Bilbao Ría 2000

Revista de divulgación editada por la sociedad BILBAO Ría 2000 Diciembre 2006 Número 14

Barakaldo
Dársena de Portu

Infraestructuras Ferroviarias
Soterramiento en Basurto
Estación Barakaldo
Miribilla

Abandoibarra
Plaza de Euskadi

OTRAS ACTUACIONES
La Alhóndiga

Actuaciones finalizadas

Zona de juegos infantiles

Abandoibarra

Avenida de Abandoibarra
Parque de Ribera
Pasarela Pedro Arrupe
Ampliación de la avenida de las Universidades
Calle Lehendakari Leizaola
Galerías de servicios
Ampliación del parque de Doña Casilda de Iturrizar

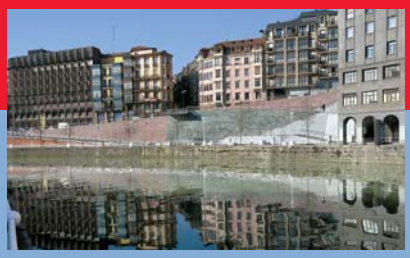
Ametzola

Calles Santiago Brouard, Dolores Ibarruri, Ugalde y Avenida del Ferrocarril
Parque de Ametzola
Sistema neumático de recogida de RSU

Parque de Ametzola

Bilbao La Vieja

Urbanización de los muelles de Martzana y La Merced
Ampliación del puente de Cantalojas
Reurbanización de la calle Mena
Colegio Público Miribilla
Derribo del antiguo colegio y reforma del Centro Cívico


Muelle de La Merced

Barakaldo

Calles Arana, Aldapa, Portu, plaza Auzolan, Herriko Plaza, paseo de los Fueros y Bulevar Murrieta
Centro de Servicios Sociales y rehabilitación del edificio Ilgner
Ronda Norte de Circunvalación, desvío y ampliación de la carretera BI-3739
Plaza de Desierto
Campo de fútbol y polideportivo de Lasesarre
Parques de Lasesarre y de Ribera del Galindo
Sistema neumático de recogida de RSU en Galindo y Beurko
Urbanización del entorno de la dársena de Portu

Vista aérea de Urban-Galindo

Infraestructuras Ferroviarias

Modificación de la línea de Feve a su paso por Ametzola
Línea de Cercanías-Renfe entre Abando y Olabeaga
Estaciones para Cercanías-Renfe en Zabalburu, Ametzola, Autonomía, San Mamés, Santurtzi y La Peña
Remodelación de las estaciones de Abando y Olabeaga
Ampliación de la línea del tranvía entre San Mamés y Basurto
Intercambiador entre Metro, Cercanías-Renfe, Termibús y Tranvía en San Mamés

Otras actuaciones

Urbanización de la Avenida del Ferrocarril y de la calle Juan Antonio Zunzunegui
Calle Gurtubay
Aparcamiento público en Torres Quevedo

Editorial
Editoriala

Las infraestructuras ferroviarias forman parte del ADN de BILBAO Ría 2000, como queda corroborado por el hecho de que buena parte de nuestras actuaciones en nuestros 14 años de historia están directa o indirectamente vinculadas a ellas.

Los reportajes que incluimos en este número confirman nuestra implicación con el tren y especialmente con el modo en que éste se adecúa a la comodidad y a las necesidades de los usuarios.

En la revista que tiene en sus manos podrá comprobar el lector el estado de actuaciones relacionadas con el citado medio de transporte que están a punto de concluir (urbanización de Ametzola sobre las vías de Adif), otras que se encuentran en una fase avanzada (estación de Miribilla), algunas que empiezan a tomar cuerpo (soterramiento de la línea de Feve en Bilbao) y varias apuestas de futuro (el nuevo proyecto de estación para Barakaldo y nuestro ilusionante arranque en Basauri, con un proyecto que da sus primeros pasos y que promete ser motor de remodelación urbanística en este importante municipio de la metrópoli).

Pero nuestra actividad no circula únicamente sobre raíles. Si algo nos enorgullece es entregar obras. Si en nuestros primeros años de existencia éramos una Sociedad de "maquetas" cuya actividad se basaba en los proyectos a realizar, con el paso del tiempo los proyectos se han convertido en realidades. Una de ellas es la rehabilitación del entorno de la dársena de Portu, en Barakaldo, que forma parte de la actuación en Urban-Galindo, uno de nuestros estandartes.

Claro que, si hablamos de estandartes, resulta obligado referirnos a Abandoibarra. La paisajista Diana Balmori da ya los últimos toques a su proyecto para la Plaza Euskadi, un elemento llamado a convertirse en eje urbano y en lugar de disfrute. A falta de conocer en detalle el proyecto – Diana Balmori nos lo expondrá próximamente – en este número ofrecemos unas líneas generales y nos detenemos en las especies arbóreas que darán personalidad a la plaza.

La propia arquitecta-paisajista nos explica en primera persona algunas de las claves de su diseño para que todos vayamos visualizando lo que dentro de poco será toda una realidad. También contamos con la colaboración de otra firma de prestigio, Pierre Laconte, presidente de la Sociedad Internacional de Planificadores Urbanos y Regionales, quien aporta interesantes reflexiones sobre la movilidad urbana.

Aunque por definición nuestra actividad pivota en torno a la Ría del Nervión, también trabajamos en proyectos que no se asoman a ella, como la Alhóndiga, que crece de manera visible y que pronto superará la cota del centenario edificio que delimita su superficie para seguir creciendo y convertirse en un moderno elemento arquitectónico que conjugará tradición y vanguardia.

También diseccionamos en estas páginas el proyecto ideado por Coll Barreu y Gutiérrez Zarza para albergar la sede en Miribilla de la Policía Municipal y el Parque de Bomberos de Bilbao. El traslado de estas instalaciones liberará un terreno en Garellano en el que se construirán 1120 viviendas, la mitad de ellas protegidas.

Como siempre, esperamos captar su atención y su interés con este número que hemos preparado para todos ustedes.

Muchas gracias.

Ángel Mª Nieva
DIRECTOR GENERAL DE BILBAO RÍA 2000

Trenbide azpiegiturak BILBAO Ria 2000ren ADNren zati bat dira, gure 14 urtetako historian garatu ditugun iharduera ugari eurekin zerikusi zuzena edo zeharkakoa izateak argi uzten duenez.

Ale honetan agertzen diren erreportaiek, trenarekin daukagun inplikazioa berresten dute eta bereiziki, berau erabiltzaileen erosotasunera eta beharrizanetara egokitzeko daukan moduarekin.

Esku artean daukazun aldizkarian, aipatutako garraiobidearekin zerikusia daukaten iharduera guztien egoera zein den ikusi ahalko duzu; alde batetik gutxi barru bukatuko direnak (Ametzolako urbanizazioa Adif-en trenbideen gainean), oso aurreratuta daudenak (Miribilako geltolkia), itxura hartzen doazen beste batzuk (Feve linearen lurperaketa Bilbon) eta etorkizunerako zenbait apustu (Barakaldorako geltolki egitasmo berria eta hainbeste ilusionatzen gaituen Basauriko estreinaldia, bere lehen urratsak ematen ari den eta metropoliko udalerri garrantzitsu horretan hiri eraberrikuntzaren motorea izan daiteken egitasmoarekin).

Baina gure iharduera ez da bakarrik trenbideen gainetik ibiltzen. Benetan harrotzen gaituena da lanak bukatuta ematea. Gure bizitzaren lehen urteetan burutu beharreko egitasmoetan oinarritzen zen "maketen" Elkartea bagina, denboraz, egitasmoak errealitate bihurtu dira. Euretariko bat, Barakaldoko Portuko kaiaren birgaikuntza da, berau, gure estandarteetariko bat den Urban-Galindo operaziokoa delarik.

Baina noski, estandarteei buruz ari bagara, ezinbestekoa da Abandoibarra aipatzea. Diana Balmori paisajegilea azken orraztuak ematen ari da hiri ardatzan eta gozamenarako lekuan bihurtuko den Euskadiko Plazako bere proiektuari. Proiektua zehatz ezagutu gabe – Diana Balmorik gutxi barru azalduko digu –, ale honetan ideia orokor batzuk eskeintzen ditugu eta plazari nortasuna emango dioten zuhaitz espeziez aritzen gara.

Arkitektu-piasajegile berak lehen pertsonan azaltzen digu bere diseinuaren zenbait klabe guztiok, gutxi barru errealitate bihurtuko dena ikusiz joan gaitezen. Ospe handiko beste sinadura baten kolaborazioa ere daukagu: Hiri eta Eskualde Plangileen Nazioarteko Elkartearen lehendakaria den Pierre Laconte-rena, hain zuzen ere, zeinek hiri mugikortasunari buruzko hausnarketa interesgarriak agertzen dituen.

Definizioz gure iharduera Nerbioiren Itsasadarraren inguruan mugitzen den arren, berari begira ez dauden beste proiektu batzuetan ere gaude, hala nola Alondegiaren kasuan bezala. Berau gorantz doa eta gutxi barru bere azalera mugatzen duen ehun urteko eraikinaren altuera gaindituko du, hazten jarraitzeko eta tradizioa eta abangoardia elkartuko duen elementu arkitektoniko modernoan bihurtzeko.

Orrialde hauetan ere, Coll Barreu eta Gutierrez Zarzak, Bilboko Udaltzaingoa eta Suhiltzaileen egoitza Miribilan jartzeko prestatu duten proiektua aztertzen dugu. Instalakuntza hauen lekualdaketak Garellanoko lursaila liberatzea ekarriko du bertan, 1120 etxebizitza, euretariko erdia babesekoak, eraikiko direlarik.

Beti bezala, zuentzat guztiontzat prestatu dugun ale honekin zuen atentzioa eta interesa lortzea espero dugu.

Eskerrik asko.

Ángel Mª Nieva
BILBAO RIA 2000 ZUZENDARI NAGUSIA

Sumario
Aurkibidea

Editorial **3** Editoriala

Opinión **5** Iritzia

Barakaldo

Un paseo junto al agua **6** Ur ondotik paseatzen

Nuevo proyecto de estación **20** Geltoki berriarentzako egitasmoa

Abandoibarra

La plaza de Euskadi, un jardín **10** Euskadiko plaza, lorategi bat

Otras actuaciones

La Alhóndiga toma forma **14** Alondegia itxura hartzen doa

Un edificio público en Miribilla **30** Herri eraikin bat Miribilan

Basauri

Basauri toma el tren **16** Basaurik trena hartu du

Infraestructuras Ferroviarias

La imagen de… **18** …-ren itxura

Soterramiento en Basurto **24** Lurperaketa Basurton

Ametzola

Parking para residentes **36** Bertakoentzako aparkalekua

Noticias

Relator de Naciones Unidas **37** Nazio Batuen Errelatorea

Marcas de la historia **38** Historiaren markak

BILBAO Ría 2000

Publicación semestral
Año VII Número 14
Ejemplar gratuito, prohibida su venta

Dirección y coordinación
BILBAO Ría 2000
Diseño original obísk
Fotografía José Miguel Llano, Agustín Sagasti, Aerolink, Foat

Edita
BILBAO Ría 2000
J Mª Olabarri, 4 planta C
48001 Bilbao

www.bilbaoria2000.com

© BILBAO Ría 2000, S.A. Todos los derechos reservados
BILBAO Ría 2000 es titular o tiene las correspondientes autorizaciones y/o licencias sobre los derechos de explotación de propiedad industrial e intelectual de los contenidos de esta publicación.

Queda prohibido modificar, copiar, reutilizar, explotar, reproducir, comunicar públicamente o de cualquier forma usar, tratar, o distribuir de cualquier forma la totalidad o parte de los contenidos, marcas, nombres comerciales, fotografías, diseños, dibujos o cualesquiera otros elementos incluidos en la presente publicación sin contar con la autorización expresa y por escrito de BILBAO Ría 2000 y, en su caso, del titular de los derechos a que corresponda.

Opinión
Iritzia

El proyecto de planificación urbana y el reto de la movilidad

En la edición de junio de la revista BILBAO Ría 2000, el Profesor Joan Busquets publicó un artículo titulado "Redefiniendo el proyecto urbanístico" en el que escribió diez líneas que conforman un proyecto urbano. En este artículo de opinión me gustaría ahondar en la cuarta de ellas, "Recuperación del espacio urbano", ampliándola a la accesibilidad y a la movilidad y aplicándola a Bilbao.

El abrupto colapso industrial que tuvo lugar en la década de los 80 generó una profunda crisis tanto en la economía de la ciudad y la región como en la sociedad en su totalidad, que se vio sometida a un proceso de pérdida de confianza y autoestima. También hizo comprender que la ciudad tenía que desarrollar una nueva visión económica, social y física de acuerdo con los requisitos de una sociedad moderna basada en los servicios en lugar de mirar a la industria como fuente de actividad y empleo.

Esta nueva visión debía concentrarse en la creación de espacios y el arte público, en la calidad de vida y en el orgullo urbano, en una accesibilidad desde el exterior y en una movilidad interna óptimas. El principal aspecto considerado consistía en la transformación de la vía fluvial industrial (la Ría) que atraviesa la ciudad.

La materialización de esta visión sólo era posible si ésta incluía un componente de transporte urbano significativo. Este componente fue el Metro. Si bien el tamaño de la metrópoli era inferior al millón de habitantes, con frecuencia considerado el umbral para este tipo de transporte, su elección estuvo justificada por el énfasis en el desarrollo lineal, a lo largo de la vía de agua y de las áreas claves situadas en la misma, lo que ya estaba favoreciendo un efecto corredor. También estaba justificada por la voluntad de recuperar el espacio urbano existente y crear otros nuevos mediante el diseño. La elección de Norman Foster para las estaciones fue muy coherente en ese sentido. Una década de funcionamiento ha corroborado el éxito de esta elección.

Otro aspecto crucial para el renacimiento de Bilbao fue el acuerdo adoptado entre todas las instituciones clave implicadas con el objeto de delegar el desarrollo de parte de su suelo inmobiliario en una corporación sin ánimo de lucro, de propiedad colectiva y controlada por ellas: BILBAO Ría 2000. Un gran ejemplo de partenariado público-público donde el valor añadido a los suelos por las intervenciones urbanas y de infraestructura se transforma en beneficio público, con espacios urbanos de gran calidad o inversiones en zonas más desfavorecidas.

Independientemente de lo importante y bien recibido que ha sido este éxito, todavía quedan otros retos, algunos de ellos nada insignificantes. Bilbao tiene una red de transporte público muy importante; de hecho, son pocas las áreas metropolitanas de menos de un millón de habitantes que cuentan con cinco sistemas de transporte ferroviario diferentes (Metro, Renfe, Euskotren, Feve y el Tranvía) y, además, la red de alta velocidad pronto será una realidad. Si durante la última década se ha producido un cambio enorme y positivo en los sistemas ferroviarios en Bilbao, el reto para la década siguiente parece consistir en cómo integrar e interconectar los diversos sistemas de transporte público, con iniciativas como la implantación de un billete único y otras más ambiciosas. Por ejemplo, ¿podría ser beneficioso social y económicamente pasar de un sistema radial en el que Bilbao parece estar situado en el centro de todas las redes a una organización más distribuida?

Tal como se ha visto en otras ciudades, este proceso de integración puede ser más difícil que construir una nueva línea pero, dada la fortaleza y efectividad demostrada por las instituciones cuando trabajan juntas en el Bilbao metropolitano, debería ser posible. Y aunque pudiera ser una contribución menos visible que, por ejemplo, la construcción de una nueva línea, los usuarios finales, los ciudadanos y los visitantes de Bilbao, valorarían muy positivamente este proceso de integración.

Pierre Laconte
Presidente, Sociedad Internacional de Planificadores Urbanos y Regionales (2006-2009)

Nos visitaron

Entre los miles de visitantes que vienen a conocer Bilbao, siempre hay un buen número de profesionales del urbanismo, la arquitectura y la gestión pública que se acercan a BILBAO Ría 2000 para conocer directamente el papel que ha desempeñado la Sociedad en la transformación urbana de la metrópoli. La colaboración y el impulso de distintas Instituciones y empresas públicas es el aspecto que más interés despierta en los políticos y profesionales que contactan con nosotros desde todo el mundo.

En los últimos meses hemos recibido a delegaciones como la organizada por el Central London Partnership, que encabezaba Dave Huckerby del Clear Channel UK al que acompañaban un numeroso grupo de responsables públicos y empresariales.

Las estrechas relaciones que mantenemos con la metrópoli de Medellín, en Colombia, originan visitas de responsables de la zona como la que cursaron los alcaldes de los municipios de Copacabana y Sabaneta, Frank E. Montoya y Carlos Mario Cautas, a los que acompañó Ricardo Smith, Director del Área Metropolitana del Valle de Aburrá.

Procedentes de Chile nos llegaron dos invitados de la mano del Gobierno Vasco, Alberto Undurraga, Alcalde del distrito de Maibú, en Santiago de Chile, y Claudio Orrego, Alcalde de Peñalolén, un joven municipio deseoso de acometer un ambicioso plan urbanístico.

Desde México recibimos a Juan Beitia Gorriarán, que vino desde Jalisco y José Levi, regidor de Guadalajara, que se interesó por todos los aspectos de la transformación de la ciudad, especialmente los relacionados con el medio ambiente.

Dentro del ámbito académico estuvo con nosotros Hyun Seo, de la Facultad de Arquitectura de la Universidad Hanyang, de Seúl. Le acompañaban el profesor de la Seoul Nacional University Wooku Jeong y Lee Jun Bok, ingeniero de la Yooshin Engineering Corporation.

La también televisión KBS coreana estuvo realizando un amplio reportaje sobre Bilbao y su renovación urbana de la mano de un equipo encabezado por Choi Shung Shin.

Kazuo Nakajima, perteneciente al grupo de urbanismo de la ciudad de Aichi, en Japón, se interesó especialmente por el trabajo realizado en el área de Galindo en Barakaldo y en especial por la aplicación del programa URBAN en ese municipio.

