

# Bilbao Ría 2000

Revista de divulgación editada por la sociedad BILBAO RÍA 2000 Diciembre 2003 Número 8



## **Barakaldo**

Lasesarre estrena  
campo y bulevar

## **Abandoibarra**

**Bilbao desde el piso 33**

PRIMEROS COCHES

## **Bilbao La Vieja**

NUEVO COLEGIO

**Muelles de color**

## **Infraestructuras**

**Ferrovias**

**Abando iluminada**

Estación de San Mamés

ACTUALIDAD

**Premios COAVN 2003**

# Actuaciones finalizadas



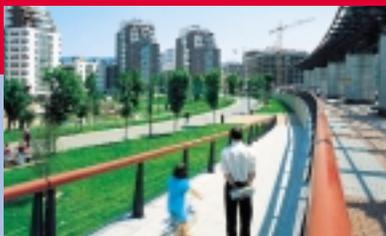
Avenida de Abandoibarra

## Abandoibarra

1ª Fase avenida de Abandoibarra  
Calle Lehendakari Leizaola  
Escalera de conexión puente de Deusto – parque de Ribera  
Reparación de muelles  
Ampliación de la avenida de las Universidades  
Pasarela Pedro Arrupe  
Parque de Ribera

## Ametzola

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



Ametzola

## Barakaldo

Nuevo campo de fútbol de Lasasarre  
Bulevar Murrieta  
Calles Arana y Aldapa  
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  
Desvío de la carretera BI-3739  
Area de actividades económicas  
Ronda Norte de Circunvalación  
Reparación de muelles de la Ribera del Nervión  
Plaza de Desierto  
Rehabilitación del cargadero de mineral



Muelles de Marzana

## Bilbao La Vieja

Urbanización de los muelles de La Merced, Marzana y Urazurrutia, 1ª Fase

## Infraestructuras Ferroviarias

Modificación de la línea FEVE a su paso por Ametzola  
Línea de Cercanías Renfe entre Abando y Olabeaga  
Remodelación estación de Abando  
Estación de Zabalburu  
Estación de Ametzola  
Estación de Autonomía  
Estación de San Mamés  
Remodelación estación de Olabeaga  
Estación de Santurtzi  
Urbanización avenida del Ferrocarril entre puente de Gordóniz y Luis Briñas



Campo Lasasarre

# Editorial

## Editoriala



El primer titular del número anterior de esta revista era “La ciudad del Nervión”. La apertura de Abandoibarra nos sirvió entonces para señalar la importancia de acercar la ciudad al curso del agua, recuperando terrenos antes industriales. Esta tarea, que es objetivo básico de BILBAO Ría 2000, está significando, también en Bilbao la Vieja y en Barakaldo, un cambio decisivo en la estructura urbana. Se abren al uso ciudadano importantes espacios públicos que, además de ampliar y mejorar la trama de la ciudad, conllevan también, no lo olvidemos, la creación de nuevas oportunidades de desarrollo económico.

Barakaldo es protagonista de buena parte de la información que podrá usted ver en este número. El pasado mes de julio inauguramos el nuevo bulevar Murrieta, que es ahora una amplia avenida arbolada. En septiembre tuvimos la satisfacción de entregar, también en Barakaldo, el nuevo campo de fútbol de Lasasarre. Precisamente un partido entre el Barakaldo y el Athletic sirvió como acto de apertura del nuevo campo y tengo que decir que el interés de ambos clubes por este encuentro inaugural fue para nosotros un gran honor, que agradezco desde estas líneas.

Por supuesto en Bilbao seguimos trabajando intensamente. Abandoibarra ha visto circular los primeros coches por Lehendakari Leizaola y la primera fase de la avenida de Abandoibarra es ya una realidad, lo mismo que la escalera entre el Paseo de Ribera y el puente de Deusto. Presentamos en este número el nuevo proyecto de Cesar Pelli para la torre de Abandoibarra, que completa la zona tal y como estaba previsto en el Master Plan original, y lo hace, como siempre en BILBAO Ría 2000, con el acuerdo de todas las Instituciones que componen esta Sociedad, en una nueva demostración del compromiso activo de todas ellas, que es lo que nos ha permitido avanzar en éste y en tantos otros proyectos decisivos.

De muchos de ellos informamos también en esta revista. Hemos iniciado ya las obras del nuevo Colegio Público en Bilbao La Vieja, donde continúa, además, la recuperación de los muelles y la ampliación del puente de Cantalojas. También hemos comenzado la ampliación del parque de Doña Casilda, tras la apertura de la calle Leizaola y el cierre de la línea de Cercanías. Continuamos con la construcción de la nueva estación de San Mamés, que conectará Tranvía, Metro, Cercanías Renfe y Termibús, y que nos ha permitido ya abrir la calle Gurtubay en su nuevo trazado. La nueva iluminación exterior de la estación de Renfe en Abando, que destaca su valor arquitectónico, también tiene un espacio en esta revista.

En este número contamos además con las colaboraciones de Eduardo Arroyo, autor del campo de Lasasarre; Alberto Sanz, colaborador del proyecto de la nueva estación de Renfe en San Mamés; Patxi Enziondo, Presidente del Colegio de Arquitectos de Vizcaya, así como de Ricardo y Victor Legorreta, arquitectos del edificio del hotel Sheraton. A todos ellos nuestras gracias sinceras.

Nuestro deseo con esta publicación es informar de lo que hacemos para mejorar el Bilbao Metropolitano. Esperamos que nuestros lectores la encuentren interesante.

Ángel María Nieva  
Director general de BILBAO Ría 2000

*Aldizkari honen aurreko alearen lehen izenburua, “Nerbioren hiria” deritzona zen. Orduan, industrialak ziren lurraldeak berreskuratuz Abandoibarra irekitzeak, hiria uretara hurbiltzeak zenkan garrantzia adierazteko balio zigun. BILBAO Ría 2000ren oinarritzko helburua den lan hau, Bilbao Zaharra eta Barakaldoko hiri egituretan ere, erabateko aldaketa suposatzen ari da. Herri espazio handiak irekitzen ari dira herritarrek erabil dezan; honek hiria handiagotu eta hobetzeaz gain, ez dezagun ahaztu, ekonomia garapenerako aukera berriak sortzeko balio du.*

*Barakaldo, ale honetan aurkituko duzun informazio askoren protagonista da. Joan den uztailean, orain zuhaitzduen etorbide zabala den Murrieta bulebar berria ireki genuen. Irailean, Barakaldon ere, Lasasarreko futbol zelai berria emateko aparteko aukera izan genuen. Hain zuzen ere, Barakaldo eta Athletic-en arteko partidu batek zelai berria irekitzeko balio izan zuen eta bemendik eskertu nahi dut partidu honek klub bietan sortu zuen interesa, guretzat, egia esan, ohore handia izan zelako.*

*Dena den, Bilbon ere lanean dihardugu. Abandoibarra Lehendakari Leizaolatik lehen kotxeak pasatzen ikusi ditu eta Abandoibarrako Etorbidearen lehen fasea errealtate bihurtu da, Erriberako Ibilbidea eta Deustuko zubiaren arteko eskailera bezala. Ale honetan, jatorritzko Master Plan-ean alde honetarako aurrirakuten zena osotzen duen Cesar Pelli Abandoibarra dorreerako asmatu duen proiektu berria aurkezten dugu. Aurkezpena, Elkartea osotzen duen Erakunde guztien adostasunarekin, BILBAO Ría 2000n egin zuten; kasu honetan ere honek, beste proiektu garrantzitsuekin gertatu den moduan, denek egitasmoak aurrera ateratzeko daukaten konprometuekin tinkoa erakusten du.*

*Aldizkari honetan, hauetariko egitasmo batzuei buruz informatzen dugu: Bilbao Zaharrean Herri Eskola berriaren lanak egiten hasteaz gain, nasen berreskurapena eta Kantalojas zubiaren hadiagotze laneak darraie. Leizaola kalea ireki eta Hurbileko linea itxi ondoren, Doña Kasilda parkearen handiagotze laneak ere hasi ditugu. Tranbia, Metroa, Hurbileko Renfe eta Termibus lotuko dituen San Mameseko geltoki berria eraikitzen darraigu. Dagoeneko, Gurtubay kale berria ireki ahal izan dugu. Aldizkari honetan ere bere lekua dauka Abando geltokiaren balio arkitektonikoa nabarmentzen duen kanpoko argikuntza berriak.*

*Ale honetan gainera, Lasasarre zelaiauren autorea den Eduardo Arroyo, San Mameseko geltoki berria proiektatzen lagundu duen Alberto Sanz, Bizkaiko Arkitektu Elkargoko Lehendakaria den Patxi Enziondo bai eta Sheraton hotelaren arkitektuak diren Ricardo eta Victor Legorretaren kolaborazioak ere aurki ditzakegu. Eurei guztiei, gure eskerrik zintzoenak.*

*Argitalpen honen bidez, Bilbao Metropolitarrak hobetzeko egiten dugunaz informatu nahi dugu. Gure irakurleek interesgarri aurki dezaten espero dugu.*

Ángel María Nieva  
BILBAO Ría 2000ren Zuzendari nagusia

# Correo del lector

## Irakurlearen posta

### La mirada cohibida

En los últimos años, el desarrollo vertiginoso de la transformación urbana de Bilbao y de otros municipios, nos ha llevado sin duda a una actitud hacia la arquitectura que resulta apasionante. La sociedad en general, con sus cambios de vida, se encuentra inmersa en una escalada fugaz, sin tiempo para una reflexión pausada.

La regeneración de las ciudades actuales, tremendamente complicada, debe ir necesariamente cargada de imaginación y creatividad, dejando de lado aspectos banales, modas y tendencias al uso, porque es el hombre quien debe ocupar el espacio central de toda planificación urbana.

La recuperación del equilibrio perdido es hoy día la tarea inmediata, que exige formular nuevos modelos de desarrollo urbano, dentro de un marco de conocimiento

más amplio de la ciudad y también mantener su identidad propia, interrelacionando centro y periferia.

El ciudadano, cautivo de la expectación que suscitan los proyectos emblemáticos, las grandes obras, sucumbe a veces en su percepción de esta transformación, se refugia en la constatación de que las ciudades deben servir a modelos de desarrollo complejos y se siente como el observador de un proceso que muchas veces cuestiona desde su anonimato.

La mirada cohibida del ciudadano debe mostrarse receptiva con la buena arquitectura de vanguardia y, al mismo tiempo, reivindicar el patrimonio cultural haciéndose cómplice con la arquitectura aposentada históricamente. Nuestros cascos históricos gozan de un encanto propio, fruto de su acertada escala, en una combinación de sus calles, plazas y espacios, que asumimos como nuestros.

La ciudad que nos toca vivir en nuestros días es el resultado, sin duda, de la fusión de ambos ingredientes culturales: el ayer, basado en un equilibrio razonable, y el futuro, en el que estamos inmersos ya, con sus tecnologías constructivas de nuevo cuño, que tratan de responder a los nuevos retos del ciudadano de hoy. La búsqueda de nuevos caminos, planteando formulas de convivencia más amenas, no debe hacernos renunciar a lo viejo, a lo valioso que siempre ha formado parte de nosotros. Ojalá que esa mirada cohibida del ciudadano se torne en una mirada confiada en el devenir de nuestros pueblos y ciudades.

**Patxi Enzondio**  
*Presidente de la Delegación en Bizkaia del COAVN*



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: Calle José M<sup>o</sup> Olabarri, 4 Planta C 48001 Bilbao

Nahi baduzu, zure gutunak – 30 lerro baino gehiago izango ez dutenak – honako helbide honetara bidai ditzakeguzu: Bilbao Ría 2000 Irakurlearen posta Jose Maria Olabarri kalea, 4 C planta 48001 Bilbao

### Nos visitaron

La transformación urbanística que está viviendo el área metropolitana de Bilbao sigue atrayendo a un gran número de expertos internacionales, deseosos de conocer las claves del proceso de regeneración de la metrópoli en general y el trabajo llevado a cabo por BILBAO Ría 2000.

En los últimos meses nos han visitado, entre otras, delegaciones de Saint Etienne y de Metz, encabezada ésta por su alcalde, Jean Marie Rausch. Recibimos también a un grupo de urbanistas, planificadores y políticos llegados desde Liverpool de la mano de la Diputación y a una delegación de la Autoridad Portuaria de Rotterdam. Asimismo, nos volvieron a demostrar la atención que despierta el nuevo Bilbao en el norte de Europa diversos responsables públicos de la ciudad noruega de Oslo, que visitaron los trabajos que se están realizando en la zona de Galindo. También recibimos a una delegación de Bristol.

Asimismo, tuvimos el placer de atender a una representación de autoridades de la capital de Chile, encabezada por el Intendente de la Región Metropolitana de Santiago, Marcelo Trivelli, así como a los componentes de una delegación del Gobierno de Taiwan, encabezada por Jing-Sen Chang, Vicepresidente del Consejo de Planificación y Desarrollo Económico del Yuan, que visitaron Bilbao invitados por el Ayuntamiento.

### Bisita egin digute

Bilboko alde metropolitarra bizi den hiri aldaketak, metropoliaren berreskuratzeko prozesuaren gakoak eta BILBAO Ría 2000 garatzen ari den lana ezagutu nahi duten nazioarteko berezilagari ugaririk erakartzen jarraitzen du.

Azken hilabeteotan, beste batzuren artean, Saint Etienne eta Metz-eko ordezkariak etorri zaizkigu bisitatzen, Metz-eko, Jean Marie Rausch bere alkatearekin etorri zelarik. Aldundiaren eskutik, Liverpool-etik zetorren hirilari, egitamu-egile eta politikari talde bati eman genion ongi etorria bai eta Rotterdam-eko Portu Agintaritzaren ordezkari bati ere. Eraberean, Galindo aldean egiten ari diren lanak bisitatu zuten Noruegako Oslo hiriko zenbait herri arduradunek berriz eman ziguten aditza. Bilbok ipar Europan sortzen duen interesa. Bristol-eko ordezkari bati ere izan genuen gure artean.

Eraberean, Bilboko Udalak gonbidatuz, Chileko hiriburuko Agintarien ordezkari batekin egon ginen, Santiagoko Eskualde Metropolitarrako Intendenta den Marcelo Trivelli nagusi zelarik, bai eta Taiwan Gobernuko ordezkari batekin ere, bere buru, Yuan-go Ekonomia Egitamuntza eta Garapen Kontseiluko Lehendakari-ordea den Jing-Sen Chang zelarik.

## Bilbao 33. solairutik

# Bilbao desde el 33 piso

El nuevo proyecto recupera la estructura del Master Plan original y relanza el edificio más emblemático de Abandoibarra.

**A**bandoibarra tendrá finalmente una torre de 150 metros de altura, según el nuevo proyecto que ha elaborado el equipo de Cesar Pelli y que fue presentado en Bilbao el pasado 23 de octubre.

El nuevo diseño realizado por el arquitecto de origen argentino contempla un edificio de 33 pisos, que se levanta sobre

una planta ligeramente triangular. La torre será futuro centro de negocios de la ciudad y culminará el conjunto de actuaciones previstas en el proceso de regeneración del área de Abandoibarra. Sin duda, constituirá el hito urbano principal que completará la imagen de la zona, actualmente flanqueada por el Museo Guggenheim y el Palacio Euskalduna.

