

MONOGRAFIA

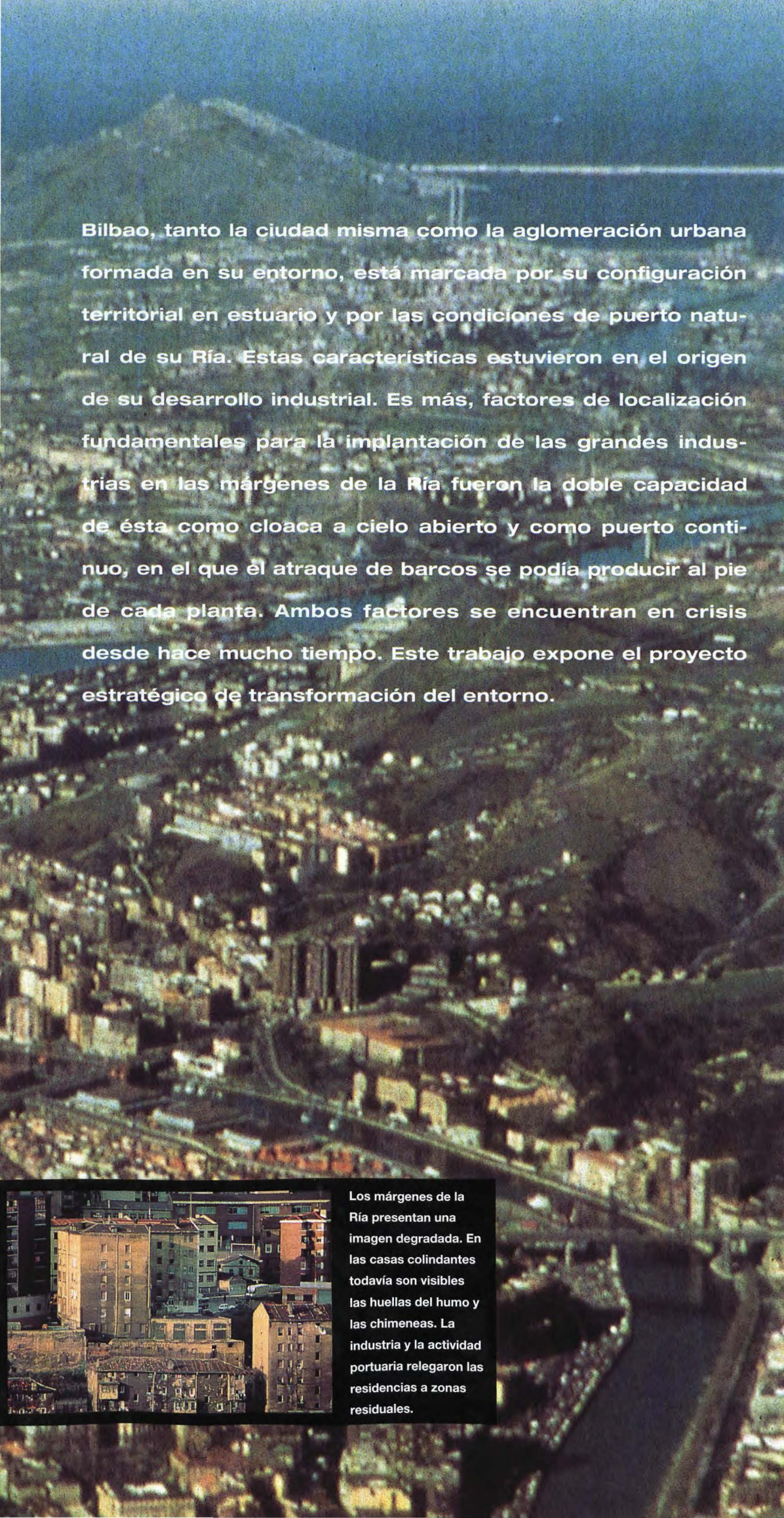
UNA APUESTA POR BILBAO

Proyecto estratégico de transformación del entorno urbano de la Ría



La propuesta tenía un objetivo claro: modificar el englomerado bilbaíno y dar a los espacios verdes y al agua la importancia que había monopolizado el paisaje industrial.