Dos empresas también japonesas cursaron una visita conjunta a BILBAO Ría 2000: "Hearth Planning & Work" con Ai Kokubo y "Human Renaissance Institute" representada por Yoshiiro Nakano estuvieron recibiendo información sobre el trabajo de regeneración urbana y su influencia en la calidad de vida de nuestros ciudadanos.

Ur ondotik paseatzen

Un paseo junto al agua

Galindo va avanzando como zona de ocio y esparcimiento. Los paseantes se asoman ahora a una dársena totalmente renovada que se integra como un elemento más en el paseo de ribera del Nervión.

Una buena parte de las actuaciones de BILBAO Ría 2000 en el área de Galindo, en Barakaldo, tienen por objeto la mejora ambiental de esta antigua zona industrial mediante la creación de nuevos paseos, espacios verdes y zonas de esparcimiento. Galindo se va convirtiendo de esta forma en una nueva zona de expansión urbana del municipio. El pasado mes de noviembre concluyeron las obras de regeneración de la dársena de Portu. A esta antigua infraestructura portuaria, que durante décadas dio servicio a la factoría de Altos Hornos de Vizcaya, se asoma actualmente un concurrido paseo que culmina en el antiguo cargadero de mineral de la Franco Belga, que en su día también fue reconstruido por BILBAO Ría 2000.

Barakaldo cuenta con un nuevo paseo renovado que se asoma a la dársena de Portu.

En el espigón que separa la dársena y el curso fluvial, es habitual encontrar aficionados a la pesca que aprovechan la evidente recuperación de las aguas de la Ría y que comparten espacio con paseantes y ciclistas.

Las obras, que suponen una mejora considerable de la estética de la zona, han contado con una inversión de 2,6 millones de euros y han consistido en la limpieza, refuerzo y remodelación de las márgenes de la dársena así como en la construcción de una nueva escollera de piedra. Se ha instalado, además, una barandilla de acero inoxidable a lo largo de los 440 metros del paseo que rodea la lámina de agua. Más adelante está previsto ampliar este paseo dentro del conjunto de actuaciones de urbanización previstas.

Los norays mantienen la imagen portuaria del paseo

En esta actuación BILBAO Ría 2000 ha contado con la colaboración de la Autoridad Portuaria de Bilbao que, de forma simultánea a la marcha de las obras, se ha ocupado de retirar los restos de barcos y gabarras como paso previo al dragado y limpieza de la zona de agua. Con objeto de hacer posible el aprovechamiento de la dársena para actividades acuáticas, la obra ha incluido también la construcción de una rampa de acceso al agua. Además, en este momento se encuentra en estudio la posibilidad de instalar algún posadero para los cormoranes. Estas grandes aves pescadoras utilizaban a tal fin los restos de un antiguo pesquero hundido que ha debido ser retirado durante las obras.

Bilbao Ria 2000 Barakaldoko Galindo aldean garatzen ari den ihardueren zati handi baten helburua, industrialde zahar horren ingurumena ibilbide berriak, espazio berdeak eta aisirako guneak sortuz hobetzea da. Horrela Galindo, udalerriaren hiri hedapen alde berri baten bihurtzen ari da. Joan den azaroan Portuko kaia birsortzeko lanak bukatu egin ziren. Gaur egunean, zenbait hamarkadez Bizkaiko Labe Garaiak fabrikari zerbitzua eman zion aintzineko portu azpiegitura honi begira, jendez beteta dagoen eta Franco Belgaren meatz zamaleku zaharreraino heltzen den pasealeku bat dago; hori ere, bere garaian, BILBAO Ria 2000k berregin zuen.

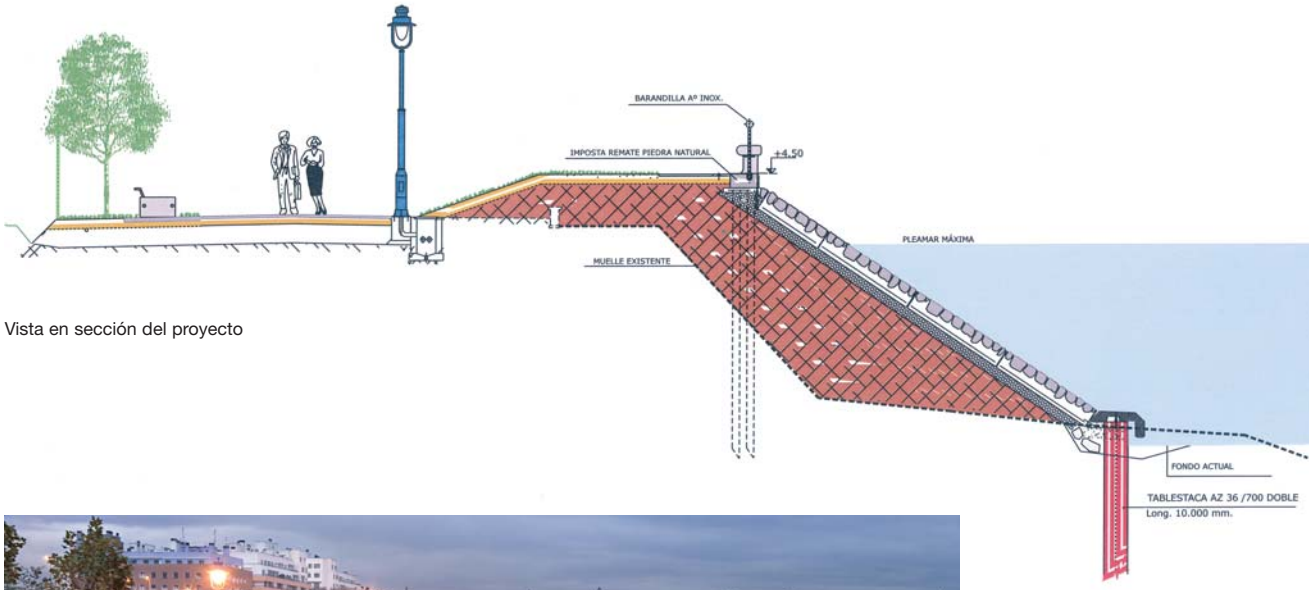
Kaia eta ibaiaren ubidea banatzen duen kai-muturrean, normala da Itsasadarraren uren ageriko hobekuntza aprobetxatu eta espazioa ibiltari eta txirrindulariekin konpartitzen duten arrantzaleak ikustea.

Lanek, alde horren hobekuntza estetiko nabaria ekarri dutenek, 2,6 miloi eurotako inbertsioa izan dute eta kaialdeen garbiketan, errefortzuan eta berreraketan bai eta harrizko nasa berri bat eraikitzean egon dira. Horrez gainera, ur lamina inguratzen duen 440 metrotako ibilbidearen luzeran, altzairu erdolgaitzeko eskudela jarri da. Gerorako aurriskusita dauden urbanizazio ihardueren artean, pasealeku hau handitzea dago.

Iharduera honetan BILBAO Ria 2000k Bilboko Portu Agintaritzaren laguntza izan du, lanak aurrera zihoazen aldi berean eta uraldea garbitu eta dragatu aurretik, itsasontzi hondakinak eta gabarrak kentzeaz arduratu bait da. Kaian ur ihardueak garatu ahal izateko burutu diren lanen artean ere, uretara doan arrapala baten eraikuntza egon da. Gainera, momentu honetan, uherroientzako jarlekuren bat jartzea aztertzen ari dira. Orain arte, hegazti arrantzale handi hauek eseritzeko, urperatuta zegoen arrantzontzi baten hondakinak erabiltzen zituzten; lanak garatu direnean aipatutako itsasontzi hori kendu behar izan da.

Entorno de la dársena

Imagen aérea de la dársena tras las obras



Vista en sección del proyecto

El nuevo Barakaldo se asoma a la Ría

Un nuevo barrio entre El Carmen y Galindo

La dársena de Portu es un espacio fluvial que se encuentra en plena zona de expansión urbana de Barakaldo. En su entorno está previsto que se construyan más de 1.800 viviendas. En este momento BILBAO Ría 2000 está llevando a cabo las obras de urbanización básica de la zona, de manera que en unos años la fisonomía de este antiguo espacio industrial cambiará radicalmente para transformarse en un nuevo barrio. La operación Galindo, que se inició en 1998, ha supuesto la creación de excelentes infraestructuras como la plaza de Desierto, los parques de Lasesarre y de ribera del Galindo, el sistema de recogida neumática de basuras, el nuevo polideportivo o el campo de fútbol de Lasesarre, entre otras. La urbanización de la zona comprendida entre la carretera BI-3739 y la Ría, contigua a la dársena, acercará definitivamente la ciudad al curso del agua en la misma línea de lo ya realizado por BILBAO Ría 2000 en Abandoibarra.

Viviendas en la zona regenerada

Portuko kaia, Barakaldoko hiri zabalkunde aldean dagoen ibai espazioa da. Bere inguruan, 1.800 etxebizitza baino gehiago eraikitzea aurrikusi da. Orain, BILBAO Ria 2000 alde horren oinarrizko urbanizazio lanak garatzen ari da; horren ondorioz, urte batzuk barru industrialde zahar honen itxura erabat aldatuko da auzo berri baten bihurtzeko. Galindo operazioak, 1998an hasi zenak, beste batzuren artean, Desertuko plaza, Lasesarre eta Galindo erriberako parkeak, zaramak neumatiko biltzeko sistema, Lasesarreko polikirodelgi berria edota futbol zelaia bezelako azpiegitura bikainen sorpena ekarri du. Kaiaren ondoan dagoen BI-3739 errepidea eta Itsasadarraren arteko aldearen urbanizazioak, hiria uretara hurbilduko du, jadanik BILBAO Ria 2000k Abandoibarran egin bezela.

El embarcadero al atardecer

La rehabilitación de la dársena ha contado con la colaboración de la Autoridad Portuaria de Bilbao, que se ha ocupado de retirar los restos de barcos hundidos.

Abstract

Areas formerly used by industry in Barakaldo are being converted into new urban spaces for public use. The Portu quay was a port space used for many years by the Basque Country's largest iron and steel works. BILBAO Ría 2000 has invested 2.6 million euros in repairs to the quays, which have now been transformed into a riverside promenade. People now stroll, cycle and fish where cranes used to operate and ships were loaded with coal and iron ore.

Résumé

Les friches industrielles de Barakaldo se transforment en nouveaux espaces urbains d'usage public. L'anse de Portu fut pendant de longues années une zone portuaire au service de la plus importante usine sidérurgique du Pays basque. BILBAO Ria 2000 a investi à hauteur de 2,6 millions d'euros dans la réparation des quais, désormais transformés en une promenade au bord de l'eau. Promeneurs, adeptes de la petite reine et pêcheurs à ligne occupent aujourd'hui la place des grues et des bateaux qui chargeaient le charbon et le minerai de fer.

El entorno de Urban-Galindo, desde un extremo de la dársena

Lorategi bat Zabalgune eta Abandoibarra artean

Un jardín entre el Ensanche y Abandoibarra

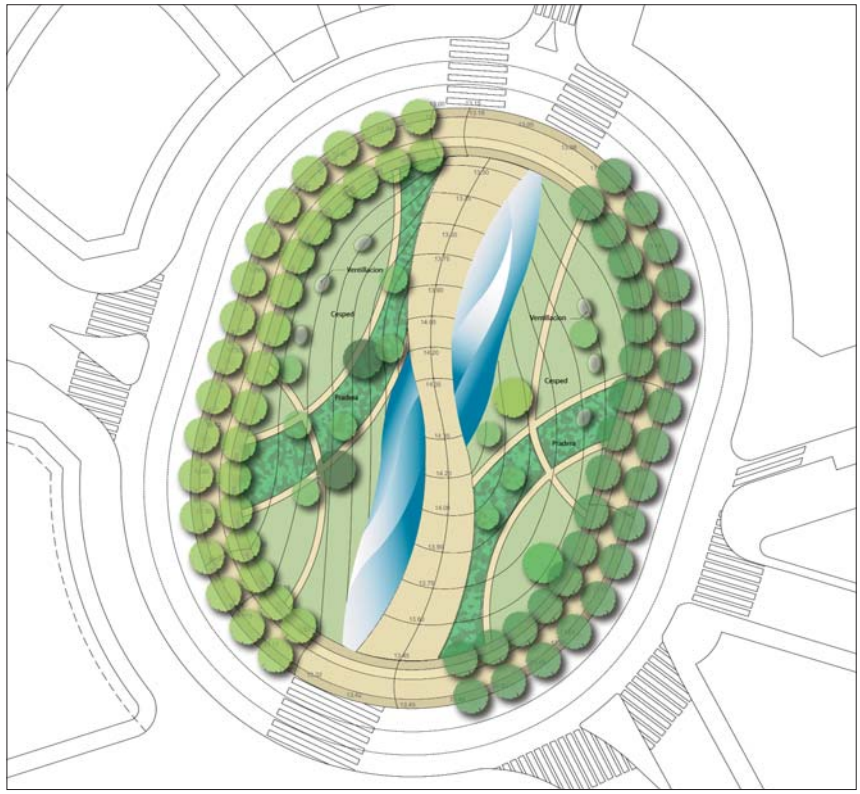
El proyecto de la plaza de Euskadi equilibra su uso urbano con la creación de un nuevo espacio verde entre los parques de Doña Casilda y de la Campa de los Ingleses.

La actuación de regeneración urbana que lleva a cabo BILBAO Ría 2000 en Abandoibarra se extiende paulatinamente hacia el Ensanche. Tras la apertura de la ampliación del parque de Doña Casilda el siguiente proyecto, ya en ejecución, será la plaza de Euskadi, que estará situada en el espacio que actualmente ocupa la plaza del Museo y que será la verdadera puerta de entrada a Abandoibarra en el tramo comprendido entre el puente de Deusto y el edificio de Frank O. Gehry. La nueva plaza supondrá además, una considerable ampliación de la superficie de la actual, de forma que se gane un gran espacio urbano hacia la zona donde se ubicará la torre y los edificios de viviendas contiguos.

La torre que proyecta Cesar Pelli se asomará a la nueva plaza.

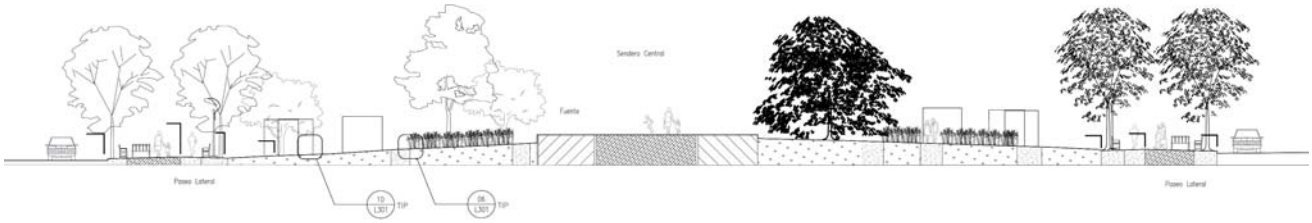
El diseño de la plaza está siendo realizado por el estudio de Diana Balmori, que participó junto a Cesar Pelli y Eugenio Aguinaga en la preparación del Master Plan de Abandoibarra.

La futura plaza de Euskadi será un



Vista de la planta del proyecto en uno de los bocetos previos

Vista aérea de la zona



Recreación del paseo central junto al estanque

gran espacio verde, de 14.500 m^2, que cumplirá una doble función: como zona de tránsito entre el parque de Doña Casilda y el entorno del parque de la Campa de los Ingleses y también como espacio de estancia. Tendrá forma de óvalo y estará atravesada por un amplio paseo central flanqueado a ambos lados por estanques de agua en movimiento.

Un paseo perimetral de 290 metros de longitud, con árboles de gran porte, rodeará el perímetro del jardín interior de la nueva plaza. De esta forma, la vegetación contribuirá a aislar la zona del tráfico circundante. La calle central y el paseo estarán, a su vez, unidos por varios senderos que discurrirán entre zonas de césped.

Las obras del jardín interior de la plaza de Euskadi tienen un presupuesto de 3 millones de euros y se inscriben en una actuación global en la zona en la que están incluidas las conexiones con la Alameda de Mazarredo, la calle Ramón Rubial y el puente de Deusto, además de la urbanización de los viales y de las aceras circundantes de la propia plaza. El conjunto de estas obras absorberá un presupuesto de 8,3 millones de euros.

Las obras relacionadas con la plaza comenzaron en julio de 2006 con la construcción del aparcamiento subterráneo. Con este motivo se han debido realizar ya algunas modificaciones en el tráfico rodado del entorno. El aparcamiento ocupará parte del subsuelo de la plaza y de la futura calle Ramón Rubial. Dispondrá de unas 750 plazas de las que la mitad se destinarán a residentes. Los usuarios podrán utilizar cuatro accesos para vehículos que estarán situados junto a Mazarredo, en el vial bajo el puente de Deusto, en la calle Ramón Rubial y en la esquina frente al centro comercial Zubiarte. Con objeto de permitir la plantación del arbolado de la plaza, se ha previsto que el aparcamiento cuente con una cubierta de tierra de un espesor medio de 2 metros.

BILBAO Ria 2000 Abandoibarran garatzen ari den hiri eraberrikuntza, poliki poliki Zabalgunerantz zabaltzen ari da. Doña Kasildaren parkearen handiagotzea ireki ondoren, egiterapenean dagoen hurrengo egitasmoa Euskadiko Plaza izango da, gaur egun Museoak okupatzen duen espazioan kokatu eta Deustuko zubitik Frank Gheryren eraikineraino doan tartean Abandoibarran sartzeko benetako atean bihurtuko dena, hain zuzen ere. Plaza berriak, gainera, gaur egungoaren azalera handiagotzea ekarriko du eta horren ondorioz, dorrea eta bere ondoan eraikiko diren etxebizitza eraikinen aldean hiri espazio handia irabaziko da.