Su actual diseño mantiene gran parte de las características del proyecto anterior. La forma del edificio no experimenta grandes cambios, aunque es diez metros más bajo, lo que supone la desaparición de dos plantas. Tendrá también tres fachadas y se estrechará suavemente a medida que gane altura. Aunque el equipo de arquitectos formado por Cesar Pelli, Eugenio Agui-

naga y Diana Balmori, estudió otras posibilidades diferentes, finalmente se ha optado por recuperar la estructura básica del Master Plan original que redactaron en su día. De este modo, y tal como se previó en un principio, la torre irá acompañada de otros dos edificios de oficinas situados a ambos lados. El nuevo proyecto contempla que estos dos bloques queden separados de la torre por sendas calles.

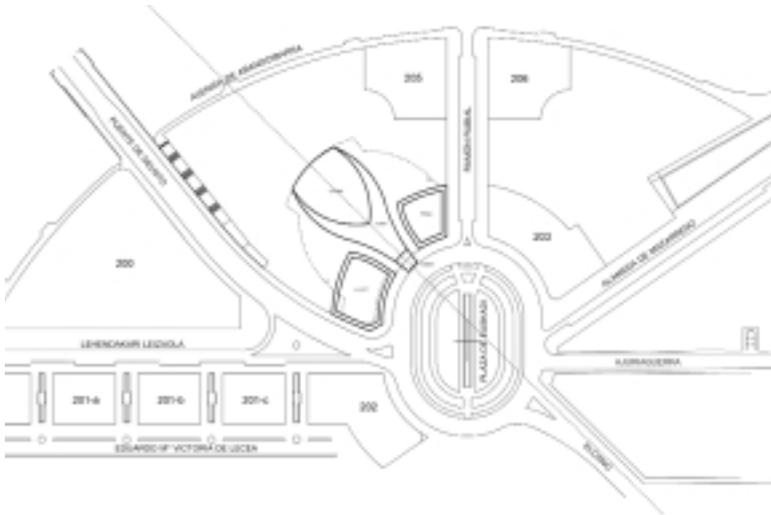
También se mantiene invariable el número de metros cuadrados de uso terciario que estaban previstos en el Plan Especial de Reforma Interior (PERI) de Abandoibarra y que suman un total de 69.500 entre los tres edificios. Por lo tanto, se elimina del proyecto el edificio de 9.500 m<sup>2</sup> de oficinas que el anterior diseño añadía frente a la Alameda de Mazarredo y que no estaba contemplado en el Master Plan original.

Estas modificaciones fueron presentadas y aprobadas por unanimidad en el Consejo de Administración de BILBAO Ría 2000 del pasado mes de octubre.

Con objeto de gestionar la torre y los edificios contiguos de la parcela y poder hacerlo al máximo nivel internacional, BILBAO Ría 2000 ha procedido ya a la contratación de los servicios de asesoramiento inmobiliario cualificado entre algunas de las empresas internacionales más importantes del sector.

Diseño de la torre de Abandoibarra





La entrada de la torre estará orientada hacia la plaza de Euskadi, en línea con la calle Elcano

**A**zkenean, Cesar Pelliren taldeak egin eta joan den urriaren 23an aurkeztu zen egitasmoaren arabera, Abandoibarrak 150 metro altuerako dorrea izango du.

Jatorriz argentinarra den arkitektuaren diseinu berriak, triangelu itxura pixka bat izango duen 33 solairutako eraikina aurrirakusten du. Dorrea, hiriaren etorkizuneko irabazpide zentrua izango da eta berarekin, Abandoibarra aldea berreskuratzeko prozesuari amaiera emango zaio. Zalantzarik gabe, Guggenheim Museoa, Euskalduna Jauregia eta irudia osotuz, dorrea, hiriaren mugarririk nagusienan bihurtuko dira.

Bere oraingo diseinuak aurreko proiektuaren ezaugarri asko mantentzen ditu. Eraikinaren itxura ez da asko aldatzen, nabiz eta 10 metro baxuago izanik, bi

solairuen galera suposatzen duen. Hiru etxaurre ere izango ditu eta gorantz joan abala estutuz joango da. Cesar Pelli, Eugenio Aguinaga eta Diana Balmorik osotzen duten arkitektu taldeak beste aukera batzuk aztertu zituen arren, azkenez, hasiera baten Master Plan-ean agertu zuten oinarritzko egitura berreskuratzea aukeratu zuten. Honela, eta hasieran aurrirakusi zen moduan, dorrearen alde bietara bulego eraikin bi jarriko dira. Proiektu berrian, bloke bi hauek dorretik kale biren bidez banatzea aurrirakusten da.

Abandoibarrako Barne Eraberritzera-ko Plangintza Berezian (BEPB) erabilera terziariorako aurrirakusten zen metro karratuaren kopurua ere mantentzen da; hau da, hiru eraikinen artean, 69.500. Beraz, aurreko diseinuak Mazarredo Zumardiaren



Vista de la torre Pelli desde la plaza de San José

aurrean aurrirakusten zuen baina jatorritzko Master Plan-ean ez zegoen 9.500 m<sup>2</sup>-ko bulego eraikina, egitasmo honetan desagertzen da.

Aldaketa hauek, joan den urrian BILBAO Ria 2000 egindako Administrazio Kontseiluan aurkeztu eta abo batez onartu egin ziren.

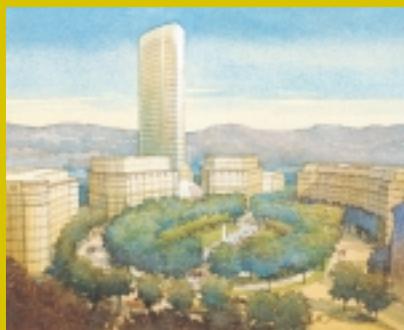
BILBAO Ria 2000 dorrea eta bere ondoko eraikinak gorengo mailan kudeatu nahi duenez gero, goi mailako aholkularitza zerbitzuak munduan arlo honetan oso garrantzitsuak diren zenbait enpresekin akuratzeko prozesuari hasiera eman dio.

**Bulegoetarako aurrirakusi ziren 69.500 m<sup>2</sup>-ak mantentzen dira.**

# Plaza Euskadi

El Consejo de Administración de BILBAO Ria 2000 decidió, el pasado 10 de julio, adjudicar a Diana Balmori el diseño paisajístico de la futura Plaza de Euskadi, por un importe de 131.400 euros. Balmori conoce con precisión las características de la zona, ya que colaboró con Cesar Pelli en el diseño del Master Plan de Abandoibarra.

La plaza de Euskadi, que tendrá una superficie similar a la de la actual Plaza de Moyúa, será el punto de unión de Abandoibarra con el Ensanche, además de constituirse en el núcleo central de conexión entre las calles actuales y las de nueva creación, como Ramón Rubial o Lehendakari Leizaola.



Joan den uztailaren 10ean, BILBAO Ria 2000eko Administrazio Kontseiluak, Diana Balmoriri, etorkizuneko Euskadiko Plazaren paisaje diseinua, 131.400 eurotako zenbatekoaz esleitzea erabaki zuen. Balmorik oso ondo ezagutzen ditu alde honen berezitasunak, Abandoibarrako Master Plan deritzon horren diseinuan, Cesar Pellirekin aritu bait zen lanean.

Euskadiko Plaza, gaur egungo Moyua Plazaren antzeko azalera izango duena, Abandoibarra Zabalgunearekin lotuko duen elementua izateaz gain, betiko kaleak eta Ramon Rubial edota Lehendakari Leizaola moduko kale berriak lotzeko erdigunea ere izango da.

## Lehenengo kotxeak Abandoibarran

# Los primeros coches en Abandoibarra

Abandoibarra comienza a ser parte de la red urbana de Bilbao.

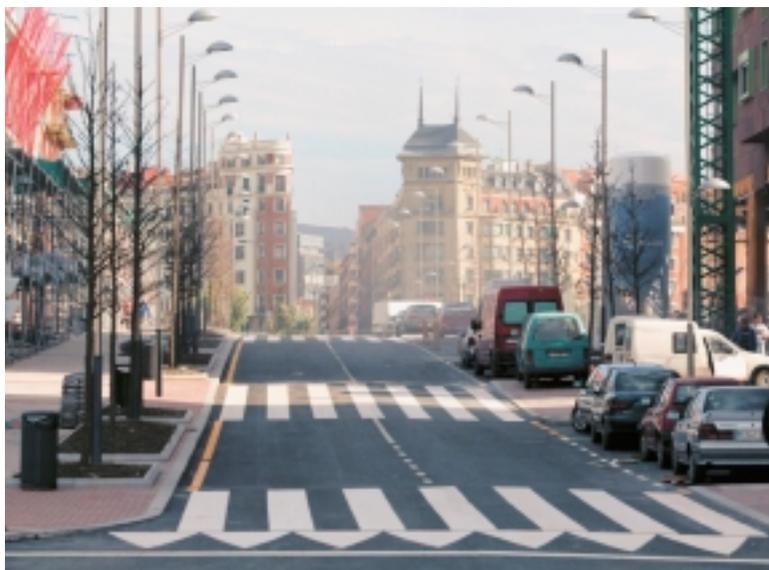
El pasado 31 de octubre se abrieron las primeras calles de Abandoibarra que acogen tráfico rodado. Lehendakari Leizaola es una de las tres vías principales que formarán la red prevista en la zona, junto con Ramón Rubial y la propia avenida de Abandoibarra. La apertura de la calle Leizaola al tránsito de vehículos es el primer paso para que el área regenerada comience ya a integrarse completamente en la ciudad.

Arboledas, zonas verdes y amplias aceras marcan el uso peatonal de las principales calles de Abandoibarra.

La nueva calle tiene una longitud de 262 metros y actualmente conecta la avenida de Abandoibarra con el puente de Deusto, aunque su trazado definitivo la llevará hasta la futura Plaza de Euskadi,

que será el eje central de conexión del Ensanche con Abandoibarra.

Lehendakari Leizaola tiene una anchura de 30 metros, muy similar a la Gran Vía, y en ella se han plantado 66 árboles de la especie *Liquidambar styraciflua*, con objeto de ofrecer un aspecto amable, en consonancia con el amplio uso peatonal previsto en toda la zona. El Hotel Sheraton, así como los edificios de viviendas, actualmente en construcción o proyectados, tendrán su entrada principal por la nueva



La calle Lehendakari Leizaola une Abandoibarra y el Ensanche

calle, que también permitirá acceder al centro comercial y de ocio Zubiarte, cuyas obras se encuentran en este momento bastante avanzadas.

Las aceras de esta nueva calle tienen once metros y medio de anchura en el lado del centro Zubiarte y siete en la parte del hotel y las viviendas. La calzada cuenta con dos carriles, ambos actualmente en sentido puente de Deusto. En total, la zona desti-

nada a vehículos tiene nueve metros y medio de anchura.

La obra de la calle Lehendakari Leizaola forma un mismo proyecto con la primera fase de la avenida de Abandoibarra, que se abrió al público el pasado 30 de julio. El presupuesto global de toda la operación asciende a 8,9 millones de euros y ha contado con ayudas del Fondo Europeo de Desarrollo Regional, FEDER.

La primera parte de la nueva avenida de Abandoibarra tiene 800 metros de longitud y une la plaza del Sagrado Corazón con la pasarela Pedro Arrupe. Su superficie es de aproximadamente 30.000 m<sup>2</sup>. Está jalonada por 328 árboles (castaños de indias y fresnos) y cuenta con *bidegorri*, aceras de cinco metros de anchura y calzadas de uno y dos carriles, según el tramo. La segunda fase, actualmente en obras, la enlazará con el Paseo de Uribitarte. Por su banda central discurre actualmente el tranvía, que señala el eje del trazado final de la nueva avenida.

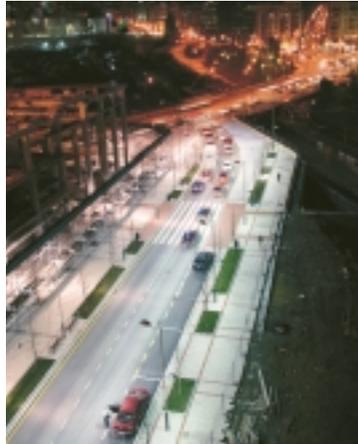
La apertura de la calle Lehendakari Leizaola ha permitido el cierre definitivo de la "carretera del parque" y ha hecho posible el comienzo de las obras de ampliación del parque de Doña Casilda, que también forma parte de las actuaciones que BILBAO Ría 2000 lleva a cabo en Abandoibarra. Eduardo M<sup>a</sup> Victoria de Lecea se convertirá, tras las obras de ampliación del parque, en un bulevar entre la nueva zona verde y los edificios de la calle Leizaola.

**J**oan den urriaren 31n, Abandoibarran ibilgailuen trafikoa onartzen duten lehen kaleak ireki ziren. Lehendakari Leizaola, alde borrotan aurrikusi den sarea osotuko duten hiru kaleetatik bat da, Ramon Rubial eta Abandoibarrako etorbidearekin batera. Leizaola kalea trafikoari irekitzea lehen pausua da berreskuratutako alde hau hirian integrazten hasteko.

Kale berriak 262 metrotako luzera dauka eta gaur egun, Abandoibarrako etorbidea Deustuko zubiarekin lotzen du, nahiz eta bere behin betiko trazadurak etorkizuneko Euskadiko plazaramo eramango duen. Plaza hau, Zabalgunea Abandoibarrearekin lot-

tzeko ardatz nagusia izango da.

Lehendakari Leizaolak 30 metrotako zabalera dauka - Gran Viaren antzera - eta bertan Liquidambar stiraciflua motako 66 zuhaitz landatu dira, kaleak itxura atsegina izatea nahi izan delako, alde horretan oinezkoentzako aurrikusi den gunearekin bat etor dadin. Sheraton Hotela bai eta gaur egun eraikitzen ari diren edota proiektatuta dauden etxebizitzien sarrera nagusia ere, kale berri honetan egongo da eta bertatik ere, lanak nahiko aurreratuta daukan



Vista nocturna de la nueva calle

*Zubiarte aisi eta merkatal zentrura joan abalko da.*

*Kale berri honen espaloiek hamaika metro eta erdiko zabalera daukate Zubiarte zentruaren aldean, eta zazpi, hotela eta etxebizitzien aldean. Errepideak karril bi dauzka, biak, gaur egun, Deustuko zubirako norabidearekin. Guztira, ibilgailuentzako aldeak, bederatzi metro eta erdiko zabalera dauka.*

Lehendakari Leizaola kalea eta joan den uztailaren 30ean ireki zen Abandoibarrako etorbidearen lehen fasea, proiektu bera osotzen duten lanak dira. Egitasmo osoaren guztirako aurrekontua 8,9 milioi eurotako izan da eta Eskualdeen Garapenerako Europar Baltzuen (EGEB) laguntzak izan ditu.

Abandoibarrako etorbide berriaren lehen zatiak, 800 metro luzera dauka eta Bihotz Sakratu plaza eta Pedro Arrupe oinezkoentzako zubia lotzen ditu. Bere azalera, 30.000 m<sup>2</sup> ingurukoa da. Bost metro zabalera espaloiak, eta aldearen arabera, karril bat edo biko errepideak, 328 zuhaitz (indietako gaztainondoak eta lizarrak) eta bidegorria dauzka. Bigarren faseak, oraindik bukatu gabe dagoenak, Uribitarte Ibilbidearekin lotuko du. Bere erditik, gaur egun, tranbia doa, berau, etorbide berriaren behin betiko trazaduraren ardatza markatzen duelarik.

