 1,8 milioi euroko kapitala ezarri zen. Orduraz 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.



QUÉ ES, QUÉ HACE Y CÓMO SE FINANCIA?

ZER DA, ZER EGITEN DU ETA NOLA FINANTZATEN DA?



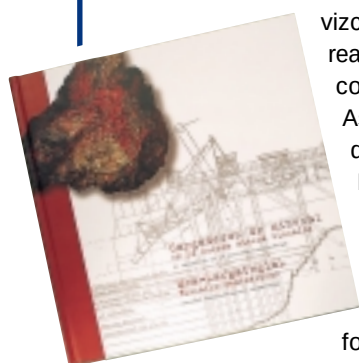
Consejo de Administración (de izquierda a derecha) D. José Antonio Campos Granados Diputado Foral de Promoción Económica D. José Angel Corres Abásolo Presidente de la Autoridad Portuaria de Bilbao D. Alvaro Amann Rabanera Consejero de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco D. Borja Quilez Brier 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. Iñaki Azkuna Urreta Alcalde de Bilbao. Presidente BILBAO Ría 2000 D. Angel Mª Nieva García Director General BILBAO Ría 2000 D. Pedro Mª Vargas Corta Letrado y Vicesecretario del Ayuntamiento de Bilbao D. Antonio Basagoiti Pastor Concejal del Ayuntamiento de Bilbao D. José Mª 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

La historia al detalle

La restauración del cargadero de la Franco Belga, de la que informamos en este número, se ha realizado como homenaje y recuerdo al pasado minero e industrial de la zona de Galindo. Con motivo de la culminación de esta obra, BILBAO Ría 2000 ha editado también un libro sobre la historia de los cargaderos de mineral en la cuenca vizcaína. El libro, realizado en colaboración con la Asociación Vasca de Patrimonio Industrial y Obra Pública recoge en sus noventa y tres páginas, ilustradas con fotografías



históricas y documentos de la época, información exhaustiva sobre el auge de la minería en Bizkaia, las empresas mineras, los ferrocarriles, los sistemas de transporte empleados, los cargaderos, etc.

Se trata de una obra de gran valor documental, que aporta numerosos datos técnicos y estadísticos de la actividad minera, sin dejar por ello de ser interesante y amena para lectores no especializados pero interesados en la historia de la Ría.



Una visión global de la renovación

Destacados profesionales analizan en Barakaldo problemas y soluciones para mejorar la acción urbanística.

El Teatro Barakaldo fue escenario los pasados 28 y 29 de noviembre de unas Jornadas de Renovación Urbana, dirigidas a profesionales de la arquitectura y el urbanismo organizadas por el Ayuntamiento de Barakaldo, la Sociedad de Gestión Urbanística Eretza y BILBAO Ría 2000.

Las jornadas fueron una oportunidad para reflexionar y compartir experiencias acerca de la regeneración urbana y el ordenamiento urbanístico como motores de desarrollo social y económico de las ciudades.

La apertura corrió a cargo del Alcalde del municipio, Carlos Pera y del Director General de BILBAO Ría 2000, Angel Nieva.

Se desarrollaron conferencias y debates sobre muy diversos aspectos de la gestión urbanística. Ariella Masbourni, de la Gerencia General de Urbanismo, Medio Ambiente y Construcción del Ministerio Francés de Fomento y gran conocedora de la realidad del Bilbao Metropolitano, explicó algunas experiencias en París, Lyon, Nantes y Sant Nazarie, además de las desarrolladas en otros lugares como Génova y Emscher-Park. Manuel Sánchez Collado, responsable de los proyectos de BILBAO Ría 2000 en Barakaldo presentó los trabajos desarrollados en la localidad. Pedro Jáuregui, Director de Urbanismo del



El Alcalde de Barakaldo y el Director General de BILBAO Ría 2000 durante la apertura de las jornadas

Ayuntamiento, se refirió a la transformación del modelo territorial de la ciudad a partir del cambio de sus bases económicas.

El análisis de la restauración como herramienta de renovación urbana fue objeto de la conferencia del arquitecto italiano Antonio Patruno. Carlos Corral dirigió el debate sobre la movilidad y ordenación viaria, mientras que la política de vivienda fue objeto de las conferencias de Carmen Trilla y Javier Muñoz.

En las jornadas participaron también Ana Saldaña, directora General del Grupo Larcovi, José Axpe, Francisco Ruiz-Gijón, Felix Gorospe del Castillo y Angel de Diego, que, junto con José Luis Canosa presentaron diversas experiencias en parques, haciendo especial referencia al nuevo Jardín Botánico de Barakaldo.

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 94 443 61 04 (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 94 443 61 04 zenbakira deituz.

Actuaciones en curso

Abandoibarra
Parque de Ribera
Centro comercial y de ocio Zubiarte
Hotel Sheraton
Cinco edificios residenciales (800 viviendas)
Pasarela peatonal
Nuevas calles

Bilbao La Vieja
Urbanización de los muelles de La Merced, Marzana y Urazurrutia

Infraestructuras ferroviarias
Cubrimiento y urbanización entre Luis Briñas y Plaza Torres Quevedo

Tercera vía para mercancías entre San Mamés y Olabeaga
Cubrimiento de la estación de cercanías de San Mamés
Nuevo vestíbulo intercambiador en la estación de San Mamés
Aparcamiento subterráneo en San Mamés
Estación de La Peña

Ametzola
Ampliación parque de Ametzola
Cubrimiento del ferrocarril (Renfe y FEVE)
900 viviendas (150 de protección oficial)
Nuevas calles
Segundo vestíbulo para Renfe



Obras del polideportivo de Lasasarre, Barakaldo

Barakaldo
Polideportivo de Lasasarre
Nuevo campo de fútbol de Lasasarre
2200 nuevas viviendas
Carretera de circunvalación Norte de Barakaldo
Recuperación de suelos contaminados
Parque de ribera del Galindo
Urbanización de las calles Arana y Aldapa
Urbanización de la calle Murrieta

Actuaciones futuras

Abandoibarra
Ampliación del Parque de Doña Casilda
Parque Campa de los Ingleses
Plaza de Euskadi
Torre de la Diputación
Biblioteca Universidad de Deusto
Paraninfo Universidad del País Vasco



Muelles Marzana, Bilbao La Vieja

Bilbao La Vieja
Urbanización de la Plaza Corazón de María
Aparcamiento bajo la Plaza Corazón de María
Aparcamiento entre las plazas de Bilbao La Vieja y Tres Pilaes

Barakaldo
Parque de ocio
Parque de ribera del Nervión
Urbanización entorno dársena de Portu
Desvío de la carretera BI-3739 (4ª fase)
Urbanización de la Plaza Pormetxeta
Urbanización de la calle Larrea
Parque de Lasasarre
Pistas deportivas exteriores del nuevo polideportivo

Nuevas estaciones para Renfe
Estación de Miribilla

Basurto
Operación Basurto–Olabeaga



BILBAO **Ría 2000**

www.bilbaoria2000.com