Cesar Pellik asmatu duen dorrea, plaza berriari begira egongo da.

Plazaren diseinua, Abandoibarrako Master Plangintzaren prestakuntzan, Cesar Pelli eta Eugenio Aguinagarekin batera parte hartu zuen Diana Balmoriren estudioa egiten ari da.

Etorkizuneko Euskadiko Plaza 14.500 m²ko espazio berde handia izango da eta funtzio bikoitza beteko du: Doña Kasilda parketik Ingelesen Landa Parkearen ingururaino doan iragaite aldea izango da bai eta bertan egoteko espazioa ere. Obalo itxura izango du eta ibilbide zentral handi batek zerharkatuta, bere alde bietara ura mugimenduan izango duten uharkak jarriko dira.

290 metro luzerako ibilbide perimetral batek, zuhaitz handiak izango dituenak, plaza berriaren barne lorategiaren perimetroa inguratuko du. Honela begetazioak, bertatik dabilen trafikoa alde horretatik aldentzen lagunduko du. Eraberean, kale nagusia eta pasealekua, belar aldeak zeharkatuz joango diren zenbait bidek lotuta egongo dira.

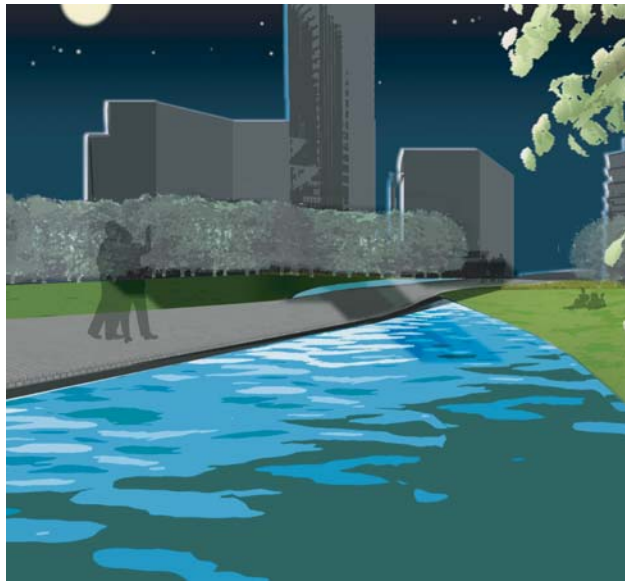
Euskadiko plazaren barne lorategiaren lanek 3 miloi eurotako aurrekontua daukate eta alde horretan garatu beharreko iharduera orokorraren barruan daude, Mazarredo Zumardia, Ramon Rubial kalea eta Deustuko zubiarekiko loturekin batera bai eta plaza beraren ondoko errepide eta espaloien urbanizazioarekin ere. Lan hauek guztira, 8,3 miloi eurotako aurrekontua beharko dute.

Plazarekin zerikusia daukaten lanak 2006ko uztailean hasi ziren, lurpeko aparkalekuaren eraikuntzarekin. Arrazoi honengatik, dagoeneko, inguruko trafikoan zenbait aldakuntza egin behar izan dira. Aparkalekuak, plaza eta etorkizuneko Ramon Rubial kalearen lurpearen zati bat okupatuko du. 750 leku inguru izango du, euretariko erdia bertan bizi direnentzat izango direlarik.

Gaur egun, lurpeko aparkalekua eraikitzen ari da.

Baliatzaileek ibilgailuentzako lau sarbide erabili ahalko dute, hauek, Mazarredo ondoan, Deustuko zubipeko bidean, Ramon Rubial kalean eta Zubiarte merkatal zentruaren aurreko ertzean kokatuta egongo direlarik. Plazako zuhaitzak landatu ahal izateko, aparkalekuak, bataz beste 2 metro lodierako lur estalkia izatea aurrikusi da.

Los árboles de mayor porte se ubican en el paseo perimetral



Vista nocturna de la plaza

Abstract

Recovery of the former industrial area of Abandoibarra has included particular consideration of proper integration with the city's urban context. Plaza de Euskadi is set to be a large area of 14 500 m² of greenery, the main axis connecting the city as it is now to the area allocated for the office block and the residential blocks beside it. It is being designed by Diana Balmori, and work is now ongoing on an underground car parking facility. BILBAO Ría 2000 has budgeted 8.3 million euros for this project.

Résumé

L'opération de réhabilitation de l'ancienne zone industrielle d'Abandoibarra a particulièrement pris en compte son intégration appropriée dans la trame urbaine de la ville. La Plaza de Euskadi sera un grand espace vert, de 14 500 m², qui sera le principal axe de connexion entre la ville actuelle et la zone dans laquelle s'érigeront la tour de bureaux et les édifices d'habitation contigus. Elle est actuellement à l'étude dans le cabinet d'architecture de Diana Balmori. Sous la place, un parc de stationnement souterrain est en construction. BILBAO Ria 2000 a alloué à cet ouvrage un budget de 8,3 millions d'euros.

Bilbao: Plaza de Euskadi

Andy Cao

La nueva plaza de Euskadi está concebida como el eje del nuevo casco urbano que se construye en el antiguo espacio portuario de Abandoibarra. La plaza es, por tanto, parte de lo nuevo de Bilbao: del Guggenheim de Gehry, del Palacio Euskalduna de Soriano y Palacios, del parque lineal de Ribera que discurre por la orilla de la Ría, del puente de Calatrava, de la pasarela Pedro Arrupe, de Ordóñez y se integra en un espacio con edificios de buenos arquitectos como Legorreta, Aguinaga, Pelli, Krier, Moneo, Siza, Ferrater, Stern y otros.

Conceptualmente la plaza pertenece a ese intento urbano y no al del Ensanche. Está concebida, además, como un espacio verde que sirve de ampliación del contiguo parque de Doña Casilda así como del parque de Ribera y Campa de los Ingleses. La plaza crea un camino que permite al peatón enlazar caminando los tres espacios verdes.

Este enlazamiento es ecológicamente importante porque forma una masa verde continua en la zona, lo cual ayuda a la sostenibilidad de todos los sistemas biológicos, incluyendo los humanos. La plaza de Euskadi es, por lo tanto, intencionalmente verde y parte de esta premisa, aunque sus superficies peatonales estén pavimentadas.

Los componentes principales de este parque son tres: una arboleda perimetral delineando un ancho camino con bancos, en parte pavimentado para peatones y con una zona interior para *joggers*. Un tapiz verde central atravesado por caminos secundarios que permiten cruzar la plaza en varias direcciones y tener lugares de reposo fuera del lugar de más tránsito. Por último, el eje principal, el de más movimiento, va acompañado de una fuente con tres corrientes de agua que se mueven a diferentes velocidades y que crean diferentes texturas de superficie produciendo sonidos que ayudan a disminuir el ruido del tráfico. La arboleda del perímetro también ayuda a esta función. Se han buscado árboles grandes que toleren bien ambientes urbanos y otros más pequeños con floración que puedan poner el acento de color en primavera y otoño en el interior de la plaza.

Las obras del aparcamiento subterráneo previsto en la mitad norte del proyecto están ya iniciadas y la plaza misma procederá inmediatamente después. La ventilación del aparcamiento aparecerá en la superficie de la plaza en forma de chimeneas escultóricas.

La plaza tiene un eje principal que responde a la unión de los dos puntos principales de acceso a la misma. Este eje va a llevar mucho tráfico peatonal entre el Ensanche y la zona de Abandoibarra, ya que a través de él se enlaza el parque de Doña Casilda, junto al Museo de Bellas Artes, con el puente de Deusto así como con la avenida de Abandoibarra, la pasarela hacia la Universidad de Deusto y la línea de tranvía. Este rol medular del paso central lo convertirá en un foco de energía y movimiento urbano que se extenderá a toda la zona.

Diana Balmori
Arquitecta–paisajista

Los árboles de la plaza de Euskadi

1. **Almendro** *Prunus amygdalus*
De tamaño medio, es un árbol de la familia de las rosáceas. Muy difundido en la cuenca mediterránea, es una especie caducifolia. Su característica más llamativa es la aparición muy temprana de sus flores, que se adelantan a las propias hojas y que podemos ver en cuanto cesan los fríos del invierno. El almendro es un árbol que soporta muy bien la escasez de agua. Sus frutos son muy apreciados y de ellos se extrae un aceite de uso medicinal.

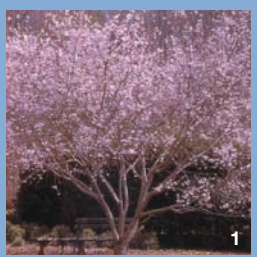
2. **Alcornoque** *Quercus suber*
Árbol robusto que puede alcanzar 20 m. de altura. De gran valor ornamental, su corteza grisácea y profundamente agrietada es una adaptación del árbol para protegerse del fuego. De ella se obtiene el corcho.

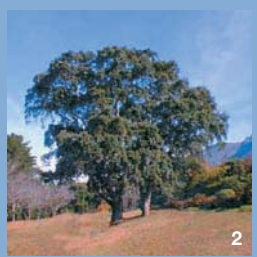
Su madera es pesada y dura y se ha utilizado también para tonelería y construcción naval.

3. **Encina** *Quercus ilex ilex*
Se trata de uno de los árboles mas conocidos y apreciados, tanto como especie ornamental como forestal. Poco exigente en cuanto a la calidad de los suelos sobre los que crece, es una especie resistente muy común en toda la península. En la cornisa cantábrica ha formado siempre grandes masas boscosas cercanas a la costa.

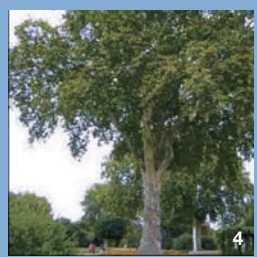
4. **Plátano de sombra** *Platanus acerifolia*
Árbol caducifolio, muy común en jardines como especie ornamental por ser muy resistente a las podas e incluso a la contaminación urbana. De tronco recto, puede alcanzar hasta cuarenta metros de altura. De firmes raices, su corteza es delgada y se desprende fácilmente en placas.

5. **Tilo de hoja ancha** *Tilia platyphillos*
Árbol perenne y vigoroso, de profundas raíces, capaz de alcanzar hasta los 35 metros de altura. Existen un gran número de variedades, todas ellas muy longevas, y es común en nuestros parques y jardines, La infusión de sus flores amarillas se utiliza como relajante.


1


2

3


4

5

Alondegia itxura hartzen doa

LA ALHÓNDIGA TOMA FORMA

A punto de concluir las obras de construcción de las estructuras interiores de los tres edificios que se levantarán en el interior del antiguo almacén.

Desde las plazas de Arriquibar y Bizkaia son visibles ya las estructuras metálicas de la nueva Alhóndiga, que empiezan a despuntar por encima de la archiconocida fachada del edificio diseñado por Bastida.

También a través de las ventanas del edificio se puede entrever en su interior la maraña de vigas, tubos, cables y redes de protección, que ocupan actualmente el interior del antiguo almacén de vinos. Incluso se ha habilitado en la calle Iparraguirre un espacio, denominado *begiratoki*, especialmente diseñado para que los viandantes puedan contemplar el desarrollo de las obras que se realizan en el interior.

Las fachadas del edificio de Bastida definen el recinto del nuevo centro.

La primera fase de la construcción del nuevo centro, encomendada a BILBAO Ría 2000, ha supuesto una inversión de 10,7 millones de euros y está próxima a concluir. En el interior del solar delimitado por las fachadas se han instalado aproximadamente 3.000 toneladas de acero y más de 17.000 m² de forjados de hormigón. Toda esta primera actuación tiene por objeto levantar el soporte de los tres edificios principales de que se compondrá la nueva Alhóndiga: la mediateca, el centro deportivo y el edificio destinado a actividades complementarias (balneario, espacio de ocio infantil y oficinas de la propia Alhóndiga).

Precisamente será esta disposición de recinto interior, definido por las antiguas fachadas, la que marque la personalidad del futuro Centro de Ocio y Cultura. En total, la Alhóndiga tendrá 40.000 m² de superficie en un gran espacio multidisciplinar en el que convivirán diversas manifestaciones de la cultura urbana. La puerta principal se encontrará en Arriquibar. Desde ella se accederá a un gran atrio central que constituirá el elemento principal del movimiento humano dentro del recinto y que dará acceso a cada uno de los edificios que se levantarán en su interior. A ese gran espacio central se asomarán también locales comerciales y restaurantes.

Dagoeneko, Arriquibar eta Bizkaia plazetatik Alondegi berriaren metalezko egiturak ikus daitezke, Bastidak diseinatutako eraikinaren fatxada hain ezagunaren gainetik agertu baitira.

Eraikinaren lehioetatik begiratuz ere, bere barruan dagoen eta ardo biltegi zaharra okupatzen duen haga, hodi, kable eta babes sareek sortzen duten nahaste-borrastea erdikus daiteke. Izatez, Iparragirre kalean begiratoki deritzon espazio berezi bat prestatu da, kaletik doazenek barruan garatzen diren lanak lasaitasunez begiratu ahal izateko.

Zentru berriaren eraikuntzaren lehen faseak, BILBAO Ria 2000ri agindu zitzaionak, 10,7 miloi eurotako inbertsioa behar izan du eta amaitzeko dago. Fatxadek mugatzen duten orube barruan, 3.000 tona altzairu inguru eta 17.000 m² ormigoi forjatu baino gehiago jarri da. Lehen iharduera honen helburua, Alondegi berriak izango duen hiru eraikin nagusien euskarriak jartzea da: mediateka, kiroldegia eta iharduera osagarrietarako eraikina (balnearioa, haur aisirako espazioa eta Alondegiaren beraren bulegoak).

Izatez, fatxada zaharrek mugatzen duten barne esparru honen banaketa izango da etorkizuneko Aisi eta Kultura Zentruaren izaera markatuko duena. Alondegiak, guztira, 40.000 m²ko azalera izango du hiri kulturaren agerpen ezberdinak elkarbiziko diren erabilera anitzeko espazio handian. Ate nagusia Arriquibarren egongo da. Hortik, esparruaren barruan giza mugimenduaren elementurik nagusiena izango den atalondo zentral handira helduko da, handik bere barruan dauden eraikinetara joan ahal izateko. Espazio zentral handi horri begira dendak eta jatetxeak ere egongo dira.

El nuevo edificio albergará un Centro de Ocio y Cultura que dispondrá de salas de exposiciones y cine, auditorio, balneario y zona deportiva sobre una superficie total de 40 000 m².

Abstract

The former wine storage facility known as La Alhóndiga is being rebuilt as a centre to provide a range of leisure and city culture activities. BILBAO Ría 2000 is coordinating work on the project, the first phase of which is now being completed. The future La Alhóndiga Culture and Leisure Centre will have exhibition rooms, a library, a mediathèque, an auditorium, cinemas, a spa facility and sports area, in addition to business premises and restaurants. This is being carried out on a building of particular architectural value, and the French designer Philippe Starck is in charge of the artistic side of the project.

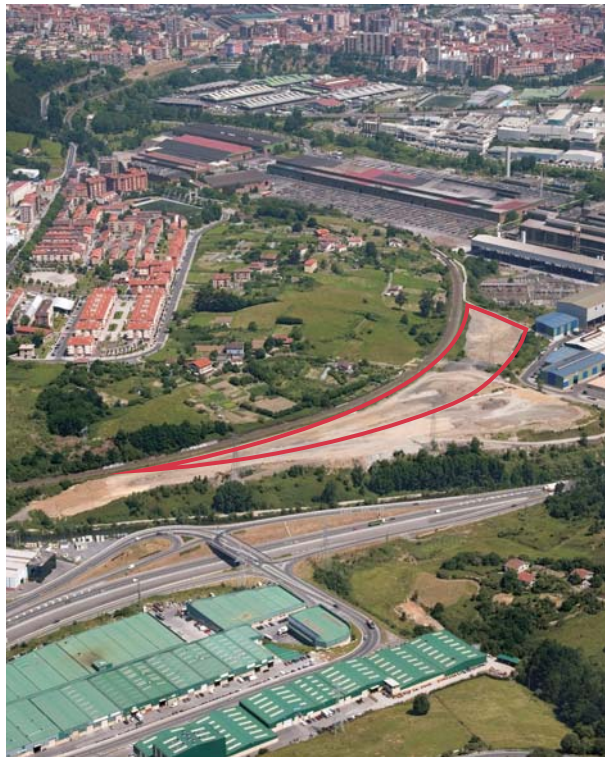
Résumé

L'ancienne halle à vin, plus connue comme La Alhondiga, est en chantier. Sa reconstruction en fera un centre hébergeant un ensemble d'activités en rapport avec les loisirs et la culture urbaine. BILBAO Ria 2000 assure la coordination des travaux dont la première phase est sur le point de finaliser. Le futur Centre de Loisirs et de Culture La Alhóndiga comptera salles d'expositions, bibliothèque, médiathèque, auditorium, salles de cinéma, spa et espace de sport. Ainsi que des locaux à usage commercial et des restaurants. Le projet est en cours de réalisation dans un édifice de singulière valeur architecturale, sous la direction artistique du designer français Philippe Starck.

Basauri toma el tren de su futuro urbanístico

La estación de mercancías de Lapatza, punto de arranque de una ambiciosa reforma para Basauri con el ferrocarril como protagonista.

Vista aérea de la playa de vías de Pozokoetxe



En rojo, la superficie sobre la que se ubicará la estación

La actuación en la parcela de Lapatza, donde está previsto trasladar las instalaciones de Adif actualmente ubicadas en Pozokoetxe, en pleno centro de Basauri, será el arranque del ambicioso plan que BILBAO Ría 2000 prepara para reducir el impacto de las infraestructuras ferroviarias en este populoso municipio y ganar espacios para los ciudadanos.