Bilbao, tanto la ciudad misma como la aglomeración urbana formada en su entorno, está marcada por su configuración territorial en estuario y por las condiciones de puerto natural de su Ría. Estas características estuvieron en el origen de su desarrollo industrial. Es más, factores de localización fundamentales para la implantación de las grandes industrias en las márgenes de la Ría fueron la doble capacidad de ésta como cloaca a cielo abierto y como puerto continuo, en el que el atraque de barcos se podía producir al pie de cada planta. Ambos factores se encuentran en crisis desde hace mucho tiempo. Este trabajo expone el proyecto estratégico de transformación del entorno.

Texto: EDUARDO LEIRA
Arquitecto MCRP
RAIMUNDO ARGUESO
Arquitecto MAUD

Junto a la quiebra de tantos otros aspectos en que estaba apoyada la gran "fortaleza" industrial del Bilbao Metropolitano, también se ponen en cuestión aquellos dos factores de localización vinculados a la Ría. El primero, su potencial condición de cloaca es socialmente inaceptable; el segundo, el puerto continuo se reconoce además como claramente ineficiente, incluso desde una estricta perspectiva de explotación portuaria. Lo que en los años 60 se concibió como la ampliación del puerto, mediante la construcción del Puerto Exterior en El Abra, constituye hoy, de hecho, la alternativa portuaria a una serie de instalaciones en rosario, a lo largo de la Ría interior, con características contrapuestas a las necesidades portuarias actuales: prolongado perímetro de potencial atraque vinculado a cargas cautivas que se reducen y escasa profundidad para albergar instalaciones de manipulación de mercancías. Son instalaciones portuarias estructuralmente obsoletas, pese a la relativa modernidad y rentabilidad de alguna de ellas, como es el caso extremo de las insólitas, por recientes, instalaciones de Zorroza.

El puerto de futuro de Bilbao, que le servirá para competir en el sistema europeo, es el Puerto Exterior ahora en construcción. Es decir, tiene que salir de la Ría. Esta salida tardará más o menos, en un proceso siempre lastrado por la inercia de un pasado tan potente como irrepetible y con tantos elementos comunes con otros puertos tradicionales en metrópolis en estuario.

Sin embargo, la estrecha vinculación entre plantas industriales e instalaciones portuarias -quizá extrema en el caso de Bilbao- obliga a plantearse el futuro potencial de estas últimas, en cuanto a áreas de oportunidad se refiere. También es necesario reflexionar sobre el porvenir de los suelos de las grandes plantas industriales, bastante superior en extensión a la estrecha franja portuaria, y los de las instalaciones ferroviarias que en su momento



Los márgenes de la Ría presentan una imagen degradada. En las casas colindantes todavía son visibles las huellas del humo y las chimeneas. La industria y la actividad portuaria relegaron las residencias a zonas residuales.



Las ciudades de la metrópoli crecieron en aquellos lugares donde la actividad económica se lo permitió, quedando por ello cercadas y aisladas.

Con la construcción del Puerto Exterior, el antiguo, continuó a lo largo de la Ría, puede ahora recuperarse para otro tipo de usos.

servían a ambas, todas ellas enfrascadas en un marcado proceso de obsolescencia, cuando no ya en ruina literal.

Aunque con rasgos comunes a tantas otras operaciones de recuperación urbana de los frentes de agua, antes utilizados como puertos, el caso de Bilbao reclama la consideración del conjunto de los llanos del estuario, en los que las instalaciones portuarias ocupan una reducida, aunque significativa y estratégica, posición al borde del agua. Esta es la aproximación, conjunta y sin duda ambiciosa, que se ha realizado en el Plan Territorial Parcial del Bilbao Metropolitano, cuyo Proyecto Estratégico se presenta ahora aquí.

La propuesta planteada

La Ría ha sido el eje genético de la metrópoli. Una vez más, ahora, ante la imperiosa necesidad de transformación global pospuesta durante décadas, es en la Ría y en su entorno donde puede y debe producirse aquélla, abriendo la oportunidad de generar una nueva base económica metropolitana. Esta es la necesidad. Crear las condiciones y el soporte para ello es el objetivo primordial de la propuesta.