Lehendakari Leizaola zabaltzeak, "Parkeko errepidea" betiko zarratu eta Doña Kasilda parkearen handiagotze lanak egiten hasi ahal izatea suposatu du; handiagotze lan hauek ere, BILBAO Ría 2000 Abandoibarran burutuko dituen ihardueren barnean daude. Parkearen handiagotze lanak bukatzen direnean, Eduardo M<sup>a</sup> Victoria de Lecea kalea, gune berde berria Leizaola kaleko eraikinekin lotuko duen bulebarra izango da.



## La carta de los arquitectos

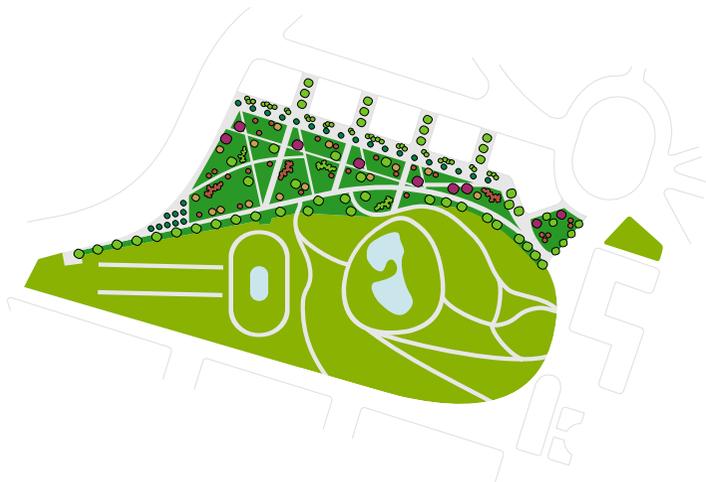
Las grandes ciudades son producto del pensamiento de grandes hombres que supieron aprovechar las oportunidades que dan momentos históricos específicos. Roma en el siglo XVI, París a finales del XIX, Chicago a principios del siglo XX después del gran incendio, Barcelona con las olimpiadas de 1992. Definitivamente con el plan en Abandoibarra Bilbao está viviendo una transformación semejante. El desarrollar un plan de la magnitud de Abandoibarra en el centro de una ciudad es una oportunidad única. Destacan los éxitos individuales generados por proyectos como el Guggenheim de Gehry o las estaciones del metro de Foster, pero la verdadera aportación es el plan de conjunto. Es difícil pensar en otra ciudad que esté teniendo una transformación tan positiva en el mundo actual, Bilbao se está volviendo un ejemplo a seguir para la transformación de ciudades netamente industriales a ciudades cuyo enfoque es un centro de servicios, cultura y entretenimiento.



Para nosotros participar en este momento con el diseño del hotel Sheraton ha sido una experiencia única en nuestra carrera profesional ya que estamos convencidos que los arquitectos tenemos que dedicarnos a crear mejores ciudades y no solamente mejores edificios individuales. Además en el plano humano la aceptación que hemos tenido de toda la gente en Bilbao, desde las autoridades, los clientes, constructores, colegas y el público en general ha sido una grata sorpresa que nos ha hecho comprobar el espíritu abierto de la sociedad local. Con esta actitud la ciudad de Bilbao está demostrando que, en este mundo globalizado de hoy, se puede ser abierto al mundo y pertenecer al escenario internacional no sólo sin perder su identidad cultural propia sino reforzándola con proyectos únicos de calidad como es este Plan maestro.

Ricardo Legorreta  
Victor Legorreta

Autores del proyecto del Hotel Sheraton



## El parque de Doña Casilda se integra en Abandoibarra

### Parkea Abandoibarran sartzen da

Las obras de ampliación del parque de Doña Casilda de Iturriza, que lo llevarán hasta Abandoibarra, se han iniciado ya. La apertura en octubre de la calle Lehendakari Leizaola ha permitido cerrar el trazado que hasta entonces tenía la calle Eduardo María Victoria de Lecea, conocida por el nombre de "carretera del Parque", por lo que, liberado el espacio que esta vía ocupaba, han podido comenzar de inmediato las obras de ampliación de la zona verde más tradicional del Ensanche. Por otra parte, el reciente cierre de la línea de Cercanías permite disponer de todo el espacio previsto en el Master Plan, tanto para la ampliación del parque como para las viviendas que completarán la línea de edificios de la calle Leizaola.

Abandoibarra dejó de ser una zona cerrada en marzo, con la inauguración del Paseo de Ribera. En julio se abrió el primer tramo de la avenida de Abandoibarra y en octubre la apertura de Lehendakari Leizaola permitió que la zona comenzase a acoger tráfico rodado. Todo el área se va integrando paulatinamente con el resto de la villa y la ampliación del parque hará que la actual separación entre Abandoibarra y el resto de la ciudad desaparezca definitivamente, creando un espacio verde continuo entre el parque actual y la línea formada por el hotel y las viviendas de Lehendakari Leizaola. La calle Eduardo M<sup>o</sup> Victoria de Lecea, hasta ahora una carretera, quedará convertida, tras las obras de ampliación, en un bulvar arbolado que servirá de conexión entre el parque y los edificios.

La obra ampliará en más de 18.000 m<sup>2</sup> la extensión del parque, que actualmente tiene 85.200. En la zona serán plantados 282 nuevos árboles y 612 nuevos arbustos. Sin embargo la actuación que ha comenzado a realizar BILBAO Ria 2000 incluye también la urbanización del nuevo bulvar, así como la de los espacios situados entre los edificios de la calle Leizaola. Estas zonas de paseo y esparcimiento tendrán una continuidad completa con el parque. El ámbito de actuación abarcará un total de 30.000 m<sup>2</sup>. Esta ampliación, junto con el parque de Ribera y el parque Campa de los Ingleses, conformará en Abandoibarra una zona verde y de recreo de casi 200.000 m<sup>2</sup>.

El equipo de arquitectos que dirige Carlos Ortega ha diseñado la ampliación de forma que la nueva zona encaje de forma natural con un espacio tan singular y de tan fuerte personalidad como es el actual parque de Doña Casilda.



Da goeneko, Doña Kasilda de Iturriza parkearen handiagotze lanak, Abandoibarraraino helduko direnak, hasi egin dira. Joan den urrian Lehendakari Leizaola kalea irekitzeak, ordurarte guztiok "Parkeo errepidea" deitzen genuen Eduardo María Victoria de Lecea izeneko kalea ixtea ahalbidetu du. Kale honek okupatzen zuen lekua libre geratzean posible izan da Zabalgunearen gune berde garrantzitsuenaren handiagotze lanak egiten hastea. Bestalde, orain dela gutxi Hurbileko linea itxi denez gero, parkea handiagotzeko eta Leizaola kaleko eraikinak osotuko duten etxebitzak egiteko Master Plan-ean aurrakusten den espazio guztia erabilgarri dago.

Martxoan, Erribera Ibilbidea inauguratu zenean, Abandoibarra leku zarratua izateari utzi zion. Uztailean, Abandoibarra etorbidearen lehen aldeak ireki zen eta urrian, Lehendakari Leizaola irekitzeak, alde horrek ibilgailuen trafikoa hartzen hasi ahal izatea suposatu zuen. Apurka apurka, alde hau hirian integratuz doa eta parkearen handiagotzeak, gaur egun Abandoibarra eta hiria gainontzeko aldean artean dagoen banaketa behin betiko desagertzea suposatuko du, gaur egungo parkea, Hotela eta Lehendakari Leizaola kaleko etxebitzak osotzen duten marra artean etengabeko gune berdea sortuko delako. Handiagotze lanak bukatzen direnean, orain arte errepidea izan den Eduardo María Victoria de Lecea kalea, parkea eraikinekin lotuko dituen zuhazdun bulebarra izango da.

Lanak, 18.000 m<sup>2</sup> baino gehiagotan handiagotuko du gaur egun 85.200 m<sup>2</sup> daukan parkea. Alde horretan 282 zuhaitz eta 12 zuhaixka berri landatuko dira. Hala ere, BILBAO Ria 2000k hasi duen iharduera honek, bulebar berria eta Leizaola kaleko eraikinen artean dauden guneak urbanizatzea ere hartzen du bere gain. Paseatzeko eta aisirako gune berde hauek ez dute parkearekin inolako etenik izango. Iharduera esparrua, Bilbok alde honetan irabaziko dituen 30.000 metro karratuek osotuko dute. Handiagotze honek, Erribera Parkea eta Inglelesen Zelaia parkearekin batera, Abandoibarran ia 200.000 m<sup>2</sup>-ko aisirako gune berdea izatea suposatzen du.

Diseinua, Carlos Ortegak zuzentzen duen arkitektu taldeak egin du, handiagotzea, gaur egun hain berezia den eta nortasun hain gogorra daukan Doña Kasildaren parkean naturalki integra dadin.

# LA IMAGEN DE ABANDOIBARRA

El pasado 31 de octubre se abrió al público la nueva escalera de conexión entre el puente de Deusto y el parque de Ribera de Abandoibarra. Situada en la acera del puente más próxima al Palacio Euskalduna, la escalera facilita el acceso al paseo y, especialmente, a la parada del tranvía, con lo que “acercas” el nuevo servicio a los vecinos de Deusto.

*Joan den urriaren 31n, Abandoibarrako Erribera parkea eta Deustuko zubia lotzen dituen eskailera ireki zen. Euskalduna Jauregitik hurbilen dagoen espaloian jarrita, eskailerak, ibilbiderako sarbidea baina bereiziki, tranbiaren geltokirakoa errezten duenez gero, honek, zerbitzu berria Deustuko auzokoei “hurbiltzen” diela esan daiteke.*





El bulevar cuenta con dos carriles en cada sentido y aceras de 6 metros de ancho

# La calle Murrieta ya es un bulevar

## Dagoeneko, Murrieta kalea bulebarra da

**E**l pasado 28 de julio quedó abierto el nuevo bulevar Murrieta, una vez concluidas las obras de reurbanización realizadas por BILBAO Ria 2000 en el contexto de la operación Galindo. Murrieta ha cambiado completamente su aspecto anterior y se ha convertido ahora en una amplia calle, diáfana y arbolada, de 22.000 m<sup>2</sup>, que presenta un aspecto acorde con el resto de las operaciones de regeneración que actualmente se están acometiendo en esta parte de Barakaldo.

Con aceras de seis metros de anchura, en la nueva calle se han plantado 142 árboles, tilos a lo largo del propio bulevar y abedules junto a la plaza de entrada al polideportivo.

Murrieta es ya el eje viario principal de la zona de Lasasarre y el acceso principal al polideportivo y al nuevo parque, cuyas obras se iniciarán próximamente. El nuevo bulevar cuenta con una rotonda que, a través del paso inferior bajo la línea ferroviaria, permite conectar con el nuevo campo de fútbol de Lasasarre y con el resto del área de Galindo.

Separados por una mediana, el bulevar tiene ahora cuatro carriles, dos por cada sentido. Los pasos de peatones cuentan con pavimento podotáctil, para facilitar su uso a personas con dificultades de visión. Se ha instalado también



La nueva calle está dotada de amplios espacios peatonales y sobre ella se han plantado 142 árboles

nuevo alumbrado, fuentes públicas y otros elementos de mobiliario urbano.

Además de lo realizado en superficie, las obras de regeneración han incluido la renovación de todas las canalizaciones subterráneas: saneamiento, alcantarillado, abastecimiento de aguas, alumbrado, gas natural y telecomunicaciones. También se han instalado las tuberías para el sistema de recogida neumática de basuras que conectan con la central ya en funcionamiento en la misma zona.

**B**ILBAO Ria 2000k Galindo aldean garatu dituen erreurbanizazio lanak burututa, joan den uztailaren 28an, Murrieta bulebar berria ireki zen. Murrietaren oraingo itxura ez dauka lehengoarekin zerikusirik: gaur egunean, 22.000 m<sup>2</sup>-ko kale zabala, argitsu eta zuhaizduna dugu hau; bere oraingo itxura, Barakaldoko alde honetan garatzen ari diren berreskuratze lanekin bat dator.

Sei metrotako zabaleradun espaloiak dauzkan kale berrian, 142 zuhaitz landatu dira: bulebarraren luzeran, ezkiak eta polikiroldegirako sarbidea dagoen plaza ondoan, urkiak.

Dagoeneko, Murrieta, Lasasarre aldeko bide-ardatza nagusia bihurtu da, polikiroldegirako eta gutxi barru egiten hasiko diren parkerako sarbide nagusia ere izango delarik. Bulebar berriak birbilgu bat dauka; birbilgu horrek trenbide linearen azpitik doan pasabidetik joanda, Lasasarreko futbol zelai berrira eta Galindoko gainontzeko aldeetara hel daiteke.

Bidearte batek bananduta, bulebarrak orain lau karril dauzka, bi norabide bakoitzeko. Oinezkoentzako pasabideek zolu podotaktila daukate, ikusteko zailtasunak daukatenei laguntzeko. Horrez gainera, argi berriak, herri iturriak eta bestelako hiri higigaiak jarri dira.

Azalean egindako lanez gain, lurpeko bideraketa guztiak ere eraberritu egin dira: estolderia, uren homidura, argikuntza, gas naturala eta telekomunikabideak. Jadanik alde horretan martxan dagoen zarama biltzeko sistema pneumatikoaren hodiak ere jarri dira.

Kalearen eraberrikuntza, arkitektu gazteentzat antolatzen den EUROPAN saria irabazi zuten Sandra Töpfer eta Dirk Bertuleit-en egitasmoari jarraituz egin da. Irabazleek lana egiteko, Iñigo de Viarren laguntza izan zuten. Lanek, 3 milioi eurotako inbertsioa izan dute eta Eskualdeen Garapenerako Europar Batzuenaren (EGEB) laguntzak izan dituzte.



La renovación de la calle se ha ejecutado según el proyecto de Sandra Töpfer y Dirk Bertuleit, ganadores del premio EUROPAN para jóvenes profesionales de la arquitectura, que han realizado su trabajo en colaboración con Iñigo de Viar. Las obras de regeneración han supuesto una inversión de 3 millones de euros y han contado con ayudas del Fondo Europeo de Desarrollo Regional, FEDER.



Barakaldok Lasesarreko zelai berrian jolasten du

# El Barakaldo C.F. ya juega en el nuevo campo de Lasesarre

El partido inaugural fue un amistoso entre el Barakaldo Club de Fútbol y el Athletic de Bilbao. El honor de marcar el primer gol correspondió al equipo local.



Vista exterior del campo



El exterior del campo se completa con 1.001 chopos

Desde el pasado 30 de septiembre, Barakaldo cuenta ya con un nuevo campo de fútbol en Lasasarre, una vez terminadas las obras del que ha sido uno de los proyectos más destacados de los que forman la operación que desarrolla BILBAO Ría 2000 en Galindo.