Una vez elaborado ya el Proyecto Básico que define la futura estación de mercancías de Lapatza, que estará situada en las proximidades de las instalaciones de Sidenor, lejos por tanto del casco urbano, el siguiente ha sido la adjudicación en diciembre del Proyecto Constructivo.

La gran ventaja de esta operación será la liberación de una superficie cercana a hectárea y media – unos dos campos de fútbol – que actualmente ejerce de barrera infranqueable entre el barrio de Pozokoetxe y el centro de la ciudad. Una vez concluida la obra, todas las instalaciones de mercancías de ancho ibérico y sus accesos pasarán al área de Lapatza.

A más largo plazo, los planes de BILBAO Ría 2000 para Basauri pasan por alejar del centro o soterrar en lo posible todas las infraestructuras ferroviarias de mercancías, lo que supondrá una significativa mejora urbanística para un municipio que en su día creció encorsetado por las vías férreas y las grandes zonas industriales, y que merece revertir esta situación y convertirse en una población más moderna y sostenible.

La propuesta de Lapatza es el primer resultado concreto del "Estudio general de las actuaciones a realizar por BILBAO Ría 2000 en Basauri", que fue adjudicado por el Consejo de Administración de la Sociedad el 29 de noviembre de 2004 y que tendrá su continuidad en los próximos meses con una serie de documentos de planeamiento y ordenación urbana.

Basauriko erdigunean dagoen Lapatzako lursailean garatuko den iharduera – orain Pozokoetxen kokatuta dauden Adif-en instalakuntzak bertara eramatea aurrikusi da –, BILBAO Ria 2000k biztanle ugari daukan auzo honetan trenbide azpiegituren eragina gutxitu eta herritarrentzako espazioak irabazteko prestatu duen plangintza handikiaren hasiera izango da.

Sidenor instalakuntzen inguruetan eta beraz, erdigunetik urrun egongo den Lapatzako merkantzien etorkizuneko geltokia definitzen duen Oinarrizko Proiektua egin ondoren, abenduan Proiektu Konstruktiboa esleitu zen.

Operazio honen abantailarik handiena, gutxi gora behera hektarea eta erdiko azalera – ia futbol zelai bi – liberatuko dela izango da. Gaur egunean, azalera hori Pozokoetxe auzoa hiriaren erdigunetik banatzen duen oztopo gaindiezina da. Lana bukatzen denean, iberiar zabalerako instalakuntza guztiak eta beren sarbideak, Lapatza aldera eramango dira.

Epe luzeagorako BILBAO Ria 2000k Basaurirako dauzkan plangintzen artean, merkantzien trenbide azpiegiturak ahal den neurrian hiriaren erdigunetik urrundu edo lurperatzea dago; horrek, hiri hobekuntza adierazgarria suposatuko du beste garai baten trenbideek eta industria alde handiek mugaturik hazi zen udalerriarentzako. Egoera horri buelta eman eta hiri modernoago eta iraunkorragoan bihurtzea merezi du.

Elkartearen Administrazio Kontseiluak 2004ko azaroaren 29an esleitu eta hurrengo hilabetetan hiri plangintza eta antolamendu agiriekin jarraipena izango duen Lapatzako proposamena, "BILBAO Ria 2000k Basaurin burutu beharreko ihardueren azterlan orokorra" deritzon horren lehen emaitza zehatza da.

Plano de la futura estación de Lapatza

Abstract

The town of Basauri just outside Bilbao is set to undergo substantial renovation work, transferring certain rail infrastructures which now create a physical barrier from the town centre to peripheral areas. The first stage in this ambitious plan is the transfer of the Adif goods station in the central area of Pozokoetxe to the industrial area of Lapatza. The operation will release approximately 1.5 hectares which could be used to the benefit of local people. The Lapatza proposal is the first specific result of the "General survey of action to be taken by BILBAO Ría 2000 in Basauri", a project awarded by the Company Board in 2004, which will have continuity in subsequent planning arrangements.

Résumé

La commune de Basauri, limitrophe de Bilbao, se dispose à faire l'objet d'une profonde opération de rénovation urbaine rendue possible par le transfert du centre urbain à la périphérie de différentes infrastructures ferroviaires qui, à ce jour, jouent un rôle de barrière. Le premier volet de ce plan ambitieux est le transfert à Lapatza, dans un environnement industriel, de la gare de marchandises que possède Adif au coeur du quartier de Pozokoetxe. Cette opération permettra de libérer une surface d'environ 1,5 hectares qui pourra être utilisée au bénéfice des administrés. La proposition de transfert à Lapatza est le premier résultat concret de l' "Etude générale des actions à mettre en ceuvre par BILBAO Ria 2000 à Basauri". Adjugée par le conseil d'administration de la Société en 2004, cette étude trouvera son prolongement dans une série de documents de planification et d'aménagement urbain.

LA IMAGEN
ESTACIÓN DE MIRIBILLA

La nueva mina de Miribilla
Parte de las obras de la estación de Miribilla se realizan a más de 40 metros de profundidad, dentro del túnel ferroviario que discurre bajo esta nueva zona residencial. A las dificultades inevitables en este tipo de trabajos se suma la necesidad de mantener el paso constante de los trenes. No obstante la excavación continúa su marcha bajo tierra y entre las rocas, el polvo y las máquinas perforadoras aún es posible obtener imágenes tan espectaculares como ésta.

Miribilako meatze berria
Miribilako geltokiaren zenbait lan, 40 metro baino sakonera handiagora egiten ari dira, egoitzalde berri honen azpitik doan tren tunelaren barruan, hain zuzen ere. Lan mota hauetan gertatzen diren ezinbesteko zailtasunei, trenen iragaitea etengabe mantendu beharra gehitzen zaie. Hala ere, hondalanak aurrera dihoaz lurpetik eta harri, hauts eta makina zulatzaileen artean, oraindik posible da hau bezelako irudi harrigarriak lortzea.

Barakaldon geltoki berria eraikitzeko egitasmoa

Nuevo proyecto de Estación en Barakaldo

Una nueva estación construida en voladizo sobre las vías y una pasarela peatonal en Lasesarre, mejorarán la conexión entre la zona de Galindo y el resto del municipio.

El vestíbulo acristalado de la estación servirá como puente entre ambos lados de la línea

BILBAO Ría 2000 prepara en Barakaldo un nuevo proyecto destinado a minimizar el efecto barrera que actualmente crean la estación y la línea ferroviaria de Cercanías, que afecta a la conexión entre el casco urbano tradicional y la nueva zona de expansión del municipio en el área de Galindo.

Los estudios previos correspondientes a esta nueva operación se han realizado en colaboración con Adif, Renfe y el Ayuntamiento de Barakaldo, y su objetivo es mejorar las conexiones entre ambos lados de las vías mediante la apertura de un paso peatonal en Lasesarre así como con la construcción de una nueva estación cuyas características faciliten al máximo el tránsito entre ambos lados de la vía.

La línea ferroviaria y la estación de Cercanías marcaron durante décadas el límite entre el área urbana de Barakaldo y el espacio que entonces ocupaba la empresa siderúrgica Altos Hornos de Vizcaya. Al encontrarse en el extremo del núcleo urbano, la presencia de esta línea no supuso una dificultad importante para los habitantes de Barakaldo. Esta situación, sin embargo, ha ido cambiando desde que, ya en 1998, BILBAO Ría 2000 inició la recuperación de la antigua zona industrial mediante la construcción de importantes equipamientos como la nueva BI-3739, el campo de fútbol, la plaza de Desierto, así como otras de las actuaciones que se están realizando en esta zona de casi 600.000 m² de superficie.

Galindo se está convirtiendo en un nuevo ensanche

urbano en el que, además de los equipamientos citados, se construirán casi 1.800 nuevas viviendas, de las que una buena parte están ya en ejecución o incluso terminadas. Estos cambios de uso del suelo han hecho que la línea ferroviaria, antes fronteriza, constituya en la actualidad un obstáculo cierto entre ambas partes del casco urbano. Con objeto de aportar una solución a este problema, BILBAO Ría 2000 inició en 2005 los primeros estudios encaminados a mejorar la interconexión entre ambos lados.

El proyecto, actualmente en preparación, abarca un tramo de aproximadamente 800 metros entre el puente sobre el río Galindo y el túnel de entrada a la estación. Se trata de un punto clave de la línea, ya que en él se incorpora el ramal Barakaldo–San Julián de Muskiz al tronco principal de la línea Bilbao–Santurtzi. Debido a que se trata de un tramo corto, que discurre al mismo nivel que la calle y que, además, está situado entre dos puntos no modificables como son el túnel y el puente sobre el Galindo, resulta imposible soterrar la línea. Es por ello que se ha optado por una solución que supone la ampliación de los puntos de unión entre ambos lados y una importante mejora de su accesibilidad.

Un gran vestíbulo acristalado marcará la imagen de la estación.

La nueva estación es la parte más importante de este proyecto. Se concibe como un destacado elemento urbano en el que los edificios laterales, de aspecto sólido, contrastan con la liviandad de una gran caja de vidrio que acogerá el vestíbulo. Este recinto, construido "en cabalgavía", permitirá el acceso a los andenes y será también el eje central de conexión entre ambos lados de las vías. Para acceder a él se construirá una pasarela que aproveche el desnivel existente con la calle Ibarra. En este mismo lado se prevén también escaleras y rampas para facilitar el acceso desde otros puntos. En el lado Norte, el de la zona de Galindo, la conexión entre la calle y el vestíbulo se solucionará mediante rampas y escaleras. De este modo la estación deja de ser un edificio cerrado, al servicio exclusivo de los usuarios del ferrocarril, para cumplir también la función de elemento de unión entre ambos entornos urbanos.

Se reducirá la anchura de la zona ferroviaria para construir un paseo arbolado.

Una nueva pasarela peatonal elevada, situada en el entorno del campo de fútbol de Lasesarre, será el otro punto de conexión previsto en el proyecto. Con una anchura de entre 3 y 6 metros, la pasarela aprovechará la plataforma de acceso al polideportivo para, desde ese punto elevado, salvar las vías hasta terminar en la zona más próxima al campo de fútbol.

Con objeto de lograr la mejor integración de este elemento en su entorno, la pasarela se concibe con un marcado carácter urbano evitando el aspecto habitual de pasarelas que salvan autopistas o vías de tren. Por el contrario, la propuesta, actualmente en estudio, pretende una imagen asimilable a la de una calle elevada. Dotada de una marquesina en su tramo más

Vista de la pasarela peatonal de Lasesarre

ancho, incluso el recubrimiento de la pasarela se ha escogido de forma que recuerde la apariencia traslúcida del cerramiento del campo de fútbol contiguo.

Por último y también con objeto de reducir el impacto de las infraestructuras ferroviarias en la zona, se ha previsto reducir la anchura del terreno ocupado por el ferrocarril, suprimiendo dos de las vías actuales. Para hacerlo, será preciso trasladar a las instalaciones existentes en Lutxana algunos de los elementos con que cuenta la estación actual.

En el espacio ganado se creará un corredor peatonal que conecte el actual paseo por la orilla del Galindo con la nueva estación. Para mantener el carácter del paseo, que está integrado en el parque de ribera del Galindo, se construirá una zona verde contigua al nuevo vial. La distribución del arbolado o de las zonas pavimentadas se ha previsto de forma que el paseo se integre en los diferentes tipos de espacios que atraviesa: el polideportivo, el parque o la trasera del frontón de Lasesarre.

Las nuevas instalaciones de Adif en Desierto-Barakaldo, que incluyen la reforma de la estación, mejorarán la conexión peatonal entre el centro urbano y la zona de expansión de Urban-Galindo.

BILBAO Ría 2000 Barakaldon, gaur egunean Hurbileko geltokiak eta trenbide lineak ohiko erdigunea eta udalerriko Galindo aldeko zabalkuntza berriaren arteko loturan sortzen duen barrera eragina gutxitzeko egitasmo berria prestatzen ari da.

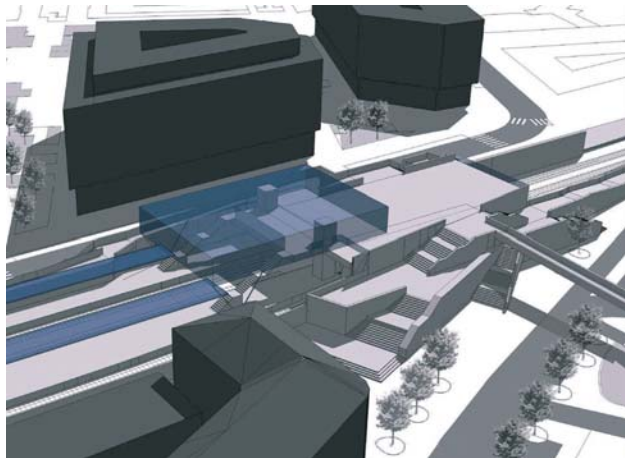
Operazio honi dagozkion aurretiazko azterketak Adif, Renfe eta Barakaldo Udalarekin elkarlanean egin dira eta beren helburua, trenbideen alde bietako loturak hobetzea da, Lasesarren oinezkoentzako igarobide bat eta, trenbide alde bietatik ibiltzea ahalik eta gehien erreztuko duen geltoki berria eraikiz.

Hamarkada askoz, trenbidearen lineak eta Hurbileko geltokiak, Barakaldoko erdigunea eta orduan Bizkaiko Labe Garaiak enpresa siderurgikoak okupatzen zuen espazioaren arteko muga markatu zuen. Erdigunearen bazter baten zegoenez, linea honek ez zien inoiz eragozpen handirik ekarri Barakaldoko biztanleei. Hala ere, egoera hori 1998an hasi zen aldatzen; urte horretan, BILBAO Ria 2000k, industrialde zaharraren berreskurapenari ekin zion BI-3739 errepide berria, futbol zelaia eta Desertu plaza bezelako ekipamenduak eraikiz bai eta gaur egunean 600.000 m² inguruko azalera daukan alde honetan garatzen ari diren iharduerak eginez ere. Galindo, hiriaren zabalgune berrian bihurtzen ari da bertan, aipatutako ekipamenduez gain, 1.800 inguru etxebizitza berri – euretariko zati handia jadanik egiten edo bukatuta – eraikiko direlarik. Lurraren erabileran egondako aldaketa hauek, lehen mugan zegoen trenbide linea hori gaur egun, erdigunearen alde bien artean oztopo handia izatea ekarri dute. Arazo honi irtenbidea emateko helburuaz, 2005ean, BILBAO Ria 2000, alde bietako lotura hobetzeko lehen azterketak egiteari ekin zion.

Geltoki berriak eta oinezkoentzako igarobide batek, Galindo eta udalerriaren gainontzeko aldeekiko lotura hobetuko du.

Egitasmoak, oraindik prestakuntza fasean dagoenak, 800 bat metrotako bideunea hartzen du, Galindo ibai gainetik doan zubitik, geltokian sartzeko tuneleraino doan tartea, hain zuzen ere. Linearen puntu klabea da, bertan, Barakaldo–San Julian de Muskiz adarra Bilbao–Santurtzi linearen enbor nagusira lotzen bait da. Ezinezkoa da linea lurperatzea, bideune laburra izan arren, kalea-

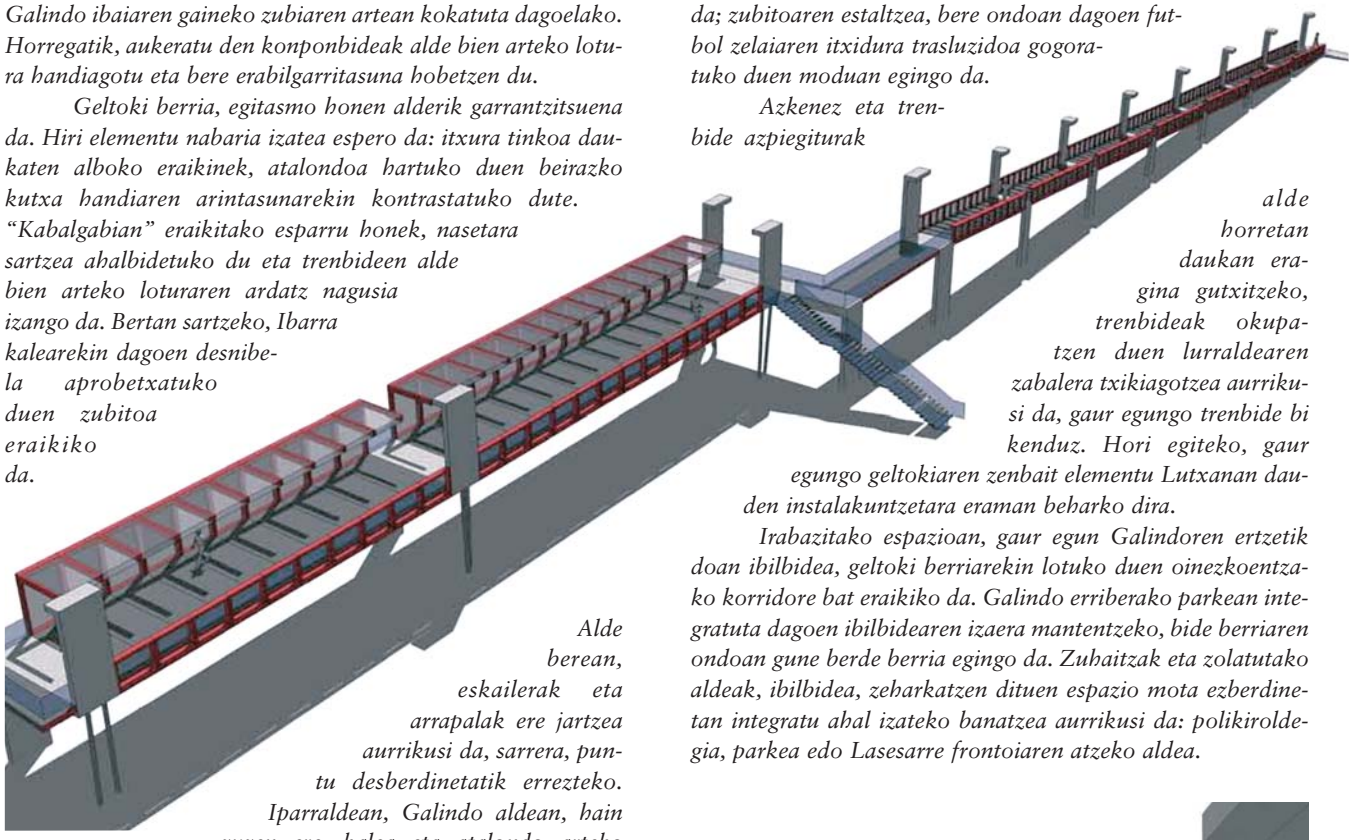
Trenbide aldearen zabalera gutxituko da zuhaizdun ibilbidea eraikitzeko.



El vestíbulo acristalado se elevará sobre las vías

ren maila beretik eta gainera, aldaezinak diren tunela eta Galindo ibaiaren gaineko zubiaren artean kokatuta dagoelako. Horregatik, aukeratu den konponbideak alde bien arteko lotura handiagotu eta bere erabilgarritasuna hobetzen du.

Geltoki berria, egitasmo honen alderik garrantzitsuena da. Hiri elementu nabaria izatea espero da: itxura tinkoa daukaten alboko eraikinek, atalondoa hartuko duen beirazko kutxa handiaren arintasunarekin kontrastatuko dute. "Kabalgabian" eraikitako esparru honek, nasetara sartzea ahalbidetuko du eta trenbideen alde bien arteko loturaren ardatz nagusia izango da. Bertan sartzeko, Ibarra kalearekin dagoen desnibela aprobetxatuko duen zubitoa eraikiko da.



Alde berean, eskailerak eta arrapalak ere jartzea aurrikusi da, sarrera, puntu desberdinetatik errezteko. Iparraldean, Galindo aldean, hain zuzen ere, kalea eta atalondo arteko lotura, arrapalak eta eskailerak jarriz konponduko da. Honela, geltokiak eraikin itxia, trenbideen erabiltzaileen zerbitzu eksklusiborako izateari utziko dio, hiri ingurune bien arteko lokarria ere izateko.

Oinezkoentzako zubito altu bat, Lasesarre futbol zelaiaren inguruan jarriko dena, egitasmoan aurrikusi den beste lotura puntua izango da. 3 eta 6 metrotako zabaleraz, igarobideak polikirodegian sartzeko plataforma aprobetxatuko du, trenbideak puntu altu horretatik, futbol zelaitik hurbilen dagoen alderaino gainditu ahal izateko.

Elementu hau bere ingurunean ahalik eta ondoen integratzeko helburuaz, zubitoak hiri izaera markatua izango du, autobideak edo trenbideak gainditzen duten zubitoen itxuratik aldenduz. Horren kontra, proposamenak – gaur egunean azterketa fasean dagoenak –, kale altu baten antzeko itxura izan nahi du. Bere alderik zabalenean markesina bat jarriko da; zubitoaren estaltzea, bere ondoan dagoen futbol zelaiaren itxidura trasluzidoa gogoratuko duen moduan egingo da.

Azkenez eta trenbide azpiegiturak alde horretan daukan eragina gutxitzeko, trenbideak okupatzen duen lurraldearen zabalera txikiagotzea aurrikusi da, gaur egungo trenbide bi kenduz. Hori egiteko, gaur egungo geltokiaren zenbait elementu Lutxanan dauden instalakuntzetara eraman beharko dira.

Irabazitako espazioan, gaur egun Galindoren ertzetik doan ibilbidea, geltoki berriarekin lotuko duen oinezkoentzako korridore bat eraikiko da. Galindo erriberako parkean integratuta dagoen ibilbidearen izaera mantentzeko, bide berriaren ondoan gune berde berria egingo da. Zuhaitzak eta zolatutako aldeak, ibilbidea, zeharkatzen dituen espazio mota ezberdinetan integratu ahal izateko banatzea aurrikusi da: polikiroldegia, parkea edo Lasesarre frontoiaren atzeko aldea.

Las luminarias recuerdan la imagen del cercano campo de Lasesarre

Abstract

Landscaping work on former industrial spaces creates opportunities, but it also creates new problems. Plans have been made for a new railway station and a pedestrian gangway in Barakaldo to eliminate the inconveniences caused by a railway line which used to separate the town from the industrial area, but this now poses difficulties in terms of the connection between the traditional urban network and the area around Galindo where building work has been ongoing since 1998 on land recovered from industry.

The plans include a new raised station and a pedestrian gangway as new features to provide a passageway between both sides of the Bilbao–Santurtzi railway line.

Résumé

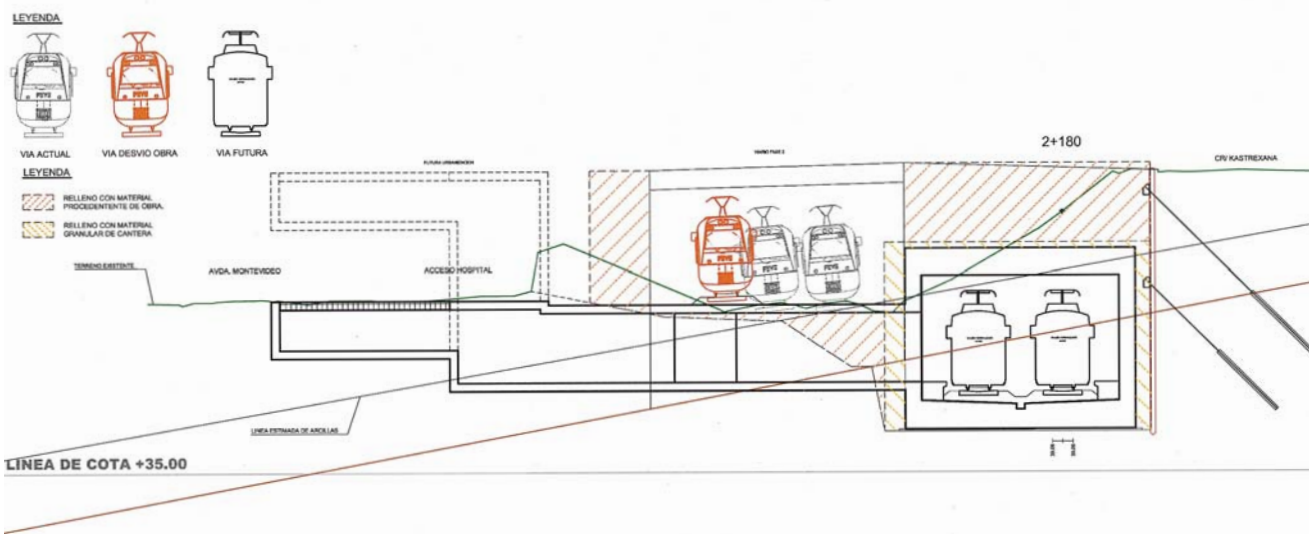
L'urbanisation de friches industrielles tout à la fois ouvre des opportunités et crée de nouveaux problèmes. A Baracaldo, on envisage à présent la construction d'une nouvelle gare ferroviaire et d'une passerelle pour piétons. Il s'agit de supprimer les inconvénients d'une ligne de train qui séparait la ville de la zone industrielle mais entrave la connexion entre la trame urbaine traditionnelle et celle que l'on aide à voir le jour depuis 1998 à Galindo, sur les friches laissées par l'industrie.

Le projet prévoit une nouvelle gare surélevée et une passerelle pour piétons. Toutes deux seront intégrées dans l'environnement comme de nouveaux éléments urbains et faciliteront le passage entre les deux côtés de la ligne ferroviaire Bilbao–Santurtzi.

Aurrera doa Feve linearen lurperaketa

Avanza el soterramiento de la línea de Feve

La eliminación del trazado en superficie de la línea ferroviaria entre Basurto y Ametzola permitirá mejorar el servicio de Feve, suprimir barreras y crear nuevos espacios urbanos.



Sección transversal de la obra de soterramiento

La renovación y modernización de infraestructuras ferroviarias ha sido una de las principales líneas de actuación de BILBAO Ría 2000 a lo largo de sus ya casi 15 años de historia. En este momento están en plena ejecución las obras de soterramiento de la línea de Feve en Basurto, que dieron comienzo en septiembre de 2005. Se trata posiblemente del trabajo más complejo que lleva a cabo actualmente la Sociedad. El objetivo de esta obra, que está previsto que concluya en 2008, es la supresión de la barrera urbana que actualmente forma la línea ferroviaria al discurrir en superficie y la consiguiente mejora de las conexiones entre Rekalde, Ametzola, Sabino Arana, Montevideo y Gurtubay. También se eliminarán los inconvenientes que el trazado actual supone para los barrios de Santiago y de Santa Ana.

La actuación se desarrolla a lo largo de 2,7 km, entre la calle Gordóniz y la zona próxima a la gasolinera de la carretera N-634, ubicada sobre el barrio de Olabeaga. Las obras abarcan dos tramos principales, en los que se han adoptado distintas soluciones para el soterramiento de la línea dependiendo de su trazado actual y de las características del terreno. Así, entre Gordóniz y las inmediaciones del Hospital de Basurto, el soterramiento se realizará mediante el sistema de cajones enterrados,

mientras que entre el Hospital y la zona próxima a la carretera N-634 se perforará un nuevo túnel de doble vía y 720 metros de longitud. Precisamente el pasado 10 de octubre, se iniciaron los trabajos de este túnel en el que se utiliza una rozadora de 300 Kw de potencia. La construcción del túnel supondrá una excavación total de 58.000 m³ de roca.

Una máquina rozadora perforará un túnel de 720 metros de longitud.

Esta parte de la obra es la única que no coincide con el trazado actual de la línea. Por el contrario, el tramo comprendido entre el Hospital y la calle Gordóniz se ejecuta precisamente a lo largo del recorrido de la línea, por lo que su realización resulta más compleja ya que los trenes circulan al mismo nivel de la calle. Por ello será preciso desviar provisionalmente los convoyes durante el tiempo necesario para poder realizar las excavaciones y la construcción de los cajones. Actualmente la línea ya está funcionando con vía única y se ha tenido que suprimir el paso a nivel de Estrada Masustegi. Hay que tener en cuenta también que en esta zona las obras se realizan en un espacio muy reducido y cercano a viviendas y otros edificios. En este sentido y con carácter previo al inicio de las obras, BILBAO Ría 2000 mantuvo reuniones con las 107 comunidades de propietarios afectadas directamente por las obras con objeto de que el equipo técnico de la Sociedad informase directamente a los vecinos de las características de la obra.

La primera fase, que es la que actualmente se está realizando, tiene un presupuesto de 48 millones de euros e incluye también la construcción de la nueva estación "Hospital", que sustituirá a la ya demolida en Basurto. La nueva parada estará situada entre la avenida de Montevideo y la carretera de Basurto–Kastrexana y, aunque será soterrada, está previsto que su diseño aproveche la topografía del terreno para conseguir una fachada abierta que aporte luz natural a los andenes. Los vestíbulos se situarán en las zonas extremas de la estación mientras que el andén, con una anchura de 4,80 a 6,20 metros, será central.

También durante esta primera fase se realizará la obra civil para la construcción de una segunda estación subterránea prevista en Elejabarri, junto a la avenida de Sabino Arana. La siguiente fase de las obras incluirá la terminación de la citada estación así como la urbanización de la nueva zona urbana a la que dará lugar la desaparición de las vías en superficie. En ese nuevo espacio se construirá una avenida-bulevar de unos 1.500 metros de longitud y de uso preferentemente peatonal.

Detalle de la máquina rozadora

Inicio de la perforación del túnel frente al Hospital de Basurto

Diversas imágenes del desarrollo de los trabajos

El soterramiento de la línea de Feve es el primer paso de una gran operación de reordenación de los accesos Oeste a Bilbao, en la que BILBAO Ría 2000 colabora con el Ayuntamiento, la Diputación Foral de Bizkaia, Adif y Feve y que culminará con la supresión del viaducto de la avenida de Sabino Arana.

Para la financiación de esta obra están previstas aportaciones de BILBAO Ría 2000 – procedentes de Abandoibarra – del Ministerio de Fomento y del Ayuntamiento de Bilbao mediante la entrega por éste último de la parcela de Garellano en la que actualmente se ubican Bomberos y Policía Municipal. Estos servicios municipales se trasladarán a un nuevo edificio que se construirá en Miribilla. Sobre la parcela actual se construirán 1.120 viviendas de las que la mitad serán protegidas.

Aunque las obras previstas en un primer momento únicamente contemplaban el soterramiento de la línea entre la N-634 y Gordóniz, en este momento se trabaja ya en el análisis de una prolongación de los trabajos, de forma que el tramo de mercancías que atraviesa la zona de Irala también pueda ser soterrado. Esta ampliación, para la que BILBAO Ría 2000 ya ha adjudicado los primeros estudios, es fruto de un compromiso alcanzado en junio de 2006 con Feve, el Ayuntamiento de Bilbao y la Diputación Foral de Bizkaia, por el que se establece una aportación adicional de 24,4 millones de euros, que es el costo estimado de esta segunda fase de las obras.

El soterramiento de la línea de Feve es una parte fundamental del conjunto de actuaciones previstas en el área de Basurto–San Mamés–Olabeaga, que incluyen no sólo la reordenación ferroviaria y urbanística del entorno sino también la construcción de los nuevos accesos a Bilbao que sustituirán al actual viaducto de Sabino Arana.

Bere ia 15 urtetako historian, BILBAO Ria 2000ren iharduera esparrurik garrantzitsuenetariko bat, trenbide azpiegituren eraberrikuntza eta modernizazioa izan da. Gaur egunean, 2005eko irailean hasi ziren Feve linea Basurton lurperatzeko lanak dihardute. Lan hau, ziur asko, momentu honetan Elkartea garatzen ari den lanik konplexuena dena. Lan honen helburua, bere amaiera 2008rako aurrikusita dagoena, orain trenbide lineak azaleratik joatean suposatzen duen hiri oztopoa kendu eta horren ondorioz, Errekalde, Ametzola, Sabino Arana, Montevideo eta Gurtubay arteko loturak hoetzea da. Baita ere kenduko dira, gaur egungo trazaketak Santiago eta Santa Ana auzoentzat suposatzen duten oztopoa.

Iharduera, 2,7 km-en luzetara garatzen ari da, Gordoniz kaletik, N-634 errepideko gasolindegi ondoko alderaino, Olabeaga auzoaren gainean, hain zuzen ere. Lanek bideune nagusi bi bereizten dituzte, bakoitzean, trazaketa eta lurraldearen ezaugarrien arabera linea lurperatzeko soluzio ezberdinak erabili direlarik. Horrela, Gordoniz eta Basurtuko Ospitalaren artean, lurperaketa kajoi lurperatuen sistemaren bidez egingo da, N-634 errepidearen ondoko aldean, bide bikoitza eta 720 m-tako luzera izango duen tunel berria egingo den bitartean. Joan den urriaren 10ean, hain zuzen ere, tunel horren lanak hasi ziren, horretarako 300Kw-tko potentzia daukan makina urratzailea erabiltzen delarik. Tunelaren eraikuntzak 58.000 m³ harri zulatzea ekarriko du.

Lanaren zati hau linearen gaur egungo trazaketarekin bat ez datorren zati bakarra da. Horren kontra, Ospitaletik Gordoniz kaleraino doan tartea linearen ibilbidearen luzetara garatzen denez, bere egiterapena zailagoa gertatzen da trenak kalearen maila beretik ibiltzen direlako. Horregatik, trenak behin-behinekoz desbideratu beharko dira, zulaketak eta kajoien

Vista de las obras junto a la carretera de Kastrexana

eraikuntza bukatu arte. Dagoeneko, linea bide bakar batekin ari da funtzionatzen eta Masustegi Estratako trenbidea kendu behar izan da. Kontutan hartu behar da ere, lanak oso espazio txikian, etxebizitza eta bestelako eraikinetik oso hurbil egiten ari direla. Zentzu honetan, eta lanak hasi aurretik, BILBAO Ria 2000k lanen eragin zuzena izango zuten 107 jabe elkarteekin bildu zen, Elkarteko talde teknikoak herritarrei, lanen ezaugarriei buruzko informazio zuzena emateko.

Lanen lehen faseak, 41,5 miloi eurotako aurrekontua dauka.

Orain garatzen ari den lehen faseak, 48 miloi eurotako aurrekontua dauka eta burutu beharreko lanen artean, Basurton jadanik bota zen geltokia ordezkatuko duen "Ospitala" izeneko berria eraikitzea dago ere. Geltoki berria Montevideo etorbidea eta Basurto–Kastrexana errepidearen artean kokatuko da eta lurpean egongo den arren, bere diseinuak lurraldearen topografia aprobetxatzea aurrikusi da, nasei argi naturala emango dien fatxada irekia lortzeko. Atalondoak geltokiaren bazterretan egongo dira eta nasa, 4,80m 6,20m arteko zabaleraz, erdian.

Lehen fase honetan ere, Elexabarrin – Sabino Arana etorbidearen ondoan – aurrikusi den bigarren geltoki lurperatu baten eraikuntza lanak egingo dira. Lanen hurrengo fasean, bigarren geltoki honen amaiera eta orain azalean dauden trenbideak kentzean sortuko den hiri alde berri horren urbanizazioa egongo dira. Espazio berri horretan, 1.500 bat metrotako luzera eta nagusiki oinezkoentzat izango den etorbide-bulebarra eraikiko da.

Feve linearen lurperaketa, Bilbon Mendebaldetik sartzeko sarbideak berrantolatu nahi duen operazio handiaren lehen urratsa da, bertan, BILBAO Ria 2000, Udalarekin, Bizkaiko Foru Aldundiarekin, Adif eta Feverekin elkarlanean ari delarik. Operazioa, Sabino Arana etorbideko biaduktua kentzen denean amaituko da.