Tras la entrega al Ayuntamiento, el campo fue inaugurado públicamente, como no podía ser menos, con un partido amistoso entre el Barakaldo Club de Fútbol y el Athletic de Bilbao en el que, aunque los locales marcaron el primer gol de la

historia del nuevo campo, el resultado final favoreció al equipo bilbaíno.

Las obras de construcción se iniciaron en enero de 2002 y la inversión realizada en ellas por BILBAO Ría 2000 ha sido de 9,6 millones de euros.

El nuevo campo, que ocupa una parcela de 24.344 metros cuadrados, ha sido realizado según proyecto del arquitecto Eduardo Arroyo, autor también de la cercana Plaza de Desierto. Precisamente, con objeto de lograr una adecuada integración urbana y visual en la zona, el “Nuevo Lasasarre”, como ya es conocido en el municipio, está cerrado mediante unas estructuras metálicas enrejadas que, además de aportar una imagen muy particular a sus fachadas, permiten el paso de la luz y evitan la sensación de bloque cerrado, habitual en este tipo de edificios.

El conjunto está formado por 16 módulos independientes, cada uno de los cuales es realmente un edificio en sí mismo, con sus propios accesos, servicios y cubierta. Las cuatro esquinas del campo acogen el Club Social, los vestuarios y diversos equipamientos de servicios.

El nuevo campo de Lasasarre tiene 7.960 localidades. La mezcla de diferentes colores confiere a las gradas un aspecto sorprendente y dinámico que llama la atención de quienes lo visitan por primera vez y que es una de sus imágenes más

características. La pendiente de las localidades ha sido estudiada para lograr que todas ellas tengan la máxima visibilidad sobre el terreno de juego. Todos los asientos están protegidos por una cubierta traslúcida, fabricada en policarbonato que, además de permitir que la luz natural llegue a los graderíos, refuerza la imagen nocturna del campo. De esta forma, las noches de partido del campo de Lasasarre asemeja una gran pieza luminosa sobre el área de Galindo. La cubierta exterior del edificio protege también las aceras exteriores hasta una anchura de tres metros y medio.

La iluminación es, precisamente, uno de los aspectos más cuidados del nuevo campo. Dispone de cuatro torres de 30 metros de altura con 30 proyectores cada una y otros tantos bajo las cubiertas, lo que garantiza una transmisión óptima por televisión. La alimentación eléctrica se realiza mediante dos líneas de Alta Tensión, una principal y una de reserva, además de un grupo electrógeno propio. Las instalaciones y servicios se han realizado bajo las gradas y son registrables, con objeto de facilitar el acceso a las mismas.



La inauguración del nuevo Lasasarre despertó una gran expectación



El campo es parte de la regeneración de Galindo



Aspecto del terreno de juego desde la esquina Suroeste del campo



El colorido de los asientos confiere un acabado especial a las gradas

El terreno de juego ha sido nivelado mediante tecnología láser y está equipado con sistemas de riego y drenaje incorporados. Mide 105 metros de largo por 68 de ancho y la superficie del césped es de 9.458 metros cuadrados.

El diseño del nuevo campo ha tenido en cuenta muy especialmente los aspectos relacionados con la seguridad. La distancia máxima entre cualquier localidad y la salida más próxima es de 30 metros, lo que permite una evacuación rápida en caso de emergencia. A ello contribuyen también los grandes espacios libres contiguos a las salidas. De este modo, se consigue que el tiempo de evacuación máximo de todas las localidades no pase de los cinco minutos y medio.

Los medios de comunicación cuentan, en el nuevo Lasesarre, con cinco cabinas para radio, situadas en la tribuna Este, y una zona para equipos de televisión.

En la parte norte del exterior del campo se ha creado una zona verde con 1.001 chopos, que forman un espacio singular en armonía con el propio edificio.



Vista de las instalaciones interiores



Chopera en el exterior del campo



Vestuarios

**B**arakaldok, joan den irailaren 30etik, futbol zelai berria dauka Lasasarren, BILBAO Ria 2000k Galindon gartzan ari den operazioaren barruan, garrantzitsuenetari-koa izan den proiektu honen lanak bukatu dituenean, hain zuzen ere.

Udalari eman ondoren, zelaia jendearentzat ireki zen eta espero zen moduan, Barakaldo Club de Futbol eta Athletic de Bilbao-ren arteko partidu bat jokatu zen. Zelai berrian ikusten zen lehen gola herriko taldeak sartu zuen arren, azken emaitza bilbotarren aldekoa izan zen.

Eraikuntza lanak 2002ko urtarrilean hasi ziren eta BILBAO Ria 2000k beraietan egin duen inbertsioa, 9,6 milioi eurotakoa izan da.

Zelai berria, 24.344 metro karratuko lursaila okupatzen duena, handik hurbil dagoen Deserto Plaza ere diseinatu zuen Eduardo Arroyo arkitektuaren egitasmoari jarraituz egin da.

Izatez, udalerrri osoak "Lasasarre Berria" deitzen duen hau, birian integratu eta begientzat atsegina izateko, metalezko egitura enrejatu batzuek zarratzen dute; hauek zelaiaren etxaurrei itxura oso berezia emateaz gain, argia pasatzen uzten dute eta mota honetako eraikinetan ohikoa den bloke itxiaren sentsazioa aldentzen da.

Taldea 16 modulo independentek osotzen dute; modulo bakoitza berez, bere sarbideak, zerbitzuak eta estalkia daukara eraikina da. Zelaiaren lau bazterretan Giza Kluba, aldage-lak eta zenbait zerbitzu daude.

Lasasarreko zelai berriak 7.960 laguntzako edukiera dauka. Kolore ezberdinen nahasteak itxura berezia eta dinamikoa ematen die gradei eta zelaira lehenengoz doazenak harrirituta geratzen dira bertoko irudirik adierazgarrietarikoa ikustean. Jesarlekuen aldapa oso ongi aztertu da, denek joko zelaian ikusgarritasun ezin hobea izan dezaten. Polikarbonatoz egindako

## Baraka, forofos de la emoción

Hay una delgada línea que separa la Emoción de la Pasión. Aquella es un estado de ánimo producido por impresiones de los sentidos o ideas que frecuentemente se traducen en formas de expresión o gestos, mientras que ésta es una perturbación o afecto desordenado del ánimo traducido en vehemencia hacia alguna cosa. Una vez más volvemos a hablar de lo que más nos interesa, esos grados intermedios entre el orden y el caos de nuestra sensibilidad.

Queremos pensar que este nuevo Lasasarre está construido con esos lugares intermedios, nacidos de emociones y para emocionar, entendiéndolos como aquellos espacios que son capaces de iluminar el aburrido orden urbano con una dosis de azar controlado, de algo que entendemos sólo si nos fijamos, de algo que necesita de una pequeña complicidad del que mira y usa para ser comprendido. Quizás la definición de la arquitectura del siglo XXI en estado puro, un siglo en el que ya nada volverá a ser evidente.

Lasasarre nos ha demostrado a todos los que hemos trabajado en su proceso, una vez más, que la realidad supera siempre a la ficción y que ésta empieza a ser la única parte divertida del trabajo del arquitecto en favor de la vida.

Calibramos micropilotes entubados en camisas de acero inoxidable, perforando las ruinas de los Altos Hornos enterrados bajo las gradas. Cuarenta metros de profundidad de lujosas cimentaciones invisibles para escapar del extraño fango que rodea el estuario de la Ria del Nervión.



Se produjeron inteligentemente más de un millón de kilos de acero atornillado con extrañas solicitudes para no mostrar tirantes ni estructuras que pudieran hablar, en perfiles de acero armado de almas constantes y alas variables evitando así la pomografía de los esfuerzos de los voladizos.

Montamos prefabricados de hormigón que se mostraron extrañamente perfectos, rápidos, sólidos y nada versátiles. Son como un diamante, duros, intocables y para toda la vida.

Lasasarre está arteriado con metros y metros de tubos de todos los tipos, colores, resistencias, propiedades térmicas, conductivas, aceros inoxidables, cobres, aluminios, polímeros, polipropilenos, termosoldados, encopados o atornillados que desaparecen de la vista pero no de su control.

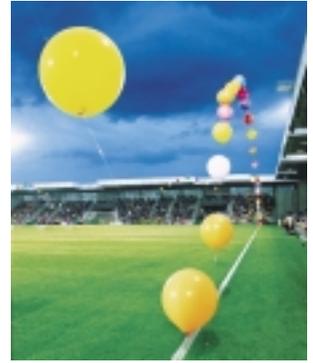
La producción de luz, rabirosamente moderna y de última generación se oculta adaptándose a la geometría de los pliegues y recortes grafiando en la oscuridad el esqueleto del edificio. Y para jugar, miles de vatios en focos de iluminación regulables para la futura televisión digital, cuando llegue.

El bosque de acero de la fachada vibra como pensábamos, con el otro bosque de los 1.001 árboles, recuerden... uno por noche. Sobre él una magnífica nube policarbonatada, filtrada con mallas de metal tensadas y solapadas una a una para dar esa sensación de ligereza a la cubierta y los interiores, un trabajo de chinos.

En un par de mañanas un láser guió todo el drenaje del campo calibrándolo con pendientes casi imposibles para absorber el montón de agua que cae en el Norte, ultrasofisticado.

Y una pequeña licencia, nuestra personal alabanza al mestizaje del mundo que viene se muestra en un sistema que genera el orden azaroso y amable de los asientos... ¿A que usted creía que estaban puestos al tón-tún? La creencia de nuestro trabajo en las matemáticas avanzadas nos ha ayudado siempre a producir situaciones cercanas a la Naturaleza con sus mezclas algorítmicas en un azar siempre controlado, como la población o la vida misma, vamos.

En fin, cuánto esfuerzo de tanta gente para poder jugar al fútbol ¿no?. Por cierto, Baraka en lengua árabe quiere decir, Suerte.



El partido inaugural estuvo acompañado de diversas actividades festivas

estalki trasluzido batek eserleku guztiak babesten ditu; honek, argi naturala graderioetara heltzen uzteaz gain, zelaiaren gaueko imajina indartzen du. Honela, gabaz partidurik badago, Lasasarreko zelaiak, Galindoren gainean dagoen pieza argitsu handia ematen du. Eraikinaren kanpoko estalkiak, kanpoko espaloiak ere, hiru metro eta erdiko zabalera baino basbesten ditu.

Argikuntza, zelai berrian gehien zaindu den elementuetariko bat da. 30 metrotako altueradun lau dorre dauzka; dorre bakoitzak, 30 proiektore eta estalkiaren azpian beste horrenbeste, telebistaz ezin hobeto ikusteko. Korrontea, bat nagusia eta bestea erreserbakoa den Goi-Tentsioko linea biren eta berezko talde elektrogeno baten bidez lortzen da. Instalakuntzak eta zerbitzuak graden azpian egin dira eskuragarriago egon daitezten.

Joko-zelaiak laserra erabiliz berdindu da eta ureztatzeko eta drenatzeko sistemak jarrita dauzka. 105 metrotako luzera

eta 68 metroko zabalera dauka eta belarraren azalera, 9.458 metro karratukoa da.

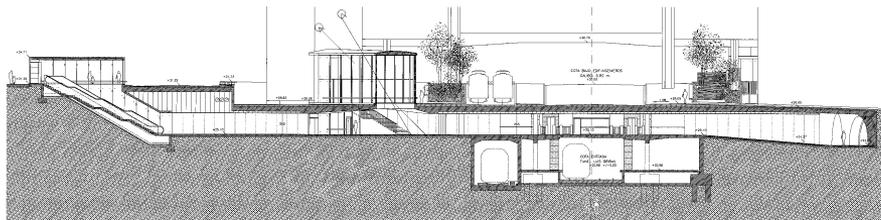
Zelai berriaren diseinuak oso kontutan izan ditu segurtasunarekin zerikusia daukaten elementuak. Edozein eserlekutik irteera hurbilenera dagoen gehieneko distantzia, 30 metrokoa denez gero, larrialdirik gertatzekotan ebakuazio arina egin daiteke. Irteeren ondoan dauden leku huts handiek ere arintasuna hori lortzen laguntzen dute. Honela, eserleku guztien gehieneko ebakuazioa bost minutu eta erdi baino gutxiagotan egitea lortzen da.

Lasasarre berrian, komunikabideek ere bere lekua daukate. Zelaiak, Ekialdeko tribunan, hain zuzen ere, irratientzako bost kabina dauzka eta beste alde bat, telebista aparatuek jartzeko.

Zelaiaren kanpoan, iparraldean, eraikin berarekin bat datorren 1.001 makal dauzkan gune berde berezia sortu da.



La iluminación destaca el diseño del campo que se levanta en la zona de Galindo



## Geltoki bat. Lau garraio

# Una estación. Cu

San Mamés será una estación que permitirá conectar Metro, Cercanías

La estación de San Mamés está siendo completamente remodelada, con objeto de cubrirla y permitir su urbanización en superficie. Las obras forman parte de la cuarta fase de la operación Variante Sur Ferroviaria y la convertirán en la primera experiencia de intermodalidad en Bilbao. En San Mamés confluirán Metro, Cercanías Renfe, Termibús y Tranvía.

San Mamés es la primera estación de entrada en el casco urbano de las correspondientes a la Variante Sur Ferroviaria y mediante la reforma se pretende mejorar su funcionalidad integrando los distintos modos de transporte y permitiendo que la calle se prolongue sobre ella para, más ade-

lante, conectar con la zona de Olabeaga, una vez desaparecidos los pabellones de la Feria de Muestras.

### Accesos a la estación

La nueva estación contará con dos accesos, el principal en la calle Luis Briñas y otro más pequeño, con entrada desde la Plaza de Torres Quevedo. El vestíbulo de Luis Briñas será el núcleo central de la estación y el punto de encuentro entre todos los medios de transporte. A pesar de encontrarse soterrado, la configuración del interior de este espacio distribuidor será amplia, con techos de hasta diez metros de altura dotados de lucernarios en la zona de entrada.

Los accesos, que contarán con escaleras mecánicas y un ascensor, permitirán a los viajeros de Metro y Cercanías llegar directamente a los andenes de Termibús y a la nueva parada del Tranvía, que sustituirá a la provisional, situada en la calle José Antonio Zunuzegui.

Precisamente, las obras de soterramiento de la estación permitirán modernizar por completo su aspecto, adecuándose de este modo a la fisonomía del resto de paradas de la línea de Renfe. Al igual que se hizo en Autonomía o Ametzola, su cubrimiento facilitará también la urbanización del entorno y la eliminación de la barrera que supone actualmente la estación.

### Paredes decoradas

El diseño sobrio de la nueva estación tiene, sin embargo, una característica muy especial. El acabado de las paredes, techos y vigas se ha realizado mediante una técnica especial. Todas las superficies formarán un tapiz de aspecto vegetal formado por hojas que recuerdan un bosque caducifolio. Para conseguir este efecto el arquitecto ha realizado unos moldes en caucho a partir de hojas reales de roble, tilo, haya y encina, entre otras especies. Estos moldes han servido posteriormente para la construcción de las piezas de hormigón y de las propias vigas que forman la estructura del edificio.