Lan hau finanziatzeko BILBAO Ria 2000ren ekarpenak aurrikusi dira – Abandoibarratik ateratakoak – bai eta Sustapen Ministeritza eta Bilboko Udalarenak ere, azken honek, gaur egunean Suhiltzaileek eta Udaltzaingoak okupatzen duten lursaila emango duelarik. Udal zerbitzu hauek Miribilan egingo den eraikin berrira eramango dira. Gaur egungo lursailean, 1.120 etxebizitza eraikiko dira, euretariko erdia, babesekoak.

Lehen une baten erabakitako lanek, linea, N-634 eta Gordoniz artean bakarrik lurperatzea aurrikusten zuten arren, orain lanak handitzea aztertzen ari dira, Irala zeharkatzen duen merkantzia bideunea ere lurperatu ahal izateko. Gehikuntza hau, dagoeneko BILBAO Ria 2000k bere egiterapenerako lehen analisiak esleitu dituela, 2006ko ekainean Feve, Bilboko Udala eta Bizkaiko Foru Aldundiarekin hartutako konpromezuaren emaitza da. Akordioan, 24,4 miloi eurotako ekarpen gehigarria jartzea erabaki zen, hori bait zen lanen bigarren fase horretarako aurrikusitako kostua.

Feve linearen lurperaketa, Basurto–San Mames–Olabeaga alderako aurrikusi diren ihardueren oso zati garrantzitsua da. Aipatutako iharduera horiek ez dira bakarrik trenbide eta hiri berrantolaketari dagozkienak baizik eta Sabino Aranako gaur egungo biaduktua ordezkatuko duen Bilborako sarbide berrien egiterapenari dagozkionak ere.

Retirada de los raíles

Encofrado de un tramo de la obra

Abstract

As part of its urban regeneration strategy for the metropolis, BILBAO Ría 2000 has placed substantial emphasis on rearranging a number of railway lines which had finally become urban barriers as the city increased in size. In 2002 the new thoroughfare Avenida del Ferrocarril created a new axis to replace the old railway cutting which formed part of the suburban train service. In line with this strategy, work is now ongoing on 2.7 km of an underground railway line. The budget for the first phase of the project is 41.5 million euros.

Résumé

Dans le cadre de la stratégie de régénération urbaine de la métropole, la société BILBAO Ria 2000 consacre une bonne partie de ses efforts au réaménagement de certaines lignes ferroviaires qui s'étaient transformées avec l'expansion de la ville en de véritables barrières urbaines. En 2002 a été ouverte la nouvelle avenue del ferrocarril qui crée une nouvelle rue en lieu et place de l'ancienne tranchée ferroviaire sous laquelle continuait à fonctionner la desserte de trains de banlieue. Suivant la même stratégie, les travaux de mise en souterrain d'une autre ligne ferroviaire sont en cours de réalisation sur les 2,7 km de son tracé urbain. Le budget de la première tranche de travaux s'élève à 41,5 millions de euros.

Vista de uno de los pozos de ventilación junto al actual trazado de Feve

El antecedente de la Avenida del Ferrocarril

La obra de soterramiento de la línea de Feve en Basurto guarda un claro paralelismo con otra actuación de BILBAO Ría 2000 que en su momento también fue una de las obras más complejas llevadas a cabo por la Sociedad. La que entonces se denominó Variante Sur Ferroviaria significó una reordenación completa de las líneas de Cercanías y también una oportunidad para crear nuevos espacios urbanos. Aquella obra permitió suprimir la línea ferroviaria que discurría a lo largo de los muelles de Uribitarte y Ripa y hacer que la ciudad pudiera asomarse a la Ría a lo largo de toda su margen izquierda.

Las obras se iniciaron en 1996 en Ametzola y un 5 de febrero de 2002 se abrió al público la renovada avenida del Ferrocarril. Bilbao había ganado una nueva calle, amplia y arbolada, con zonas de estancia e incluso con un novedoso sistema de recogida neumática de basuras. La antigua barrera urbana entre el Ensanche, Basurto y Rekalde había desaparecido.

Más tarde, en diciembre de 2004, se culminó la última fase de esta obra con la apertura del intercambiador modal de San Mamés, que aportó a la zona nuevos tramos de calle en Gurtubay y J. A. Zunzunegui y que inauguró una infraestructura de excepcional calidad en la que confluyen los principales medios de transporte público de la ciudad: Metro, Cercanías, Termibús y Tranvía.

Herri eraikin berria Miribilan

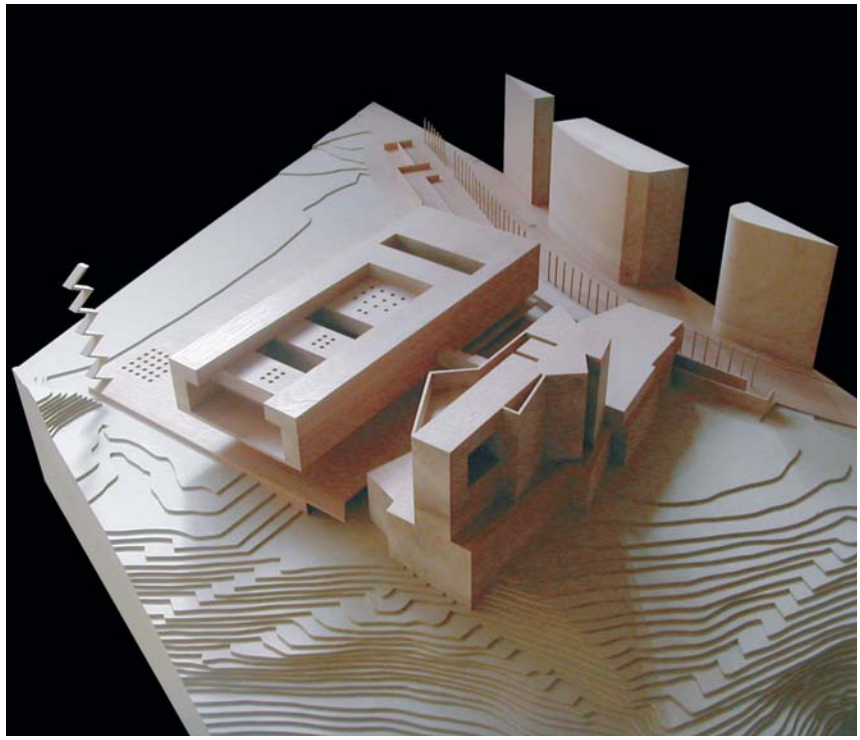
Un nuevo edificio público en Miribilla

La nueva sede de policía y bomberos en Bilbao será trasladada desde su ubicación actual en Garellano a un edificio que será uno de los elementos arquitectónicos principales del nuevo barrio.

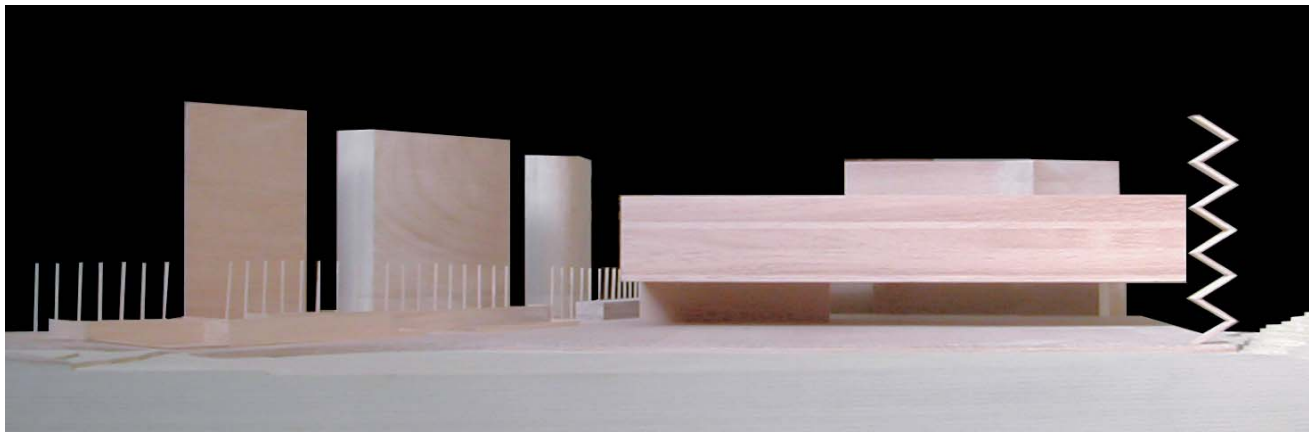
Los servicios municipales de policía y bomberos se trasladarán de su actual ubicación en Garellano a un edificio de nueva construcción situado en el barrio de Miribilla. BILBAO Ría 2000 se ocupará de la construcción de la nueva sede según el proyecto que en este momento elabora el estudio de Coll-Barreu Arquitectos. El edificio se ubicará en una parcela de propiedad municipal que cuenta con una superficie de aproximadamente 15.000 m², situada junto a la calle Juan Carlos Cortázar, en la zona noroeste de Miribilla.

La ubicación del nuevo edificio lo hará visible desde gran parte de la ciudad.

Con objeto de que esta operación pudiera aportar valor arquitectónico a la zona mediante la consecución de un edificio singular, BILBAO Ría 2000 promovió en 2005 un concurso de ideas dividido en dos fases, en el que participaron 22 estudios de arquitectura y del que el equipo de Coll-Barreu Arquitectos resultó ganador.



Diversas maquetas del proceso de trabajo y modelizaciones digitales



El nuevo edificio, del que en este momento se está elaborando el proyecto constructivo, tendrá aproximadamente 30.000 m² construidos y formará un único recinto compuesto, sin embargo, por dos bloques principales destinados a cada uno de sus usos: Seguridad Ciudadana y Protección Civil. Bajo los edificios se ubicará un aparcamiento.

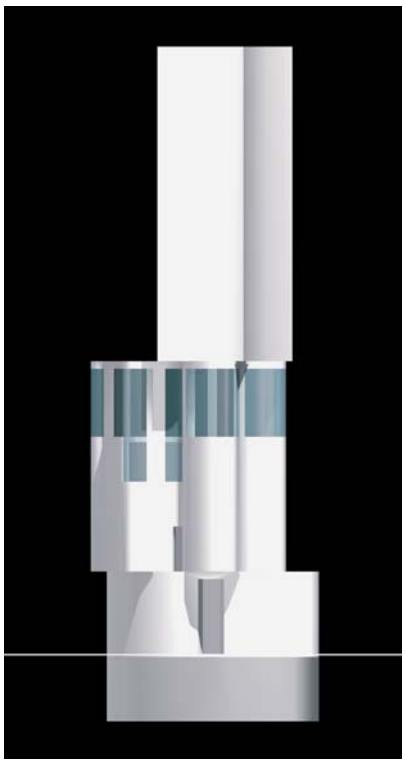
Está previsto que el acceso peatonal al complejo se realice a través de una zona ajardinada central que separará ambos bloques. Sobre ella se construirá un puente que se configura como la fachada principal del conjunto de la obra y que acogerá la biblioteca.

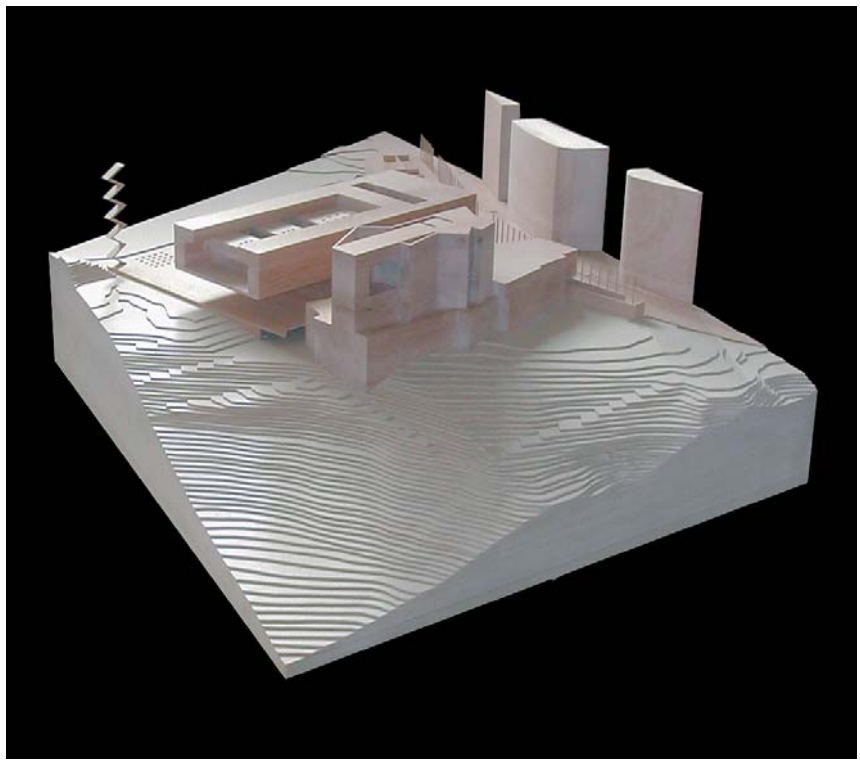
Los gimnasios y la academia serán servicios compartidos y estarán situados en el edificio de Protección Civil. En este bloque destaca la zona destinada a los vehículos de intervención, que tendrá una capacidad para 20 camiones pesados y en torno a 28 coches ligeros y lanchas. La iluminación natural de las dependencias interiores se consigue mediante una sucesión de patios ajardinados. La red de tubos de descenso hacia las cocheras, característica de los parques de bomberos, será visible desde el exterior y estará ubicada en la fachada Sur.

El edificio que utilizará la Policía Municipal tendrá forma quebrada y se ha diseñado de forma que facilite el mayor grado de seguridad, tanto para el personal policial y de investigación como para las personas que se encuentren detenidas e incluso para las visitas que deban recibir. En este sentido, el centro de detención contempla incluso la existencia de una cochera estanca para el desembarco de detenidos. En total el aparcamiento podrá acoger 133 coches patrulla y 55 motocicletas de servicio.

Dentro de este edificio se han estudiado detalladamente los flujos de personal, con objeto de facilitar al máximo la interconexión entre los diversos servicios desempeñados por los agentes y, en consecuencia, mejorar la eficiencia del trabajo del cuerpo de seguridad.

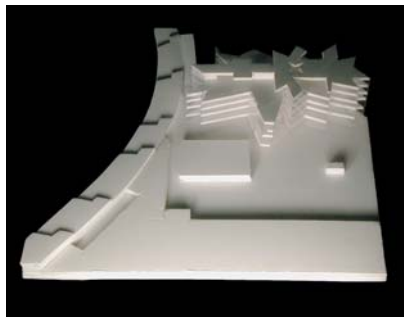
La torre de entrenamiento de los servicios de Protección Civil es, sin duda, uno de los elementos más significativos de este

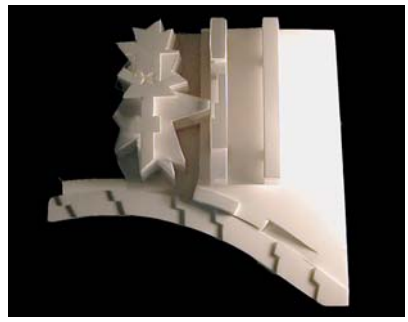




tipo de instalaciones. En este caso, se ha contemplado la construcción de un edificio separado, que permita ser rodeable por parte de los vehículos pesados de intervención. Además de atender a las necesidades concretas de su uso funcional como zona de entrenamiento, la torre constituirá un hito singular. Situada en un privilegiado punto de observación sobre la ciudad y visible también desde sus principales accesos, su diseño geométrico ha sido especialmente estudiado para que aporte un carácter singular al conjunto de la obra.

La construcción de este edificio en Miribilla supondrá una inversión de 22,8 millones de euros y está directamente vinculada a las obras que BILBAO Ría 2000 está llevando a cabo en la zona de Basurto. En concreto, el traslado de las dependencias de Policía y Bomberos permitirá la construcción de viviendas en la parcela que actualmente ocupan estos servicios municipales en Garellano. Este espacio será cedido por el Ayuntamiento de Bilbao a la Sociedad Interinstitucional con objeto de sufragar las obras que actualmente se están ejecutando de soterramiento de la línea de Feve en Basurto y que son el primer paso para la reordenación de los accesos Oeste a la ciudad.





Gaur egun Garellanon dauden Udaltzaingoa eta Suhiltzaileen udal zerbitzuak, Miribila auzoan eraikiko den eraikin berri batera eramango dira. BILBAO Ria 2000 egoitza berriaren eraikuntzaz arduratuko da, orain Coll-Barreu Arkitektuen estudioa egiten ari den egitasmoarekin bat etorriz. Eraikina, udal jabetzakoa den eta 15.000 m² inguruko azalera daukan lursail batean kokatuko da; lursaila, Juan Carlos Cortazar kalearen ondoan dago, Miribilako iparmendebaldean.

Bere kokapenagatik, erakin berria hiriaren leku askokatik ikusi ahalko da.

Operazio honek, alde horri eraikin berezi baten bidez balio arkitektonikoa emateko helburuaz, BILBAO Ria 2000k ideia lehiaketa bat sustatu zuen 2005ean. 22 arkitektura estudiok hartu zuten parte eta Coll-Barreu Arkitektuen taldea atera zen irabazle.

Erakin berriak, zeinen egitasmo konstruktiboa orain egiten ari diren, gutxi gora behera 30.000 m² eraiki izango ditu eta esparru bakar bat izanik, erabilera bakoitzerako izango den bloke nagusi bik osatuko dute: Herritarren Segurtasuna eta Herri Babesa. Eraikinen azpian aparkalekua egongo da. Oinezkoak esparruan sartzeko sarbidea bloke biak bananduko dituen lorategi alde zentral baten zehar egitea aurrikusi da. Bere gainean fatxada nagusia bezala itxuratuko den zubi bat eraikiko da, bertan liburutegia jarriko delarik.

Gimnasioak eta ikastegia zerbitzu amankomunak izango dira eta Herri Babeseko eraikinean kokatuko dira. Bloke honetan nabaritzekoa da interbentzio ibilgailuentzako aldea, pisu handiko 20 kamioi eta 28 bat kotxe arin eta lantxentzako lekua izango baitu. Barruko gelen argitasun naturala, lorategi patioak jarraian jartzeari esker lortzen da. Kotxetokietara jeisteko hodi sarea, suhiltzaileen parkeen ezaugarria dena, kanpotik ikusi ahalko da eta hegoaldeko fatxadan egongo da.

Proiektua, zerbitzu hauen beharrizan bereziak kontutan harturik diseinatu da.

Udaltzaingoak erabiliko duen eraikinak itxura hautsia izango du eta, udaltzain eta iketzaileentzat bai eta atxilotuta dauden edo bertara doazenentzat segurtasun

Abstract

The new district of Miribilla will be the new location for the municipal police and fire brigade. This is an old mining area which is now one of Bilbao's new neighbourhoods.

The architectural project was chosen from an ideas competition. It has a budget of 22.8 million euros, and the design is by Coll-Barreu Arquitectos. The transfer project will release a central plot for the construction of new housing, and will also rearrange road and rail access to the city from the west.

Résumé

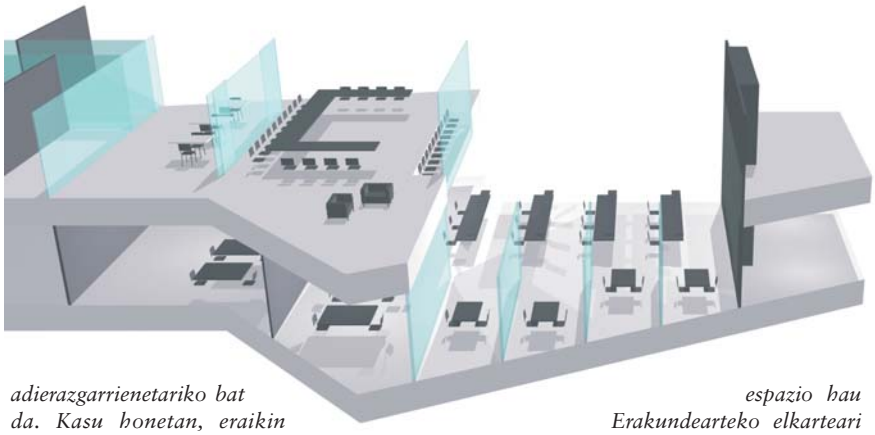
Le nouveau quartier de Miribilla accueillera le nouveau bâtiment destiné à héberger les services municipaux de la police et des pompiers. Il s'agit d'une zone de mines désaffectées à ce jour convertie en l'un des nouveaux quartiers de la ville.

Sélectionné dans le cadre d'un concours d'idées pour un montant total de 22,8 millions d'euros, le projet a été adjugé au cabinet d'architectes Coll-Barreu Arquitectos. Il est actuellement en cours de réalisation. Le transfert de ces services permettra de libérer une parcelle centrale pour la construction de nouveaux immeubles d'habitation et de réaménager les accès routiers et par le rail à la ville, par l'Ouest.

mailarik handiena izan dezan diseinatu da. Zentzu honetan, atxiloketa zentruak atxilotuak uzteko kotxe-toki itxia ere edukitzea aurrikusi da. Aparkalekuak guztira, 133 patruila kotxe eta 55 zerbitzu motorrentzako lekua eduki ahalko du.

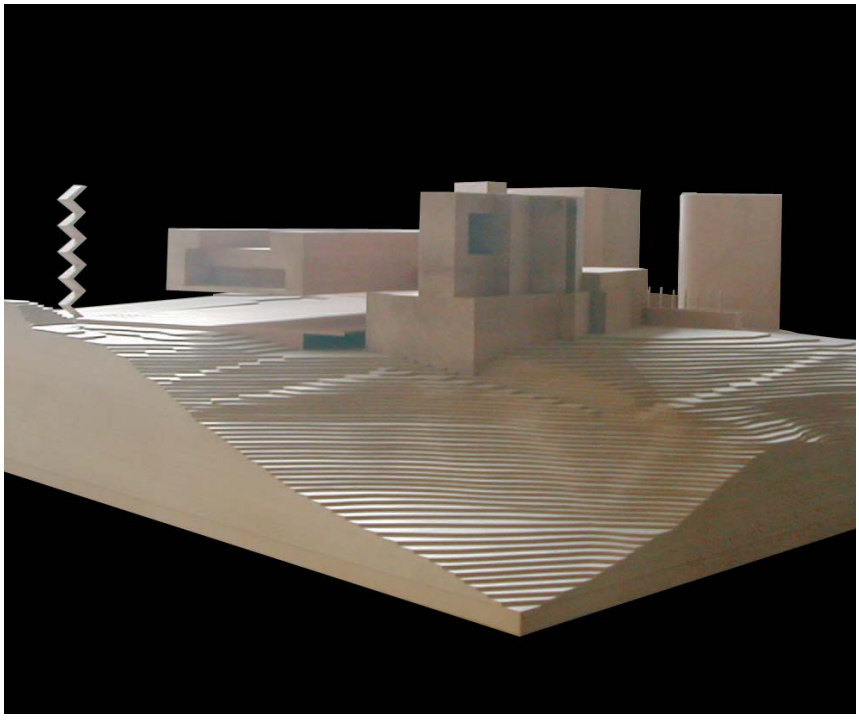
Eraikin honetan langileen joan-etorriak zehatz aztertu dira, poliziek betetzen dituzten zerbitzu ezberdinen arteko loturak ahalik eta gehien errezteko eta ondorioz, segurtasun taldearen lan eraginkortasuna hobetzeko.

Zalantzarik gabe, Herri Babeseko zerbitzuen entrenamendu dorrea, honelako instalakuntzen elementurik

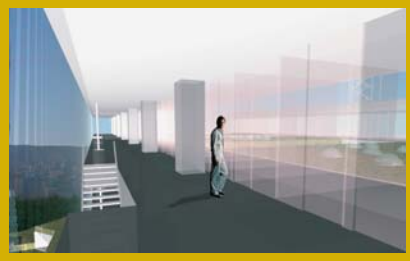


adierazgarrienetariko bat da. Kasu honetan, eraikin banandua egitea pentsatu da, interbentzio ibilgailu astunek dorrea inguratu ahal izateko. Entrenamendu aldeak bere erabilera funtzionalagatik bete behar dituen baldintza zehatzez gain, dorrea elementu berezian bihurtuko da. Hiriaren gaineko behatoki pribilegiatuan kokatuta eta bere sarbide nagusietatik ere ikusgarri izanik, bere diseinu geometrikoa eraikin taldeari izaera berezia emateko aztertu da.

Miribilan eraikin hau egiteak 22,8 miloi eurotako inbertsioa suposatuko du eta zuzenean lotuta dago BILBAO Ria 2000 Basurto aldean garatzen ari den lanekin. Konkretuki, Udaltzaingoa eta Suhiltzaileen bulegoak hara eramateak, gaur egun udal zerbitzu hauek Garellanon okupatzen duten lursailean etxebizitzak eraikitzea ahalbidetuko du. Bilboko Udalak espazio hau Erakundearteko elkarteari emango dio, gaur egunean Basurton Feveko linea lurperatzeko garatzen ari den lanak ordaintzeko. Aipatutako lan hauek, hirian mendebaldetik sartzeko dauden sarbideak berrantolatzeko lehen urratsa dira.



LA MATERIA de Bilbao



Desde el solar de la nueva actuación es visible la densa longitud urbana de Bilbao, apretada en las márgenes angostas y profundas del Nervión. También es visible la topografía verde, húmeda y vertical de las estribaciones que circunscriben la ciudad y la comprimen contra la ría. La atmósfera lluviosa de Vizcaya permanece latente en el solar, como si todo se hubiera fabricado con ella. El suelo, las colinas cercanas, la ciudad abajo y enfrente, los montes de la margen opuesta y el propio aire húmedo se funden en una continuidad casi total y forman una sola materia.

La misma existencia del terreno es un resultado artificial, provocado por la unidad bilbaína entre el suelo, el aire y la actividad densa. Es un antiguo emplazamiento minero, un paisaje incesantemente transformado, nunca asentado, cuya historia confirma el intercambio efectivo de materia entre el suelo, la vida de la ciudad, la producción industrial, la densificación del territorio y, en definitiva, infinidad de "intrahistorias" personales.

El proyecto de la nueva Sede de los Servicios Municipales de Seguridad Ciudadana y Protección Civil se levanta del solar, se quiebra y se construye con la múltiple vinculación densa pero suave al suelo transformado del solar, a la ría cercana, a la topografía violenta, al ambiente húmedo y a la ciudad en movimiento, es decir, a la densidad persistente y bella de Bilbao.

Juan Coll-Barreu
Bilbao, 25 de Noviembre de 2006

SEPES – Ministerio de Vivienda – Autoridad Portuaria de Bilbao Adif Feve Gobierno Vasco Diputación Foral de Bizkaia Ayuntamiento de Bilbao Ayuntamiento de Barakaldo

QUÉ ES? ZER DA?

BilbaoRía20

WHAT IS? QU'EST-CE QUE C'EST?

BILBAO Ria 2000 herri diruko akziokako baltzua da eta 1992ko azaroaren 19an sortu zen. Estatuko Administrazio Zentralak eta Euskal Autonomia Erkidegoko administrazioek osotzen dute erdi bana. Estatuko Administrazioa zenbait herri enpresek ordezkatzen dute (SEPES – Etxebizitza Ministeritzaren menpe dagoen Lurzoruaren Enpresa Erakunde Publikoa –, Bilboko Portu Agintaritza, Adif eta Feve) eta EAEren ordezkotzaz, Eusko Jaurlaritza, Bizkaiko Foru Aldundia eta Bilbao eta Barakaldoko Udalak arduratzen dira.

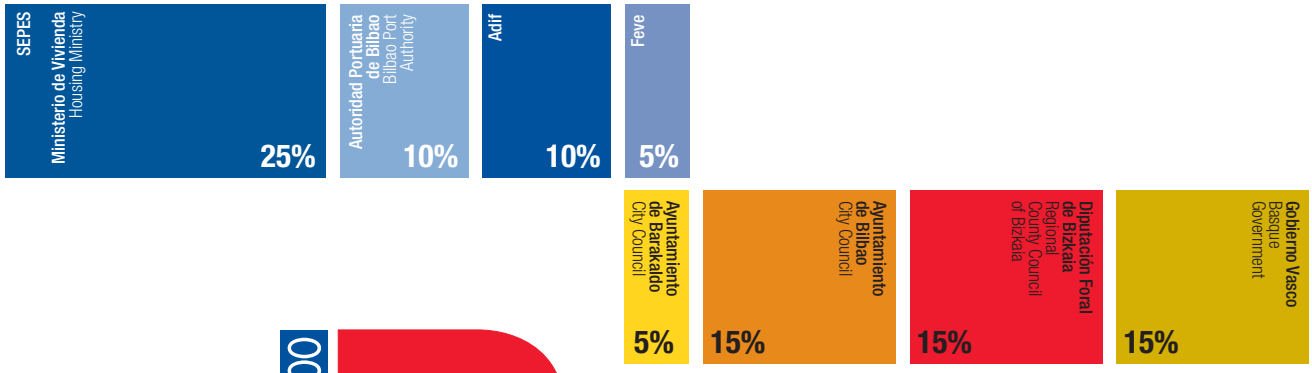
Elkartearen zeregina Bilbao metropolitarraren alde andeatuak eta gainbera dauden industria eremuak berreskuratzea da. Horretarako, hirigintza, garraio eta ingurumen arloko egitasmoak koordinatu eta gauzatzen ditu. Honako hauek dira gaur egun lantzen ari den esparruak: Abandoibarra, Ametzola, Trenbidearen Hegoaldeko Sahiesbidea, Bilbao Zaharra, Basurto-San Mames-Olabeaga, Basauri eta zenbait trenbide azpiegitura.

BILBAO Ria 2000 sortzeko, 1,8 miloi eurotako kapitala jarri zen. Orduz geroztik, elkarteak herri aurrekontuak erabili gabe dirubidezko oreka lortzeko daukan gaitasuna erakutsi du. Hori bi gauzei esker lortu du; alde batetik, akziodunek Bilboko eta Barakaldoko erdigunean dauzkaten lursailak uzten dizkiotelako eta bestetik, udalek lorzoru horientzat aurrikusi duten erabilera aldatzen dutelako. BILBAO Ria 2000k lursailak urbanizatzeko dirua jartzen du eta eragile pribatuei saltzen dizkie partzelak. Horrela lortzen duen gaindikina, metropoliarentzat garrantzitsuak diren ihardueretan erabiltzen da; hona hemen horren zenbait adibide: Trenbidearen Hegoaldeko Sahiesbidea, Bilbao Zaharra, eta Basurto-San Mames-Olabeagari dagokiona. Gainera, BILBAO Ria 2000k Europar Batasunaren laguntzak ere hartzen ditu.

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 de empresas públicas (SEPES – Entidad Pública Empresarial de Suelo adscrita al Ministerio de Vivienda –, Autoridad Portuaria de Bilbao, Adif y Feve), así como por las Administraciones Vascas (Gobierno Vasco, Diputación Foral de Bizkaia, y los ayuntamientos de Bilbao y Barakaldo).

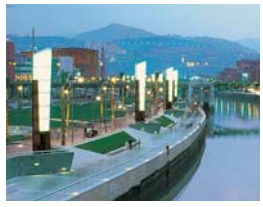
Su misión es recuperar zonas degradadas o áreas industriales en declive del Bilbao metropolitano. Para lograrlo, coordina y ejecuta proyectos que integran urbanismo, transporte y medio ambiente. Actualmente, sus áreas de actuación son Abandoibarra, Ametzola, Variante Sur Ferroviaria, Barakaldo, Bilbao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

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 metrópoli, como es el caso de la Variante Sur Ferroviaria, Bilbao La Vieja, y la correspondiente a Basurto-San Mamés-Olabeaga. Además, BILBAO Ría 2000 cuenta con subvenciones de la Unión Europea.



00

BILBAO Ría 2000



BILBAO Ría 2000 est une société anonyme au capital public, créée le 19 novembre 1992. Elle est constituée à parts égales de l'Administration centrale de l'Etat par le biais d'entreprises publiques (SEPES – Entreprise publique d'exploitation du sol rattachée au Ministère du Logement – Autorité portuaire de Bilbao, Adif et Feve), ainsi que des Administrations basques (gouvernement basque, Diputación Foral de Bizkaia et les mairies de Bilbao et Barakaldo).

Sa mission est de réhabiliter les zones dégradées ou les zones industrielles sur le déclin de la métropole de Bilbao. Pour y parvenir, elle coordonne et exécute des projets intégrant urbanisme, transport et environnement. Actuellement, ses domaines d'opération sont Abandoibarra, Ametzola, Variante Sur Ferroviaria, Barakaldo, Bilbao La Vieja, Basurto-San Mamés-Olabeaga, Basauri et diverses infrastructures ferroviaires.

BILBAO Ría 2000 est née avec un capital de 1,8 millions d'euros. A partir de là, l'entreprise a démontré sa capacité à maintenir son équilibre financier sans avoir besoin de recourir aux budgets publics. Cela est possible grâce aux actionnaires qui cèdent leurs terrains dans les zones centrales de Bilbao et Barakaldo, et aux Mairies qui modifient les usages prévus de ces terrains. BILBAO Ría 2000 investit dans son urbanisation et vend les parcelles à des promoteurs privés, ce qui permet d'acquérir une plus-value qui est réinvestie dans les opérations importantes pour la métropole, tel que cela est le cas pour la Variante Sur Ferroviaria, Bilbao La Vieja, et celle correspondant à Basurto-San Mamés-Olabeaga. De plus, BILBAO Ría 2000 bénéficie de subventions de l'Union européenne.

BILBAO Ría 2000 is a public limited company, founded on the 19th of November 1992. It was jointly established by the central State administration through public companies (SEPES, the Public Business Organization for Land attached to the Housing Ministry; the Port Authority of Bilbao; Adif and Feve public railway companies), and the Basque administration (the Basque Government, the Provincial Council of Bizkaia, and Bilbao and Barakaldo City Councils).

Its mission was to recover impoverished areas or industrial zones in decline in metropolitan Bilbao. To do this, it had to coordinate and execute projects that integrated urban planning, transport and the environment. It is currently working on the following projects: Abandoibarra, Ametzola, the Southern Railway Line, Barakaldo, Bilbao La Vieja, Basurto-San Mamés-Olabeaga, Basauri and various rail infrastructures.

BILBAO Ría 2000 was founded with a capital of 1.8 million euros. From that point on, the company has shown a strong ability to maintain financial equilibrium without having to resort to public funds. This has been made possible by shareholders ceding the land they own in central Bilbao and Barakaldo, following which, the City Council modifies its legal planning status. BILBAO Ría 2000 invests in the urbanisation of the plots and sells them to private developers, thus obtaining a profit, which it reinvests in areas that are important for the city, eg, the southern railway line, Bilbao La Vieja, and Basurto-San Mamés-Olabeaga. BILBAO Ría 2000 also receives subsidies from the European Union.

Parking para residentes en Ametzola

El espacio de la antigua playa de vías está a punto de convertirse en un nuevo equipamiento público para los barrios de Rekalde e Irala.