Las paredes de la nueva estación acogerán también cuatro grandes murales del artista Jesús M<sup>a</sup> Lazkano. Sus obras, junto con las superficies de aspecto vegetal y la

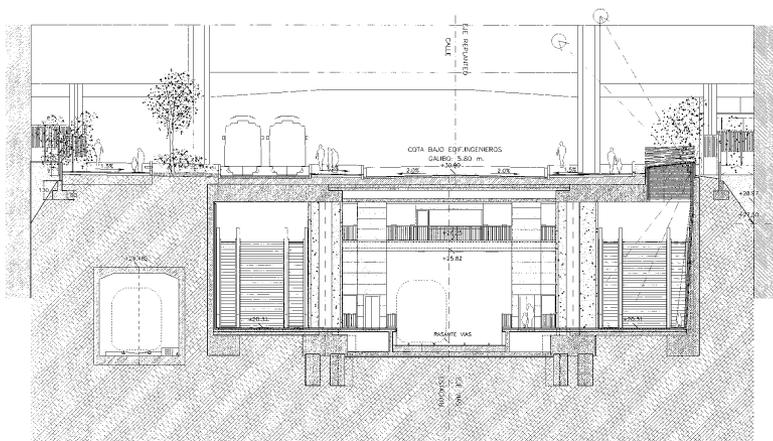
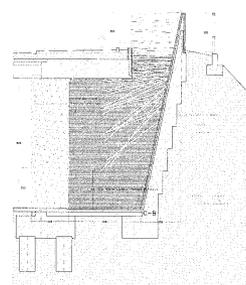
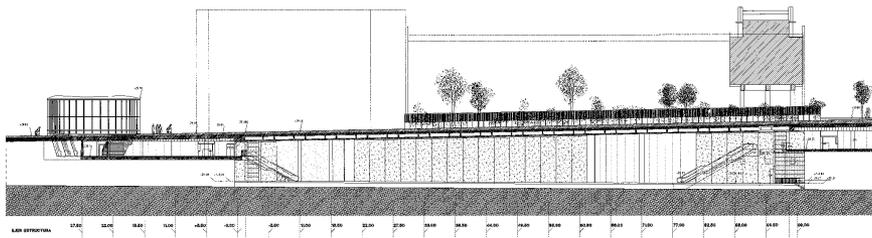


Ilustración de la nueva estación de San Mamés



# atro transportes

Renfe, Termibús y Tranvía.

iluminación natural que entrará en la estación, le darán un aspecto cálido, muy distinto al que suelen tener este tipo de construcciones subterráneas.

El presupuesto del conjunto de las obras de la cuarta fase de la Variante Sur asciende a 19 millones de euros y en su financiación participan BILBAO Ría 2000, el Ayuntamiento de Bilbao en la nueva calle Gurtubay, y Eusko Tran en la ampliación de la línea del tranvía. La obra cuenta también con ayudas europeas.



Molde utilizado en la decoración de la estación

**S**an Mameseko geltokia erabat eraberritzen ari dira, estali eta bere azalera urbanizatu ahal izateko. Lan hauek Trenbidearen Hegoaldeko Sabiesbide operazioaren laugarren fasea osotzen dute eta Bilbon, lehen geltoki intermodalean bihurtzen dute. San Mamesen, Metroa, Hurbileko Renfe, Termibus eta Tranbia egongo dira.

San Mames, hirigunean sartzen den Trenbidearen Hegoaldeko Sabiesbidearen lehen geltokia da eta eraberritze honekin bere funtzionaltasuna hobetu nahi da garraio mota ezberdinak integratuz eta kalea bere gaitetik joaten utziz; horrela, Erakustazokako pabiloiak kentzen diren-ean, Olabeaga aldearekin lotuko da.

## Geltokirako sarbideak

Geltoki berriak sarbide bi izango ditu,

nagusia Luis Briñas kalean eta sarrera Torres Quevedo Plazan izango duen bigarren txikiago bat. Luis Briñaseko atalondoa, geltokiaren erdigunea eta garraibide guztien elkarpuntua izango da. Nabiz eta lurpean egon, atalondoaren egitura zabala izango da: sabaiak 10 metrorainokoak izango dira eta sarrera aldean, luzernarioak jarriko dira.

Sarbideak izango dituen eskailera mekaniko eta igogailuari esker, Metro eta Hurbileko bidaiariak zuzenean, Termibuseko nasetara eta orain, aldi baterako Jose Antonio Zunzunegui kalean dagoen geltokia ordezkatuko duen Tranbiako geltoki berrira joan ahaliko dute.

Izatez, geltokia lurperatzeko lanek bere itxura erabat aldatzea ahalbidetuko dute, eta aldi berean, RENFEko linearen gainontzeko geltokiek daukaten egiturara

egokitzen lagunduko dute. Autonomian edo Ametzolan egin zen moduan, geltokia lurperatuz, inguruaren urbanizazioa eta gaur egun geltokiak suposatzen duen oztopoa kendu ahal izatea lortuko da.

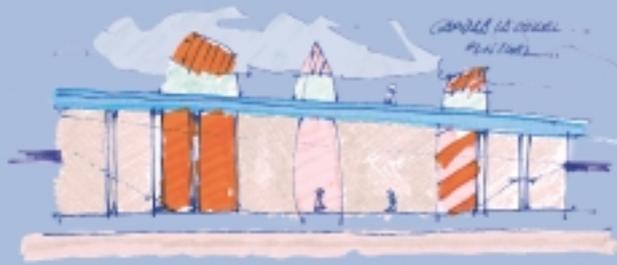
## Orma dekoratuak

Hala ere, geltoki berriaren diseinu apalak, ezaugarri oso berezi bat dauka. Ormak, sabaiak eta gapirioak, munduan berezia den teknika bat erabiliz errematatu dira. Azalera guztiek, hosto errotzeko basoa gogoratzen duen landare tapiza osotuko dute. Efektu hau lortzeko arkitektoak, beste batzuren artean, benetako haritz, ezki, pago eta arteren kautxuzko moldeak egin ditu. Molde hauek gero, ormigoizko piezak eta eraikinaren egitura osotzen duten gapirioak egiteko balio izan dute.

Geltoki berriaren ormetan, Jesus M<sup>a</sup> Lazkano artistaren lau mural handi ere jarriko dira. Bere lanek, landare itxurako azalera eta geltokian sartuko den argikuntza naturalarekin batera, mota honetako lurpeko eraikuntzek normalean ez daukaten berotasuna emango diote.

Hegoaldeko Sabiesbidearen laugarren faseko lanen guztirako aurrekontua, 19 milioi eurotakoa da eta bere dirubidetzeari, BILBAO Ría 2000k, Bilboko Udalak – Gurtubay kale berriari – eta Eusko Tranek – tranbia linearen handiagotzean – hartu dute parte. Lanak, Herrialdeen Garapenerako Europar Baltzuen laguntza ere izango ditu.





# LUZ EN LA MEMORIA

La estación de San Mames se situó en una vieja trinchera, al pie de los austeros edificios de Ingenieros y en el recorrido que el ferrocarril trazó, a principios del siglo XX, en su discurso hacia la Ría y el puerto. Estaba descubierta y el Sol y su luz la bañaban.

Hoy, nuestra ciudad, que antes apenas se asomaba sobre la Cornisa de Olabeaga, va adueñándose del área de Basurto y San Mamés, reconvirtiéndose a nuestros usos urbanísticos. Fruto de ello, las trincheras del ferrocarril, antes abiertas y olvidadas, se están cubriendo y con ellas, la zona de la estación de San Mamés. Aquí, una nueva calle será abierta o "liberada" (como decía el cantor), convirtiéndose incluso, en una importante avenida y puerta de entrada a la ciudad.

Igualmente, junto a nuestra renovada estación o, mejor aún, en la antesala de la misma, se creará un amplio vestíbulo intermodal, que conectará las principales infraestructuras de transporte de la ciudad y por el cual y día a día, discurrirán miles de personas, que desde distintos orígenes y lugares y como hormigas laboriosas y presurosas, irán y buscarán su destino.

Todo esto será un gran avance, pero... nuestra estación podrá perder su Luz y con ella, su "memoria".

Para resolver lo inicial y más próximo, es decir, la construcción y urbanización de la nueva calle, de los vestíbulos y de la nave interior de la estación, se inicio la realización del proyecto y obra posterior, que resolverían todos los complejos aspectos técnicos y funcionales del programa y del problema.

Así, en cuanto a la nave de la estación, la idea plasmada, se podría resumir en lo siguiente:

*Construiremos una sala que pueda ser y soportar todo lo anterior, la haremos muy "fuerte", como si fuera de piedra, y así, su misma estructura y construcción mostrarán su naturaleza sincera. Será de hormigón y tal cual, se verá y entenderá.*

Pero, ¿y la Luz?. ¿Como devolveremos la luz, o al menos algo de luz, hacia el interior?

*Construiremos unos grandes huecos o agujeros en la superficie de la calle, que penetren hacia el interior. Así, nuestra caverna poseerá unas capillas u hornacinas por las que, y hacia el interior de la tierra, fluirán la luz (el fuego), el agua y el aire, (la mezcla de materiales simbólicos que forman la vida). De esta forma, nuestra estación podrá respirar y recordar sus sueños pasados.*

Para acentuar este fin, recubriremos las superficies de estos vacíos con bandas y barras de acero brillante, que, al bajar hacia el plano inferior y como si de espejos lineales y luminosos se tratara, reflejarán y difundirán la luz del exterior en el oscuro vacío de la nave,

*descomponiéndola, incluso, en infinidad de colores e imágenes, "reflejos" de la realidad superior.*

Y si el Sol entra y la lluvia y el aire también, simbólicamente penetrará la vida y, año tras año, en otoño, desde los parques lejanos y desde los árboles más próximos, cientos de hojas vendrán y caerán hacia nuestro interior. Y estas hojas, al menos alegóricamente, se amontonarán y mezclarán, se aplastarán y se solidificarán y puede que hasta se fosilicen en nuestra cueva, moldeando y recubriendo nuestras frías paredes de hormigón.

Este es un proceso antiguo que la naturaleza ha repetido siempre en sus dominios y el hombre, desde el inicio de su historia, siempre ha copiado.

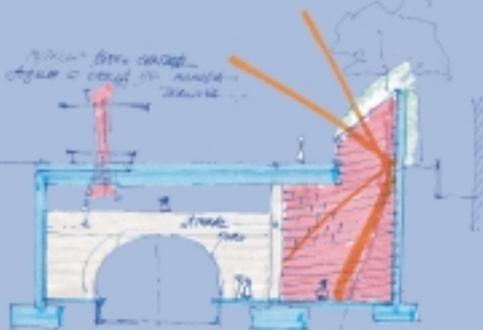
En Egipto, la hermosa planta de Loto del Nilo, era un símbolo del Sol y la plasmaron eternamente en las paredes de sus templos, también en Mesopotamia se utilizó y aún hoy, sus restos sobreviven a la barbarie. Luego los griegos y romanos la transformaron en palmeras y acantos y la representaron en miles de capiteles, aras y copas. Más tarde, en Bizancio y Oriente, los bellos e intrincados dibujos de los estampados y alfombras, transformaban y geometrizaraban, cada vez más, las referencias vegetales originales y antiguas, y así se continuó y pasó a la India, acompañando a la imaginaria budista, y pasó al Medioevo y Renacimiento europeos, hasta recrearse en la Inglaterra del siglo XIX, con las primeras reflexiones sobre el sentido del arte en la Era industrial del siglo XIX.

Y así hasta hoy, tras un siglo en el que se revolucionó todo y en el que, la ornamentación y con ella, la tradición del símbolo del Sol transmitido, fue incluso y gracias a miles de abusos pasados, malinterpretada y hasta considerada como un "delito".

Hoy, esperamos que nuestra humilde reinterpretación y representación de esta historia, tenga mejor suerte. Para ello, hemos trabajado y trabajamos todos en este proyecto,

Alberto Sanz Fdez. de Retana  
Arquitecto

Bilbao, noviembre de 2003



Estación de San Mamés

Joan den azaroaren 21ean, gauerdi inguruan, Parke-Guggenheim geltokian, Olabeagatik zetorren azken trenaren sartzen zen. Egun horretan, urte askoz Nerbioko erriberatik Naja geltokira irainoko trenbideen joan-etorriak bukatu ziren. Trena hiriaren hegoaldeko auzoetara hurbildu duen Hegoaldeko Trenbide Sabiesbideak linea itxiduraren hasiera suposatzen zuen. Tarte honetan zabalik mantentzen zen geltoki bakarra, 1999ean, Olabeagatik transbordoa zeukan anezka bihurtu zuten, orain behin betiko zarratu duten arte.

Geltokia kenduz, Doña Kasilda Parkea Ibaizantzu hurbildu eta Abandoibarra urbanizatzen jarraitu ahal izango da, trenbideak eta jadanik ere itxi den parkeko errepideak suposatzen zuten oztopoa desagertu bait da.

1889koa den geltoki hau, Bilbao garai horretan bizi zen industria eta portu garapeneraren eraginez ireki zen. XX mendearen hasieran, leku horretara egunero, Triano mendietatik, burdin meatz tona ugari heltzen ziren eta hamarkada askoz, geltoki hau, orduan Abandoibarra industria eta portu aldekoak ziren zenbait enpresari zerbitzua ematen zien trenbide azpigiturakoa zen.

Hegoaldeko Sabiesbideak, Bilbon, trenbide garriraoren berordenakuntza eta trenbideak hiriaren garapenerako suposatzen zuten oztopoa kentzea ekarri du: lehenengo Uribitarten, gero Trenbidearen Etorbidetan eta orain, Abandoibarran. Lan honek geltoki bi – Olabeaga eta Abando – eraberritzea eta lau berri eraikitzea – Zabalburu, Ametzola, Autonomia eta San Mames – suposatzen du. Azken honek, Parke-Guggenheim geltokia erabiltzen zuten 4.200 bidaiariak, Abandoibarrako geltoki bietara – Deustuko zubi ondoan eta Unibertsitate aurrean – joateko, tranbia berriaren transbordoa gitea uzten die.

Trenbidearen presentzia, funtsezko elementua izan zen alde honen garapenerako



Estación de Zabalburu

Estación de Autonomía

Estación de Ametzola

## Renfek parkeari lekua uzten dio

# Renfe abre paso al parque

La retirada de la estación Parke-Guggenheim permite ampliar el parque y continuar la remodelación de Abandoibarra.

El pasado 21 de noviembre, al filo de medianoche, el último tren procedente de Olabeaga entraba en la estación Parke-Guggenheim. Ese día culminaba la salida de las vías ferroviarias, que durante años discurrieron por la ribera del Nervión hasta la estación de La Naja. La Variante Sur Ferroviaria, que ha acercado el servicio a los barrios del Sur de la ciudad, significó el inicio del cierre de la línea. La única estación que permanecía abierta en ese tramo fue convertida en 1999 en una lanzadera, con transbordo desde Olabeaga, que ha operado provisionalmente hasta su cierre.

La retirada de la estación permitirá extender el Parque de Doña Casilda hacia la Ría y continuar con el proceso de urbanización de Abandoibarra, al eliminarse los obstáculos que suponían las vías y la carretera del parque, también cerrada ya.

Inaugurada en el año 1889, esta estación nació al calor del desarrollo industrial y portuario de Bilbao. A principios del siglo XX llegaban a diario hasta ese lugar toneladas de mineral de hierro extraído de los montes de Triano y durante décadas la estación estuvo integrada en la infraestructura ferroviaria que daba servicio a diver-

sas empresas de la zona industrial y portuaria que entonces era Abandoibarra.

La Variante Sur ha permitido la reordenación del transporte ferroviario en Bilbao y la supresión de las barreras que las líneas de tren habían supuesto para el desarrollo de la ciudad: primero en Uribitarte, más tarde en la avenida el Ferrocarril y ahora también en Abandoibarra. Esta obra ha incluido la remodelación de dos estaciones, Olabeaga y Abando, y la construcción

El cierre de la carretera del parque y de la estación permitirá que Abandoibarra conecte con el Ensanche

de cuatro nuevas, las de Zabalburu, Ametzola, Autonomía y San Mamés. Precisamente esta última permite a los 4.200 viajeros que diariamente utilizaban la estación Parke-Guggenheim realizar un transbordo al nuevo tranvía, que les acerca a las dos paradas de Abandoibarra, junto al puente de Deusto y frente a la Universidad.



La estación Parke-Guggenheim formaba parte de la línea que hasta 1999 discurrió por la ribera de la Ría



aprovecha para destacar la unidad de toda la estación.

El proyecto, actualmente en ejecución, ha hecho hincapié, además, en la necesidad de que la iluminación instalada mejore las condiciones que presenta la acera contigua de Hurtado de Amézaga y contribuya a aportar carácter a la calle en horas nocturnas.

Con objeto de subrayar los diferentes materiales del edificio y su clasicismo, se utiliza luz con matices naranjas, en un juego de contraste con la existente en el espacio urbano que rodea la estación.

La iluminación del paso inferior hace que la estructura antigua recobre el protagonismo y se integre con las superficies de vidrio y metal que se incorporaron en las obras de remodelación.

El proyecto ha sido realizado por IMB Arquitectos, con la colaboración de Tom Donellan Iluminación y CADIA. Tiene un presupuesto de 290.000 euros y estará concluido en enero de 2004.

La nueva iluminación destacará el gran valor arquitectónico de la estación

La estación de Abando dispondrá de una iluminación nocturna que resalte la imagen del edificio. La nueva obra, actualmente en ejecución, culminará las realizadas anteriormente en su rehabilitación.

BILBAO Ría 2000 ha ejecutado ya importantes obras de remodelación en la estación de Abando, con objeto de mejorar su funcionalidad, modernizándola y adaptándola a las nuevas necesidades que derivan de haberse convertido en estación término de las líneas C1 y C2, que utilizan el trazado de la Variante Sur Ferroviaria.

Estas obras han supuesto la recuperación visual del valor arquitectónico del edificio, que es una referencia en el Ensanche de Bilbao. Para conseguirlo fue preciso realizar una restauración global y de reparación de piezas singulares.

La nueva iluminación se utiliza ahora como herramienta para destacar cada uno de los elementos constructivos principales de la estación. La luz está aquí al servicio del edificio completo, de forma que lo destaca y lo integra en su entorno.

El edificio tiene dos partes bien diferenciadas: la parte administrativa, que se asoma a la Plaza Circular, uno de los puntos más representativos del centro urbano de Bilbao, y la fachada de la gran marquesina a Hurtado de Amézaga, de 234 metros de longitud, más sobria y con elementos clásicos.

La iluminación se ha diseñado pensando en que resalte el edificio como una unidad pero sin perder de vista las dos partes diferenciadas. Con este objetivo se han remarcado dos líneas horizontales principales que recorren longitudinalmente el edificio a lo largo de todo su desarrollo y a través de las cuales la nueva iluminación

# La estación de Abando bajo una nueva luz

## Abandoko geltokia argi berripean



Aspecto de la fachada desde la calle Hurtado de Amézaga



La gran bóveda verá reforzado su espectacular aspecto con la nueva iluminación

**A**bandoko geltokiak, gabaz, eraikinaren irudia nabarmenduko duen argikuntza edukiko du. Oraindik bukatu ez den lan berri honek, geltokiaren eraberritzeari bukaera emango dion azkena izango da.

Dagoeneko, Bilbao Ria 2000k eraberritze lan garrantzitsuak burutu ditu Abandoko geltokian bere futzionaltasuna hobetzeko; horretarako modernizatu eta sortu diren beharizan berriei egokitu zaizkio, hauek, Trenbidearen Hegoaldeko Sahiesbidearen taiuketa erabiltzen duten C1 eta C2 linea bien azken geltokia izateagatik sortu bait dira.

Lanek, Bilboko Zabalgunearen erreferentzia den eraikin honen balore arkitektonikoa begientzako berreskuratu ahal izatea suposatu du. Berreskurapen hori lortzeko, eraberritze orokorra eta zenbait pieza bereziren konponketa zuhurra egin behar izan ziren.

Orain argikuntza berria, geltokiaren eraikuntzaren elementu nagusiak nabarmentzeko erabiltzen da. Argia, kasu honetan, eraikin osoaren zerbitzuan dago, alde batetik garrantzitsua bihurtuz eta bestetik, bere inguruan integratuz.

Eraikinak, oso ongi bereizten diren alde bi dauzka: administrazio aldea, Bilboko erdigungearen leku adierazgarrietarikoa den Plaza Biribilari begira dagoena eta serioago eta elementu klasikoak dauzkan 234 m luzerako aterpe handiko etxaurrea, Hurtado de Amezagari begira.

Argikuntzaren diseinua, eraikinaren alde ezberdin biak kontutan harturik baina eraikin unitate bakarra nabarmentzeko pentsatu da. Hori lortzeko, eraikin osoaren zehar, zeharretara doazen linea nagusi bi nabarmendu dira eta eurei esker ere, geltoki osoaren unitatea azpimarratzen da.

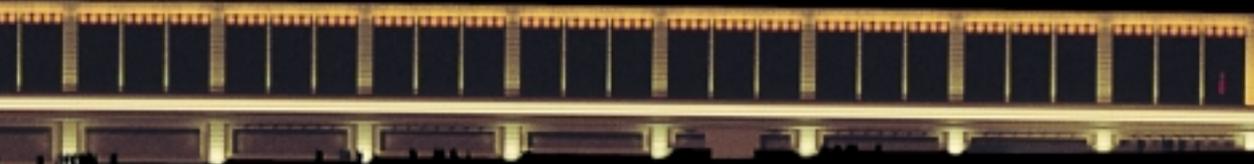
Proiektuak, gaur egunean egiterapen

fasean dagoenak, interes handia agertu du geltokiaren argikuntzak Hurtado de Amezagako espaloien egoera hobetu eta kaleak gabaz, bestelako izaera izan dezan.

Eraikinaren klasizismoa eta material ezberdinak nabarmentzeko, argia fiabardura laranjekin erabiltzen da; horrela, geltokia eta bere inguruaren artean, kontraste ederrak lortzen dira.

Behelaldeko pasabidearen argikuntzari esker, egitura zaharrak protagonismoa berreskuratu du eta aldi berean, eraberritze lanetan sartu ziren beira eta metalezko azalera berriekin bat etortzea lortu da.

Egitasmoa IMB Arquitectos-ek egin du, Tom Donellam Iluminación eta CADIA-ren laguntzarekin batera. Aurrekontua 290.000 eurotakoa da eta 2004ko urtarurrean bukatuko da.



Koloredun nasak Bilbao Zaharrean

# Muelles de color en Bilbao La Vieja

Iniciada la segunda fase de la rehabilitación de los muelles de Bilbao La Vieja.



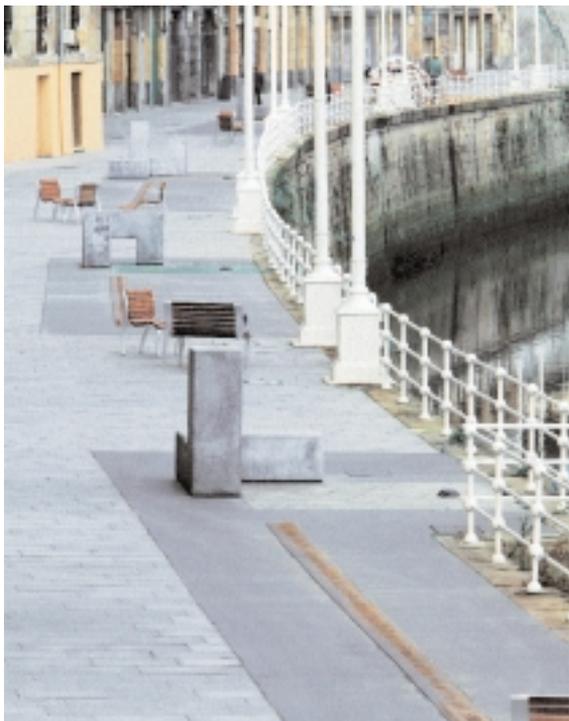
Una escalera conecta Bilbao La Vieja con los muelles rehabilitados

Los muelles de Marzana, La Merced y Urazurrutia continúan su proceso de rehabilitación. Tras la apertura de la primera fase, que quedó concluida el pasado año, en este momento están en ejecución las obras de la segunda fase, que comprende el tramo entre el puente de la Merced y la intersección entre las calles La Naja y Bailén.

Este proyecto se inscribe dentro del Plan Integral de Rehabilitación de Bilbao La Vieja, San Francisco y Zabala, en el que BILBAO Ría 2000 colabora con el Ayuntamiento de Bilbao, el Gobierno Vasco y la Diputación Foral de Bizkaia. La obra continúa las actuaciones dirigidas a lograr un entorno de calidad en una zona que está mejorando de forma evidente y se inscribe en el objetivo de recuperar las riberas de la Ría, mediante la creación de paseos y zonas preferentemente peatonales.

Los trabajos se desarrollan sobre la parte de los muelles que presenta una orografía más desfavorable, ya que existe un desnivel de aproximadamente 11 metros entre la calle La Naja y el Muelle Siervas de Jesús. Esto ha aconsejado una solución basada en rampas, escaleras y otras soluciones mixtas que juegan con los desniveles para facilitar la conexión entre ambas zonas. Los muros sustentan las escaleras, cubren la subestación eléctrica del tranvía y refuerzan su presencia a través del juego de colores y texturas diferentes que les aportan el granito rojo, la pizarra verde y la caliza negra que los recubren. El desnivel adquiere así personalidad y contribuye a transformar la imagen visual de los muelles.

El presupuesto destinado por BILBAO Ría 2000 al conjunto de esta obra asciende a 3.560.000 euros.



Bilbao continúa recuperando los márgenes de la Ría

**M**artzana, Urazurrutia eta Mesedetako nasek euren berreskurapen prozedurarekin darraie. Iaz bukatu zen lehen fasearen ondoren, orain bigarren faseko lanak egiten ari dira, hau da: Mesedetako zubia eta Naja eta Bailen kaleen gurutze artean dagoen aldea, hain zuzen ere.

Egitasmo hau, BILBAO Ria 2000k, Bilboko Udalarekin, Eusko Jaurlaritzarekin eta Bizkaiko Foru Aldundiarekin batera, Bilbao Zaharra, Frantzisko Deuna eta Zabala Berreskuratzeko parte hartzen duen Plangintza Integralaren barnean kokatzen da. Burutzen ari diren lanek, modu nabarian hobetzen ari den alde honetan kalitatezko ingurua lortu nahi dute; horretarako, Ibaiaren erriberak berreskuratu nahi dira, ibilbideak eta posible bada, oinezkoentzako aldeak eginez.



Los muelles son ahora un paseo peatonal

Lanak, orografia zailena daukaten nasen aldeetan burutzen ari dira, Naja kalean eta Siervas de Jesus Nasan 11 metro inguruko desnibela bait dago. Hau konpontzeko, desnibeekin jolastuko duten arrapalak, eskailerak eta beste soluzio nahiak gomendatu dira alde bien arteko komunikazioa errezteko. Harmorek eskailerak sostengatu eta tranbiaren elektrizitate azpigeltokia estaltzen dute. Granito gorriak, harbela orlegiak eta kareharri beltzak harmoreak estaltzean sortzen dituzten kolore eta itxura ezberdinen nahasteari esker, euren presentzia nabariago izatea lortzen da. Honela, desnibelak nortasun berezia lortzen du eta nasen itxura aldatzen laguntzen du.

Ibaiaren hiri erriberak berreskuratzea, BILBAO Ria 2000ren helburuetako bat da.

BILBAO Ria 2000k guztirako lana egiteko jarri duen aurrekontua, 3.560.000 eurotakoa izan da.



El juego de colores mejora la imagen visual de los muelles

# 7 siglos calles siete citas

La rehabilitación de los muelles de Marzana, Urazurrutia y la Merced ha incluido la colocación de siete textos realizados en acero y alusivos a la Villa de Bilbao. Simbólicamente situados frente a cada una de las históricas siete calles, son un homenaje y un recuerdo a la importancia que estos muelles, ahora rehabilitados como paseo urbano, tuvieron para la ciudad. Las palabras de estos autores, acompañan desde el suelo al paseante y recorren las siete décadas de historia de Bilbao.



Un voladizo en madera forma parte del nuevo paseo

## Hiru nasa berrietan Bilbori buruzko altzairuzko zazpi testu jarri dira, beste garai baten izan zuten garrantzia gogoratzeko.

Yo Diego Lopez de Haro, Señor de Vizcaya en una con mi hijo don Lope Diaz, conplazer de todos los vizcainos, fago en Bilbao de parte de Begoña nuevamente poblacion e villa que le dicen el puerto de Bilbao

Carta-puebla de Bilbao, Siglo XIV

Sir, in my heart there was a kind of fighting, that would not let me sleep. Methoug I lay worse than the mutines in the bilboes

Shakespeare, Hamlet, Siglo XVII



Que de aquí adelante para syepre jamas nunca ellos nin alguno dellos seran de vandos ni de parcialidad en esta dicha villa de biluao nin en todo el condado de vizcaya con las encartaciones de oñes nin de ganboa

Capitulado de Garci López de Chinchilla, Siglo XV

La villa de Bilbao se compone de setecientas ú ochocientas casas, en cada una de las cuales hay muchos vecinos, con una hermosa plaza sobre la misma ría. Los edificios de la villa son altos, buenos y sólidos; bajando á la derecha del Arenal todo son casas, almacenes y huertos, y como las casas están pintadas, y el paso plantado de tilos y robles, los que suben embarcados por la ría notan una perspectiva tan hermosa y tan varia que á cada instante les parece ver nuevas y magníficas decoraciones de teatro

Bowles, Siglo XVIII

Bilboko zimauregian lore bat aurkitu nuen

Gabriel Aresti, Siglo XX



... 18 pezeta balio duten tona birekin 64 pezeta balio duen burdin lingote tona bat lortzen da; errail bihurtuz gero 140 pezetatara saltzen da; altzairuzko xaflen ijeketak 210 pezetatako salneurria dauka, ardatz korazatu edo birabarkien forjatua 700 pezetatara igotzen da; eta motore eta galdara bihurtuz gero, 1.200 pezeta balio du tona bakoitzak eta, 1.500 pezeta tren-makina, lokomobil eta itsasorako makina direnean

Alzola, Siglo XIX

Baziren Bilboko Jaurerri eta itsasadar honetan albo handiko ehun itsasontzi eta bertakoak eta jabeak merkataritzarako armaturiko flotetan zihozten Levante, Britainia, Flandes eta baita Ternuako bakailao edota Noruegako baleak arrantzera

Poza Lizentziatua, Siglo XVI



Las inscripciones están repartidas a lo largo de los muelles



Desde su reforma, los muelles se han convertido en lugar de esparcimiento de los bilbaínos

## Zubiak luzatuz

# TENDIENDO PUENTES

La ampliación del Puente de Cantalojas mejorará la conexión entre Zabalburu y Bilbao La Vieja, facilitando la integración del barrio.