Un aparcamiento para residentes ocupará el subsuelo de la futura prolongación de Avenida del Ferrocarril, que se construye entre el parque de Ametzola y Rekalde. La gran diferencia de altura entre la zona de las antiguas vías y la cota del parque y las viviendas ha permitido que se aproveche este espacio para construir un estacionamiento para residentes que contará con 550 plazas y cuyas obras se encuentran ya muy avanzadas. La estructura del parking cuenta con tres plantas y será la que soporte la urbanización en superficie. Recientemente se ha completado la colocación de las 97 grandes vigas que cubren la antigua trinchera ferroviaria aunque desde diciembre de 2005 los vecinos de la zona ya pueden utilizar un paso provisional entre el parque y la zona de viviendas.

El avance de las obras del aparcamiento ha permitido también que puedan ir ejecutándose las correspondientes a la urbanización de la nueva calle que prolongará la Avenida del Ferrocarril desde la rotonda de entrada a Rekalde hasta la zona de Irala. El conjunto de esta actuación tiene un presupuesto de 20 millones de euros. El resultado final será una amplia avenida, con una anchura de 50 metros y aceras de entre 5 y 20 metros de anchura. La nueva calle dispondrá de cuatro carriles de circulación en la zona central y de dos en la parte más cercana a la rotonda de Gordóniz. El elemento más destacado será una gran rotonda, de 55 metros de diámetro, situada en el centro de la nueva avenida, que permitirá unir las calles Santiago Brouard, en Ametzola y Antonio Trueba, en Rekalde, tanto para el tráfico rodado como para peatones y bicicletas.

El aparcamiento tendrá cuatro accesos peatonales. Uno de ellos, con ascensor para ocho personas, se construye en la rotonda de Rekalde, dos más estarán situados en la parcela de viviendas y el último, también con ascensor, está previsto que sea instalado en la zona del final de la prolongación de la nueva avenida. Precisamente este último ascensor, que también tendrá capacidad para ocho personas, salvará la diferencia de altura entre el aparcamiento y la calle Batalla de Padura. De este modo, los residentes en la zona de Irala dispondrán de un rápido y cómodo acceso al parking.

Además del aparcamiento, la eliminación de la antigua playa de vías ha hecho posible que se habiliten nuevas parcelas urbanas. Sobre una de ellas se levantarán 148 viviendas de protección oficial situadas frente al nuevo parque.

Detalle del plano de la actuación en Ametzola

Estas obras, que constituyen la última fase de la actuación de BILBAO Ría 2000 en Ametzola, concluirán en 2007 todas las actuaciones previstas en una zona cuyo aspecto ha cambiado radicalmente desde que, en 1996, la Sociedad inició los trabajos de reordenación urbana y ferroviaria en el espacio de las antiguas estaciones que ocuparon históricamente la zona.

Abstract

An old railway cutting which for years had formed an urban barrier between two of Bilbao's larger districts has gradually been removed by rearrangement of local railway lines and the construction of a new underground station. A parking facility for local residents is now being built on the large area formerly used by the railway, and this urban dimension will be extended into a large avenue 50 metres wide. This final work has a budget of 20 million euros, and constitutes the conclusion of BILBAO Ría 2000's project in the Ametzola area since 1996.

Résumé

Cette ancienne tranchée ferroviaire, pendant de longues années, a représenté une véritable barrière urbaine entre deux quartiers importants de Bilbao. Elle a été progressivement supprimée par un réaménagement des lignes de chemin de fer et la construction d'une nouvelle gare souterraine. Dans le vaste espace occupé jadis par les anciennes voies de chemin de fer, on construit un parc de stationnement pour les habitants du quartier. Au-dessus, on prolongera la trame urbaine en ouvrant une grande avenue de 50 mètres de large. Ces ouvrages, à hauteur de 20 millions d'euros, couronneront l'ensemble des travaux que réalise BILBAO Ría 2000 dans le quartier Ametzola depuis 1996.

Actualidad

El relator de Naciones Unidas valora el trabajo urbanístico de BILBAO Ría 2000

Miloon Kothari, relator de Naciones Unidas sobre el derecho a la vivienda, visitó el pasado 22 de noviembre la sede de BILBAO Ría 2000, donde valoró el trabajo urbanístico que está llevando a cabo nuestra Sociedad tras conocer de primera mano los pormenores de las actuaciones que estamos llevando a cabo.

Kothari, de nacionalidad hindú, y el Secretario General de Vivienda del Ministerio de Vivienda, Javier Ramos, fueron recibidos por el Director General de BILBAO Ría 2000, Angel Nieva, quien les expuso los proyectos ya ejecutados, los que se encuentran en ejecución y los que están en proyecto.

Una vez concluida la visita, el relator de la ONU felicitó a BILBAO Ría 2000 por su "fantástico proyecto" urbanístico para Bilbao y su área metropolitana.

"Me siento honrado de haber tenido la oportunidad de conocer y ser inspirado por este proyecto. Espero que mucha gente, incluyendo urbanistas de todo el mundo, aprenda de este proyecto que tan bien ha integrado el arte, la cultura, las viviendas y el esparcimiento y ha creado un ambiente urbano totalmente dinámico", añadió Kothari.

Miloon Kothari incluyó Bilbao en una breve gira por diferentes puntos de la geografía española con el fin de evaluar el grado de respeto del derecho a una residencia adecuada y otros relacionados, con especial énfasis en los temas de no discriminación, equidad de género, acceso a la vivienda y a la tierra, las personas sin domicilio y los desalojos.

El mandato de Kothari, quien ocupa el cargo de relator de la ONU desde 2000,

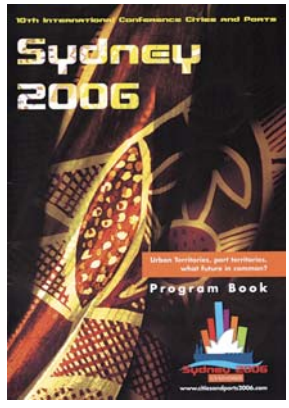
El director general de BILBAO Ría 2000, Ángel Nieva, Miloon Kothari, y el Secretario General de Vivienda, Javier Ramos

incluye la elaboración de un informe anual sobre el respeto del derecho a la vivienda en todo el mundo, así como la preparación de varios informes individuales en los que incluye recomendaciones a los gobiernos y a los sectores vinculados al ámbito de la vivienda de cada país.

CONFERENCIA INTERNACIONAL DE CIUDADES Y PUERTOS

La ciudad australiana de Sidney acogió el pasado mes de noviembre la 10ª Conferencia Internacional de la Asociación Ciudades y Puertos IACP. Esta asociación, de carácter internacional, está presidida por el Alcalde de Bilbao y Presidente de BILBAO Ría 2000, Iñaki Azkuna, y desarrolla una intensa actividad de reflexión y estudio de los problemas específicos que en todo el mundo se plantean en relación con la convivencia entre las ciudades y sus instalaciones portuarias. El Director General de BILBAO Ría 2000, Ángel Nieva, asistió al congreso junto con otros representantes de Bilbao. Nuestra ciudad está presente en la Asociación a través de la Autoridad Portuaria, que es uno de sus miembros fundadores, del propio Ayuntamiento y de BILBAO Ría 2000 como entidad relacionada con la gestión urbanística de la metrópoli.

Las conferencias internacionales de la AICP tienen como objetivo intercambiar experiencias, soluciones y estrategias de convivencia e integración entre los puertos más importantes de todo el mundo y sus ciudades. En esta décima edición se ha debatido sobre conceptos como la gestión de un territorio



común entre ciudades y puertos siempre escaso, así como sobre formas nuevas de cohabitación entre las actividades portuarias y los *waterfront* urbanos. También se estudiaron ponencias sobre la movilidad urbana y portuaria, sus distintas necesidades y las formas de interacción entre ambas. En relación con el desarrollo sostenible se debatieron distintos modelos de organización territorial y sus posibilidades como herramientas eficaces en la gestión medioambiental. La última sesión se dedicó a las formas de reforzar las indudables ventajas competitivas y de atracción que tienen las ciudades portuarias.

El cubrimiento de vías en El Carmen próximo a concluir

BILBAO Ría 2000 está realizando actualmente diversas obras de infraestructura en la zona de Galindo, en Barakaldo, con el objetivo de hacer posible la urbanización posterior de la zona. Además de la regeneración de la dársena de Portu, ya concluida y de la que se informa en este mismo número, se están ejecutando las obras de urbanización básica del entorno de la desembocadura del río Galindo y también el cubrimiento de las vías de Adif, en el tramo comprendido entre la BI-3739 y el túnel de entrada a la estación de Desierto-Barakaldo.

La eliminación de este tramo de 90 metros de vías en superficie es imprescindible, tanto para poder ejecutar las mejoras previstas en la zona de El Carmen como para que se pueda construir posteriormente la plaza Pormetxeta, una de las actuaciones más importantes que se realizarán en Barakaldo.

La obra tiene un presupuesto de 2,2 millones de euros y ha incluido también el cambio de algunos portales de los inmuebles contiguos que, de esta forma, accederán al nuevo bulevar que se construirá próximamente en la zona. Está previsto que los trabajos concluyan a principios de 2007.

Actualidad

Un concurso de ideas para la parcela de ocio de Barakaldo

El Consejo de Administración de BILBAO Ría 2000 aprobó en su reunión del 21 de diciembre los pormenores del concurso de ideas que ayudará a definir los equipamientos que se instalarán en el área de ocio de Barakaldo.

Este equipamiento ocupará los 40.000 m^2 de que consta la parcela situada junto a la ría, a la altura del puente de Rontegi.

En los últimos años, han sido varios los proyectos que se han barajado para esta zona pero ninguno ha llegado a cristalizar. Por ello, BILBAO Ría 2000 ha decidido que sean los propios empresarios, a través del citado concurso, los que hagan sus aportaciones.

Esta zona forma parte del área Urban-Galindo, en la que BILBAO Ría 2000 está llevando a cabo una profunda transformación urbana mediante la recuperación de antiguos suelos industriales que cegaban el contacto de los baracaldeses con la ría.

Edificios habilitados para actividades económicas, recintos deportivos, paseos junto a la ría, parques y viviendas forman parte de un conjunto en el que se insertará el futuro parque de ocio.

Según las estimaciones de BILBAO Ría 2000, el 15% de los 40.000 m^2 disponibles tendrá un uso comercial y el resto se destinará a equipamientos que den servicio a los baracaldeses y visitantes.

Las alternativas que plantee la iniciativa privada en el concurso de ideas y la disposición que muestren los grupos empresariales para llevar a cabo los proyectos ayudarán a la definición de esta zona de ocio y servicios en un proceso que contará con la imprescindible participación del Ayuntamiento de Barakaldo.

Estambul tomó el relevo de Bilbao como sede del Congreso de ISoCaRP

Estambul fue la sede, del 14 al 18 de septiembre, de la 42 edición del Congreso de Urbanistas ISoCaRP, en el que, con el lema "Las ciudades entre la integración y la desintegración. Oportunidades y desafíos", la capital turca tomó el relevo de Bilbao que acogió en 2005 esta importante cita mundial.

BILBAO Ría 2000, anfitrión en el anterior Congreso de ISoCaRP, asistió, en calidad de miembro institucional de este organismo, a Estambul, donde también tuvo lugar en las mismas fechas una cumbre mundial de alcaldes, algunos de los cuales compartieron sus experiencias con los asistentes al encuentro de urbanistas.

Los debates se centraron en analizar las diferentes variables que sirven para integrar y para desintegrar las ciudades. Entre las primeras se citó a los agentes urbanos interesados en colocar a sus respectivas ciudades en una posición ventajosa en el ámbito internacional. Como contrapunto, se alertó de los riesgos de fragmentación cultural, social y económica que comporta una excesiva globalización.

En este sentido, se habló de que, si bien los sectores de la construcción y la industria son pilares básicos de la economía mundial, el desarrollo no sostenible de ambos puede originar graves problemas sociales si se da un crecimiento incontrolado de las ciudades, como ocurrió en 2005 con los graves disturbios acaecidos en París.

Los participantes debatieron asimismo sobre otras cuestiones como el papel que pueden desempeñar los planeamientos urbanísticos en la elaboración de estrategias para las ciudades.

MARCAS DE LA HISTORIA

El Casco Viejo de Bilbao hablará a sus visitantes, locales o turistas, acerca de sus más de 700 años de historia y lo hará a través de unas placas de bronce que serán colocadas en diversos puntos de las Siete Calles y de su entorno. Cada placa ofrecerá explicaciones sobre el edificio, la calle o incluso sobre algún acontecimiento histórico que se haya desarrollado en el punto donde se ubique. El objetivo de esta iniciativa es facilitar la comprensión de la historia de la Villa y, simultáneamente, favorecer la realización de itinerarios peatonales más amplios que los que se circunscriben estrictamente a las calles más comerciales y transitadas de la zona.

BILBAO Ría 2000 llevará a cabo esta iniciativa que ha sido elaborada en colaboración con el Ayuntamiento y con los propios comerciantes del Casco Viejo. En breve comenzará la colocación de las aproximadamente 80 señales, que han sido realizadas a partir de un diseño sobrio, que les permita integrase en su entorno.

La cartelas, que es el nombre que se les ha dado a las placas durante la preparación de este proyecto, no pretenden crear un itinerario sino acompañar al paseante que las irá descubriendo durante su recorrido. Cada una de ellas tiene un breve texto en euskera y castellano. En conjunto, los textos se referirán a tres aspectos principales: urbanísticos (calles, puentes o plazas), edificios singulares y personajes o acontecimientos históricos. Además de los edificios reconocidos como monumentales en la normativa urbanística, se señalarán también museos, conventos y personajes vinculados a la historia de Bilbao.

Suscripción gratuita

Solicítela en www.bilbaoria2000.com O si lo prefiere, puede enviar su nombre y dirección postal a nuestras oficinas:

Harpidetza dohainik

www.bilbaoria2000.com orrian eskatu. Edo nahiago baduzu, zure izena eta posta helbidea gure bulegoetara bidal ditzakezu:

Subscription free

Apply for your free subscription at www.bilbaoria2000.com Or, if you prefer, send your name and postal address to our office:

Abonnement gratuit

Vous pouvez en faire la demande sur le site www.bilbaoria2000.com Ou, si vous préférez, nous envoyer votre nom et votre adresse postale:

Los datos de carácter personal que nos proporcione tienen por objeto exclusivamente enviarle nuestra revista semestral y otras informaciones relacionadas con BILBAO Ria 2000. Estos datos serán objeto de tratamiento y recogidos en un fichero cuyo responsable es BILBAO Ria 2000, S.A.
Ud. podrá ejercer su derecho de acceso, rectificación, cancelación y oposición al tratamiento de sus datos personales, en los términos y condiciones previstos en la normativa vigente (Ley Orgánica 15/1999, de Protección de Datos de Carácter Personal de 13 de diciembre).

Ematen dizkiguzun datu pertsonalak bakarrik erabiliko ditugu sei hilabeteroko aldizkaria eta BILBAO Ria 2000rekin zerikusia daukaten gainontzeko informazioak bidaltzeko. Datu hauek aztertu eta fitxategi baten bilduko dira, horren arduraduna BILBAO Ria 2000, S.A. izango delarik.
Zuk zure datu pertsonalak eskuratu, aldatu eta baliogabetzeko bai eta erabiliak ez izateko daukazun eskubidea erabili ahalko duzu, indarreango araudian aurrikusitakoarekin bat etorriz (Izaera Pertsonaleko Datuen Babesari buruzko abenduaren 13ko 1999/15 Funtsezko Legea).

© BILBAO Ria 2000, S.A. Bilbao, 2006. Todos los derechos reservados

BILBAO Ría 2000 C. José Mª Olabarri, 4 Planta C 48001 Bilbao

Actuaciones en curso

Abandoibarra
Plaza de Euskadi y aparcamiento público
Galería de servicios, tramo de la calle Ramón Rubial
Rellenos para el futuro parque de la Campa de los Ingleses
Calle Ramón Rubial

Ametzola
Cubrimiento de las vías de Adif
Prolongación de la Avenida del Ferrocarril
Aparcamiento público bajo la prolongación de la Avenida del Ferrocarril

Infraestructuras Ferroviarias
Remodelación de las instalaciones de Adif en Ametzola
Estación de Miribilla para Cercanías-Renfe
Soterramiento de la línea de Feve en Basurto
Nuevas estaciones para Feve en Basurto
Reforma de la estación de Feve en La Concordia y de la calle J. M. Olabarri

Barakaldo
Urbanización básica de la desembocadura del Galindo
Plaza Pormetxeta
Urbanización, cubrimiento del tramo de la línea de Adif entre la BI-3739 y el túnel de la estación de Desierto

Bilbao La Vieja
Urbanización de la Plaza Corazón de María

Otras actuaciones
Centro de Ocio y Cultura de La Alhóndiga
Edificio para las instalaciones de Policía Municipal y Bomberos en Miribilla
Señalización histórica del Casco Viejo de Bilbao
Colaboración técnica en la remodelación urbana de la metrópoli de Medellín (Colombia)

Soterramiento de Feve

Actuaciones futuras

Abandoibarra
Remodelación de la Alameda de Mazarredo y aparcamiento público

Basauri
Traslado y remodelación de instalaciones ferroviarias
Urbanización de los espacios liberados

Ametzola
Conexión con Irala y Batalla de Padura

Infraestructuras Ferroviarias
Variante de trazado de la línea Bilbao-Santurtzi y nueva estación para Cercanías-Renfe en Olabeaga

Barakaldo
Parque de Ribera de la Ría
Parque de ocio
Mejora de la permeabilidad urbana de la línea de Renfe

Basurto
Nuevo bulevar sobre la línea de ferrocarril de Feve
Nuevo acceso a Bilbao desde la N-634
Conexión entre los ramales de la A-8 y J.A. Zunzunegui
Urbanización de la parcela de Garellano

Bilbao La Vieja
Aparcamiento público en la plaza Corazón de María

Otras actuaciones
Remodelación del Mercado de La Ribera

www.bilbaoria2000.com