Uno de los principales objetivos contemplados dentro del Plan Integral de Rehabilitación de Bilbao La Vieja, San Francisco y Zabala es el de mejorar las conexiones entre este distrito y el resto de la ciudad. La Ría y la trinchera ferroviaria han supuesto barreras urbanas que, sin duda, han contribuido a dificultar la integración de Bilbao La Vieja en el conjunto de Bilbao.

Dentro del proyecto de recuperación urbanística que las instituciones están llevando a cabo en la zona, BILBAO Ría 2000 se ha ocupado, entre otras obras, de las de ampliación del puente de Cantalojas, que permitirá la creación de un amplio espacio público que hará más cómodo el tránsito de coches y peatones entre Zabalburu y Bilbao La Vieja.

La estructura sobre las vías del tren se ha ensanchado, para dar lugar a la creación de una gran plaza peatonal que se adornará con jardines. Además, y continuando con la política



Vista de la ampliación



Estado anterior del puente

ya desarrollada en Abandoibarra y Ametzola, BILBAO RIA 2000 ha encargado al escultor Manolo Valdés la realización de una obra que se instalará en la nueva plaza.

Alrededor del espacio peatonal discurrirá el tráfico rodado, regulado por una glorieta que conectará las calles San Francisco y Cortes, que pasarán a ser de sentido único y alternativo. El proyecto también afecta a la Plaza del Doctor Fleming y a la calle Mena. Esta última tomará el aspecto de un paseo peatonal jalonado por una hilera de árboles que facilitará la conexión del nuevo puente con la trama urbana de Bilbao La Vieja.

El tráfico discurrirá en sentido alternativo por las calles San Francisco y Cortes.

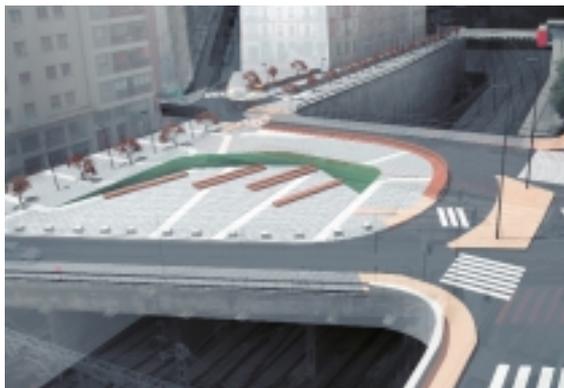
**B**ilbao Zaharra, Frantsizko Deuna eta Zabalaren Erabe-rritze Plangintza Integralaren helburu nagusienetarikobat, barruti hau biriaren gainontzeko aldeekin hobeto komunikatzea da.

Erakundeak alde hau berreskuratzeko burutzen ari diren proiektuari dagokionez, BILBAO Ria 2000, beste lan batzuren artean, Kantalo-*jas* zubiaren handiagotzeaz arduratu da. Hirigune handi-*diagoa* egiteak, Zabalburu eta Bilbao Zaharra arteko trafikoa – oinezkoena eta

Mena kalea oinez-koentzako bakarrik izango da.

ibilgailuena – erosoago bihurtuko du.

Trenbideen gaineko egitura zabalago egin da, bertan, lorategiak eta guzti izango dituen oinezkoentzako plaza handi



Recreación de la nueva plaza



bat egin ahal izateko. Horrez gainera eta Abandoibarran eta Ametzolan garatu den politikarekin jarraituz, BILBAO Ria 2000k, plaza berrian jartzeko, Manolo Valdés eskultoreari obra bat egin dezan eskatu dio.

Oinezkoentzako Frantsizko Deuna eta Gorteak kaleek aukerako norabidea izango dute. Oinezkoentzako gunearen ingurutik ibilgailuak ibiliko dira; trafiko hori, norabide bakarrekotako bihurtuko diren Frantsizko Deuna eta Gorteak kaleak lotuko dituen biribilgu batek arautuko du. Proiektuak, Fleming Doktore eta Mena kaleetan ere dauka eragina. Azken kale honek, zubi berria eta Bilbao Zabarraren arteko lotura hobetuko duen oinezkoentzako ibilbidearen itxura izango du.



# Arte en la calle

## El artista visitó las obras

Manolo Valdés nació en 1942 y fue miembro fundador del Equipo Crónica, junto con Joan A. Toledo y Rafael Solbes. Actualmente vive en Nueva York y trabaja entre esta ciudad y Madrid. Artista de gran proyección internacional, ha sido objeto de numerosas distinciones.

En este momento Manolo Valdés está trabajando en la pieza que se colocará en la nueva plaza de Cantalojas. Se trata de una obra con dos partes, la cabeza y el tocado, en las que el artista muestra en una misma pieza el contraste de dos formas de hacer escultura.

– Muchas de sus obras se están colocando en lugares públicos. ¿Piensa al crearlas cómo van a ser tocadas y modificadas por la gente?

Las esculturas tienen su propia existencia, su propio itinerario que el autor no puede controlar. Que las esculturas sean tocadas significa que son apreciadas, queridas. Que las piezas pierdan su pátina porque son tocadas es una satisfacción porque significa que son parte de la vida de la ciudad.

– Bilbao ha hecho una apuesta por el arte en general pero también como elemento urbano público. ¿El arte en la calle es parte de la transformación de la ciudad?

El Museo Guggenheim ha sido una apuesta muy importante de Bilbao por el arte y la presencia de obras en la calle no es una cosa diferente. Es otra forma de lo mismo.

A mí me produce una gran sensación darme cuenta de que tantas personas, con las que a veces coincido en el avión, vienen desde lugares del mundo muy lejanos, y que su objetivo al visitar Bilbao es conocer el Museo. Sin embargo, el visitante no puede sentirse defraudado viendo lo que ve en el Guggenheim no se corresponde con lo que existe en el resto de la ciudad. Por eso pienso que las esculturas urbanas no son una cosa diferente.



Manolo Valdés

Además, cada artista tiene su visión y es importante que en la ciudad exista una variedad de obras que gustarán a unas personas y tal vez a otras no, pero que harán que la ciudad, en conjunto, guste a sus habitantes y a quienes la visitan.

Ikastetxe berria Bilbao Zaharrerako

# Nuevo colegio público para Bilbao La Vieja

El nuevo centro educativo sustituirá al situado ahora en la Plaza del Corazón de María.

**B**ilbao contará con un nuevo colegio público en Bilbao La Vieja, como parte de las obras de rehabilitación de la zona que realiza BILBAO Ría 2000.

El nuevo centro educativo, actualmente en construcción, estará compuesto por dos edificios contiguos pero independientes, uno para niños de 0 a 2 años y otro destinado a edades entre 2 y 12 años. Se construye en la confluencia entre las zonas de Bilbao La Vieja y Miribilla y sustituirá al actualmente situado en la Plaza del Corazón de María. BILBAO Ría 2000 tiene prevista la remodelación completa de esta plaza, con objeto de adaptarla a la función de centro neurálgico del barrio.

Para ello se hace necesaria la demolición del colegio actual.

Una de las características más destacadas del proyecto, obra del equipo de arquitectos Vidaurrázaga, Torres y Sola, es la forma de aprovechar el desnivel existente en la parcela para conseguir el mayor espacio posible destinado a juegos. Precisamente la dimensión de los espacios libres, junto con la mejora de la accesibilidad, han sido dos elementos básicos en la redacción del proyecto. Las diferentes plantas están conectadas por escaleras y por una rampa interior.

El edificio reservado a los más pequeños salva la diferencia de cuatro metros de desnivel que presenta la parcela y sirve de

soporte a la zona de juegos infantiles en el nivel superior. De este modo su construcción no representa un obstáculo sino que, por el contrario, se convierte en el elemento regularizador de la topografía. Este edificio se asoma al jardín, protegido por un porche sobre el que se encuentra la pista de juegos.

Una rampa facilita la accesibilidad interior.

El edificio principal se levanta en el extremo de la parcela más cercano a la trama urbana ya existente, que es también la que permite un mejor acceso desde la



nueva zona de Miribilla. Su orientación Norte permite proteger el área de juegos y los demás espacios exteriores, que forman una gran explanada abrigada y orientada al Sur, frente al nuevo parque. Paralelas a las calles se sitúan las áreas ajardinadas y el huerto.

**El diseño busca conseguir el mayor espacio de juegos posible.**

Este edificio es longitudinal y se estructura en tres niveles. En la planta baja los elementos comunes; accesos, comunicaciones

verticales, conserjería, administración, despachos, comedores, cocina, almacén, instalaciones, gimnasio y biblioteca. La primera planta está destinada a los más pequeños. Su diseño está planteado para poder adaptarse a futuras transformaciones en la distribución del centro.

El presupuesto destinado por BILBAO Ría 2000 a esta obra es de 5,6 millones de euros.

**B**ilbok ikastetxe berria izango du Bilbao Zaharrean, BILBAO Ría 2000 alde hau berreskuratzeko burutzen ari den lanetariko bat da eta.

Hezkuntzategi berriak, oraindik egiten ari dena, ondoan baina independenteak izango diren eraikin bi izango ditu, bata, 0-2 urteko umeentzat eta bestea, 2-12 urte bitartekoentzat. Bilbao Zaharra eta Miribilla auzoen arteko mugan eraikitzen ari da eta gaur egun Mariaren Bihotz Plazan dagoena ordezkatzeko du. BILBAO Ría 2000 plaza hau erabat eraberritzea aurrikusi du, plaza hori auzoaren erdigunean bihurtzean, funtzio berrietara egokitu beharko bait da. Hori lortzeko, beharrez-



El nuevo colegio se sitúa entre Bilbao La Vieja y Miribilla



koa da orain han dagoen ikastetxea lurretatzea.

Vidaurrazaga, Torres eta Sola taldearen egitasmo honen ezaugarriarik garrantzitsuenetariko bat, lursailen dagoen desnibela, jolastokiarentzako abalik eta espaziorik gehiena lortzeko nola probetxatu duen izan da. Izatez, gune askeen neurriak eta eskuragarritasuna izan dira proiektuaren oinarritzko puntuak. Solairuak, eskailera eta barne arrapala baten bidez konektatzen dira.

Txikientzako eraikinak, lursailak daukan lau metrotako desnibela gaintitu eta goiko aldean dagoen jolastokiaren euskarri funtzioa betetzen du. Honela eraikuntza, inolako oztoporik suposatu ez ezik, topografia arautzen duen elementuan bihutzen da. Eraikin hau lorategiari begira dago, jolastokia bere gain daukan atari batek babestuta.

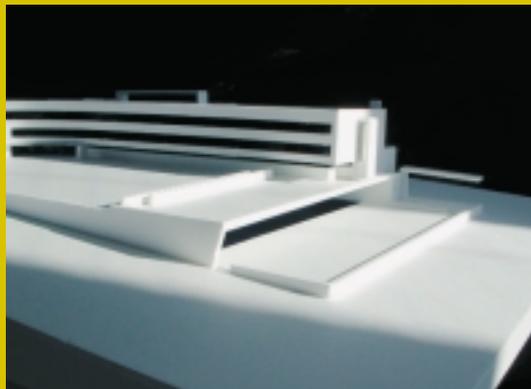
Eraikin nagusia gaur egungo hirigunetik hurbilen dagoen lursailaren bazterrean egiteak ere, Miribillaren alde berriarekin hobeto konektatzea erretzen du. Iparalderako orientazioa edukitzeak, lautada

handia eta babestua osotzen duten jolastokia eta gainontzeko kanpo espazio guztiak parke berriaren aurrean eta Hegoaldeari begira jartzea ahalbidetzen du. Kaleei paralelo, lore-aldeak eta ortua daude.

Eraikin hau luzeran egindakoa da eta hiru mailetan egituratzen da. Behe solairuan elementu amankomunak daude: sarbideak, goitik beherako komunikazioak, atal-zaintza, administrazioa, bulegoak, jantokiak, sukaldea, biltegia, instalazioak, gimnasioa eta liburutegia. Lehen solairua txikientzako izango da. Bere diseinua, etorkizunean zentruaren banaketan sor litezken aldaketei aurre egin ahal izateko pentsatu egin da.

BILBAO Ría 2000 lan honi eman dion aurrekontua, 5,6 milioi eurotakoa izan da.

**Ikastetxe berriari esker, Mariaren Bihotz Plazaren eraberrikuntza egin ahalko da.**



## Azokaren eraberrikuntza

# EL MERCADO SE RENUEVA

El mercado de la Ribera afronta una profunda remodelación destinada a mejorar la calidad del servicio.

La principal plaza de abastos de Bilbao va a iniciar un proceso de renovación integral de sus instalaciones que le permitirá adecuarse a las necesidades que marcan los nuevos tiempos. La reordenación de los 11.553 metros cuadrados de superficie del edificio tiene como objetivo mejorar la calidad del servicio ofertado, manteniendo su carácter y la tradicional calidad de sus puestos.

Esta idea se traduce en la construcción de una entreplanta sobre el actual segundo piso y en la liberación del sótano, que pasará a ser la zona de carga y descarga del mercado. Además, se incorporarán escaleras mecánicas y ascensores con objeto de mejorar la accesibilidad del edificio. La remodelación se desarrollará planta por planta a fin de que durante las obras los puestos puedan seguir funcionando.



Tradición y modernidad se unen en La Ribera

Precisamente son los propios comerciantes los promotores de esta reforma, tutelada por BILBAO Ría 2000, que se ocupará de gestionar el proyecto y la obra.

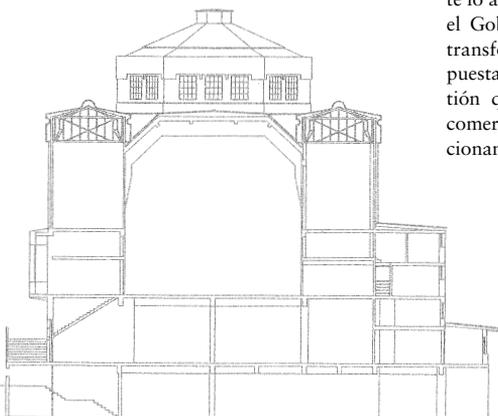
El importe total de la remodelación rondará los 13,8 millones de euros, cantidad que será financiada en un 70% por los comerciantes, mientras que el 30% restante lo asumirán el Ayuntamiento de Bilbao y el Gobierno Vasco. Todo este proceso de transformación se complementa con la puesta en marcha de un plan de autogestión que permitirá que sean los propios comerciantes quienes administren el funcionamiento del mercado.

Bilboko azokarik nagusienak bere instalazioak goitik behera eraberrituko ditu, garai berriek dakartzaten beharriaz aurre egiteko. Eraikinaren 11.553 metro karratuak azalera, eskaintzen den zerbitzuaren kalitatea hobetzeko berrantolatuko da, aldi berean saltokien bitiko izaera eta kalitatea mantenduko delarik.

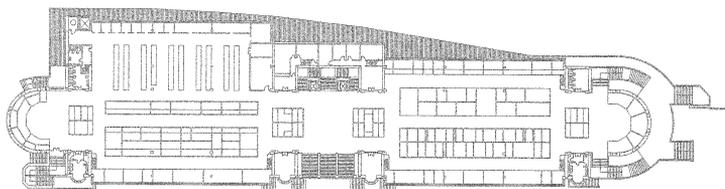
Horretarako, gaur egungo bigarren solairuaren gainean solairu bat egingo da eta sotoa, azokako zama hartu eta uzteko lekuan bihurtuko da. Gainera, eskailera mekanikoak eta igogailuak ere jarriko dira eraikinaren eskuragarritasuna errezteko. Eraberritze lanak solairuz solairu egingo dira, lanek dibarduten bitartean, saltokiak zabalik jarrai daitezzen.

Bereiziki, merkatariek eurak dira eraberritze honen bultzagileak; BILBAO Ría 2000, proiektua eta lanak kudeatzeaz arduratuko da.

Eraberritzearen guztinako zenbatekoa 13,8 milioi euro ingurukoa da. Zenbateko honen %70-a merkatariek dirubidetuko dute eta gaimontzeko %30-a, Bilboko Udalak eta Eusko Jaurlaritzak. Aldaketa prozesu hau, azokaren funtzionamendua merkatariek eurek administratuko duten autokudeaketa plangintza bat martxan jarritz osotuko da.



Sección y planta del edificio



# “Actualidad-flash”

## Premios AVNAU de urbanismo

La Avenida del Ferrocarril, promovida y ejecutada por BILBAO Ría 2000 y abierta al público en febrero de 2002, ha obtenido el premio de la Asociación Vasco-Navarra de Arquitectos Urbanistas AVNAU. El Jurado valoró al conceder este galardón “su trascendencia urbanística en la estrategia de renovación global de Bilbao y el hecho de haber reparado una deuda histórica” con los barrios que la trinchera ferroviaria separaba.

La Agrupación de Arquitectos Urbanistas del COAVN viene premiando desde 1996 los trabajos y actividades relacionados con la planificación urbanística y la mejora medioambiental que se hayan destacado por su originalidad o por su importancia profesional o ciudadana. En este caso ha estimado que la obra premiada cumple los objetivos de “regeneración económica y social de ciudades y barrios con el fin de fomentar un desarrollo urbano sostenible”.

La obra de la Avenida, objeto de esta edición del premio, fue parte de la operación Variante Sur Ferroviaria. El soterramiento de la antigua vía de mercancías y la urbanización que se realizó en superficie ha supuesto la creación de una nueva calle, de 930 metros de longitud y entre 35 y 50 metros de anchura, que elimina por completo la barrera urbana que suponía el antiguo trazado a cielo abierto. En la avenida se plantaron 410 árboles de gran porte, y más de 8.000 arbustos y plantas de flor. Dispone de amplias aceras, bidegorri, algunas pequeñas plazas y otras zonas diferenciadas, de forma que se ha convertido en un espacio urbano abierto, que destaca por sus amplias zonas de uso peatonal.



## Premios COAVN

**El Colegio de Arquitectos Vasco Navarro ha concedido un premio y dos menciones a obras promovidas por BILBAO Ría 2000. El premio de esta edición en la modalidad de diseño ha correspondido al cerramiento IGNIUX de la estación de Abando, proyectado por el arquitecto Juan Ignacio Intxausti.**

**En la modalidad de urbanismo ha recibido mención especial la Reurbanización de los muelles de Marzana, la Merced y Urazurrutia, un proyecto de los arquitectos José Luis Burgos y Juan Sádaba cuya segunda fase está en este momento en ejecución.**

**El jurado de la edición 2003 ha otorgado también mención especial, en la modalidad de planeamiento al trabajo realizado por el arquitecto Francisco de León correspondiente a la Modificación de elementos del Plan General de Barakaldo, referida al Área Galindo-Este del ámbito URBAN/Galindo.**

## Estación de La Peña

Las obras de construcción de la nueva estación de La Peña continúan avanzando según el calendario previsto. Ya ha sido excavada la



galería de acceso desde el vestíbulo a los ascensores, así como el paso inferior bajo las vías, que constituyen dos de los trabajos técnicamente más complejos de la obra. La nueva estación, cuya finalización está prevista para el segundo semestre del año 2004 se integrará en la línea C3 de Cercanías Renfe y permitirá acceder a la estación de Abando en pocos minutos, lo que va a suponer un gran cambio en las comunicaciones de un barrio cuya orografía dificulta la conexión con el centro de la ciudad.

## Completada la estación de Santurtzi

El pasado 10 de julio se completaron las obras de la segunda fase de la estación de Santurtzi. En octubre de 2002 la estación se puso en servicio de forma provisional, con objeto de poder completar las obras ahora terminadas, que debían realizarse sobre una parte del antiguo trazado. La obra, con un presupuesto de 2,6 millones de euros, fue realizada por

BILBAO Ría 2000 en colaboración con Renfe y con el Ministerio de Fomento.

En el mismo acto se inauguró también la conexión ferroviaria con Santurtzi-Puerto, que es parte del Plan de Infraestructuras de Transporte 2000-2007 que realiza el Ministerio de Fomento y que ha supuesto una inversión de 12,3 millones de euros.

## Cubrimiento de la trinchera de Ametzola

Algunas de las vías de tren que aún permanecen en el entorno de Ametzola pronto comenzarán a ser historia. BILBAO Ría 2000 adjudicó el pasado mes de diciembre la Dirección de Obra y Asistencia Técnica para el cubrimiento de estas vías. La desaparición de la trinchera permitirá ampliar el tramo de la avenida del Ferrocarril desde la glorieta de Gordoniz hacia Irala que discurre junto al parque de Ametzola, uno de cuyos carriles está abierto al tráfico desde diciembre del año 2002. El proyecto de urbanización también contempla la construcción de un aparcamiento y una glorieta que permitirá a los conductores acceder a Rekalde a través de la calle Antonio Trueba.



## Una nueva escalera conectará las calles Ugalde y Santiago Brouard

Dentro de las obras de urbanización de Ametzola, BILBAO Ría 2000 ha adjudicado a la empresa Construcciones Olabarrí S.L. las de mejora del entorno de la plaza de toros. Las obras, a punto de iniciarse al cierre de esta edición, incluyen la construcción de una escalera que conectará las calles Ugalde y Santiago Brouard. Además, se van a remodelar los toriles del coso bilbaíno mediante el derribo de parte de los corrales y la construcción de dos nuevos muros que delimiten su perímetro. Las obras están presupuestadas en 870.000 euros.

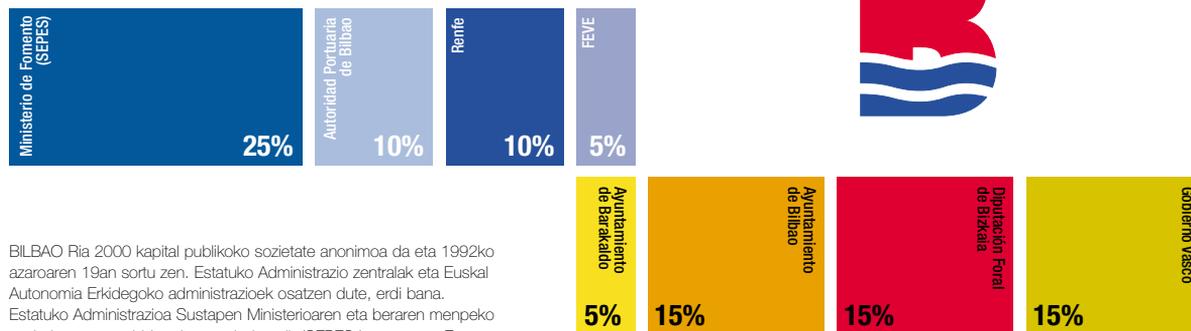
**SUSCRIPCIONES** Si desea recibir gratuitamente la revista BILBAO Ría 2000, solicítela a través de nuestra web [www.bilbaoria2000.com](http://www.bilbaoria2000.com). Si lo prefiere puede enviar sus datos personales a BILBAO Ría 2000 C. José M<sup>a</sup> Olabarrí, 4 Planta C 48001 Bilbao, o también puede hacerlo llamando al teléfono 94 661 35 15.

**HARPIDETZAK** BILBAO Ría 2000 aldizkaria dohainik hartu nahi baduzu, [www.bilbaoria2000.com](http://www.bilbaoria2000.com) gure web-aren bitartez eska dezakezu. Nahiago baduzu, zure nortasun zehaztasunak BILBAO Ría 2000-era igor ditzakezu, Jose M<sup>a</sup> Olabarrí Kalea, 4 C planta 48001 Bilbao helbidera, hain zuzen ere, edo 94 661 35 15 telefono zenbakira deituz.

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. 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 la Variante Sur Ferroviaria, Bilbao La Vieja, Barakaldo y pronto la correspondiente a Basurto-San Mamés-Olabeaga. 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 metropolitarrerako zona andeatuak eta gainbehera dauden industria-eremuak berreskuratzea da. Horretarako, hirigintzaren, garraioaren eta ingurumenaren arloko proiektuak koordinatu eta gauzatu dituzte. Gaur egun, hauek dira haren jarduketara-esparruak: Abandoibarra, Ametzola, Hegoaldeko Saihesbidea, Barakaldo eta Bilbo Zaharra.

BILBAO Ría 2000 sortzeko, 1,8 milioi euroko kapitala ezarri zen. Orduz geroztik, sozietateak aurrekontu publikoak erabili gabe finantza-oreka lortzeko gaitasuna erakutsi du. Bi bidetatik lortu du hori: batetik, akzio-dunek Bilboko eta Barakaldoko erdialdean dituzten lursailak uzten dizkiote; bestetik, udalek lurzoru horien kalifikazio urbanistikoa aldatzen dute. BILBAO Ría 2000ek lursailak urbanizatzeke dirua jartzen du eta sustatzaile pribatuei saltzen dizkie partzelak. Horrela lortzen duen soberakina, hiriarantz garrantzitsuak diren lanetan inbertitzen du berriro, hala nola: Hegoaldeko Saihesbidean, Bilbo Zaharrean, Barakaldon eta gutxi barru, Basurto-San Mames-Olabeagari dagokion horretan. Gainera, BILBAO Ría 2000ek Europako Batasunaren dirulaguntzak jasotzen ditu.

BILBAO Ría 2000

# QUÉ ES, QUÉ HACE Y CÓMO SE FINANCIA?

# ZER DA, ZER EGITEN DU ETA NOLA FINANTZATEN DA?



#### Consejo de Administración

El Consejo de Administración de BILBAO Ría 2000 está presidido por el Alcalde de Bilbao, D. Iñaki Azkuna Urreta. El Vicepresidente es D. Benigno Blanco Rodríguez, Secretario de Estado de Infraestructuras del Ministerio de Fomento.

El Consejo está distribuido de la siguiente forma: D. Alvaro Amann Rabanera Consejero del Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco; D. Ibon Areso Mendiguren Concejil-Delegado del Área de Intervenciones Estratégicas y Aparcamientos del Ayuntamiento de Bilbao; D. Antonio Basagoiti Pastor Concejil del Ayuntamiento de Bilbao; D. José Félix Basozabal Zamakona Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco; D. José Luis Bilbao Eguren Diputado General de Bizkaia; D. Juan Vicente Cabezas Moro Subdirector Gral. de Construcción de Infraestructuras Ferroviarias del Ministerio de Fomento; D. José Antonio Campos Granados Diputado Foral de Innovación y Promoción Económica; D. José Ángel Correas Abásolo Presidente de la Autoridad Portuaria de Bilbao; D. Antonio Lanchares Asensio Director General de Infraestructuras y Servicios de Renfe; D. Javier Madrazo Lavín Consejero del Departamento de Vivienda y Asuntos Sociales del Gobierno Vasco; D<sup>a</sup> Julia Madrazo Lavín Concejil Delegada del Área de Urbanismo y Medio Ambiente del Ayuntamiento de Bilbao; D. Eusebio Meler Beskoskoetxea Diputado Foral de Obras Públicas y Transportes; D. Fernando Nasarre y de Goicoechea Director General de la Vivienda, la Arquitectura y el Urbanismo del Ministerio de Fomento; D. Jesús Miguel Pozo de Castro Subdirector Gral. de Planeamiento de Infraestructuras del Ministerio de Fomento; D. Borja Quilez Brier Director de Comunicación y Adjunto a Presidencia de FEVE; D. J. Antonio Rodríguez Esquerdo Alcalde de Barakaldo; D. Manuel Urquijo Urdala Viceconsejero de Economía, Presupuestos y Control Económico del Gobierno Vasco; D. Enrique Villar Montero Delegado del Gobierno en el País Vasco.



# Actuaciones en curso

## Abandoibarra

Ampliación del parque de Doña Casilda  
2ª Fase de la avenida de Abandoibarra  
2ª Fase del parque de Ribera (Juegos infantiles)  
Galería de servicios

## Infraestructuras Ferroviarias

Nuevo acceso a la estación de Cercanías en San Mamés  
Intercambiador entre Metro, Cercanías Renfe, Termibus y  
Tranvía en San Mamés  
Estación de La Peña  
Ampliación línea del tranvía entre San Mamés y Basurto



Polideportivo de Lasasarre, Barakaldo

## Ametzola

Ampliación parque de Ametzola  
Conexión calles Ugalde y Santiago Brouard

## Bilbao La Vieja

2ª fase urbanización de los muelles de La Merced,  
Marzana y Urazurrutia  
Nuevo Colegio Público San Francisco  
Ampliación puente de Cantalojas

## Barakaldo

Polideportivo de Lasasarre y pistas exteriores  
Parque de Lasasarre  
Parque de Ribera del Galindo

## Otras actuaciones

Cubrimiento de la estación de Renfe en San Mamés  
Urbanización entre la calle Luis Briñas y la plaza Torres Quevedo  
Aparcamiento público en Torres Quevedo  
Nueva calle Gurtubay

# Actuaciones futuras

## Abandoibarra

Parque Campa de los Ingleses  
Plaza de Euskadi  
Calle Ramón Rubial  
Dos aparcamientos públicos

## Barakaldo

Parque de ocio  
Parque de Ribera de la Ría  
Urbanización del entorno de la dársena de Portu  
Puente de Lutxana  
Remodelación del entorno de la línea de Renfe

## Ametzola

Cubrimiento de las vías de Renfe  
Prolongación de la Avenida del Ferrocarril  
Aparcamiento público bajo la Avenida del Ferrocarril  
Conexión con Irala y Batalla de Padura

## Bilbao La Vieja

Urbanización de la plaza Corazón de María  
Aparcamiento público en la plaza Corazón de María  
Urbanización de la plaza de los Tres Pilares  
Aparcamiento público plaza de los Tres Pilares

## Infraestructuras Ferroviarias

Remodelación de las instalaciones de Renfe en Ametzola  
Estación de Miribilla  
Nuevas estaciones para FEVE en Basurto  
Remodelación de la estación de Renfe en Olabeaga

## Basurto

Operación Basurto-San Mamés-Olabeaga

## Basauri

Traslado y remodelación de instalaciones ferroviarias



Tranvía, parada provisional de San Mamés



**BILBAO**

**Ría 2000**