Los contenidos del Proyecto son urbanísticos y de infraestructuras, y lo que se propone es la radical y profunda transformación física de esas áreas de oportunidad que se encuentran en los suelos llanos del Estuario de la Ría. Convertir en oportunidad el problema de la obsolescencia industrial constituye el gran reto en la metrópoli de Bilbao.

El Proyecto Estratégico que aquí se formula surge precisamente como respuesta a ese problema de fondo de la metrópoli de Bilbao: la quiebra de sus cimientos económicos.

La potente base económica con que contó Bilbao es irreplicable e irrecuperable. La metrópoli tiene que cambiar su economía. Es decir, tiene que modernizar y diversificar su estructura económica. En caso contrario, la ciudad languidecerá aún más, o morirá, al menos en términos relativos respecto a otras metrópolis europeas. El pasado no puede ser su futuro.

En tanto que metrópoli de viejo cuño, su base económica está hoy quebrada: lo que fue su pasado industrial, lógico orgullo y base que llevó a Bizkaia a los primeros lugares del ranking de renta per cápita provincial en el marco del Estado hasta los primeros años 70, ha entrado en una profunda crisis. Su obsolescencia ha llevado a la pérdida progresiva de posiciones de Bizkaia en ese ranking, en el que ya aparece -en el último estudio del BBV- por debajo de la media estatal y en el puesto 23 de las 50 provincias de España.

Plantear que las inversiones pueden seguir yéndose a otros lugares dentro del País Vasco, significa aceptar como algo ineludible el declive de Bilbao y, cuando menos, desaprovechar (o no considerar) el potencial de la única metrópoli vasca con tamaño suficiente para generar un mercado específico, y única asimismo que puede aspirar a ser capital del Eje Atlántico europeo.

La gran operación que aquí se plantea parte de un razonamiento similar, pero necesariamente algo diferente. La tesis-apuesta que se sustenta es que esos suelos son, también ahora, los más idóneos para desarrollar la "nueva economía" que Bilbao requiere y que, con las condiciones competitivas de la metrópoli, podría seguir generándose. La demanda está latente, disuadida y dificultada en su expresión por el entorno de degradación y obsolescencia que la ciudad presenta hoy. Esa es la hipótesis de partida.

Es necesario crear las condiciones para que esa "nueva economía" se genere. Se requiere crear el soporte físico o el nuevo chasis para impulsar ese desarrollo potencial.

Resulta evidente que ese soporte, aunque necesario, no será suficiente. Se supone que se dan en Bilbao otras condiciones necesarias: capitales, capacidad y know-how empresarial, mano de obra cualificada... Proponer la construcción de ese nuevo chasis se convierte así en una apuesta de futuro. Una apuesta con la que se responde al desafío que significa hoy salvar y aprovechar la metrópoli. La propuesta que aquí se hace, de radical transformación física, se basa en la construcción de infraestructuras, previa demolición sistemática y global de la obsolescencia: de las instalaciones industriales, portuarias y ferroviarias que en otro momento fueron no sólo fuente de riqueza, sino que han constituido el orgullo y las señas de identidad de la ciudad. Una demolición

THE TRANSFORMATION OF BILBAO'S ESTUARY ENVIRONMENT

More than a plan, this is an inspiring, hopeful offer for the future in order to

overcome current widespread skepticism. It means believing in Bilbao. This urban proposal has an economic reach, purporting itself to be the lever that Bilbao needs to pull for economic revitalization. When the Bilbao

Metropolitan area is considered with all of its one million inhabitants is when the opportunities and not just the problems come to the fore. The major problem that has yet to be acknowledged is that Bilbao's economy

has gone broke. The city is not merely in decline. Its past cannot ever come back to be its future, in other words, we will never again be able to live to see the heavy industry that characterized the city's economy.

dura pero imprescindible. Se propone, en definitiva, un completo proceso de reurbanización, aunque pueda y deba realizarse por fases.

La reurbanización del entorno de la Ría -desde Bilbao hasta El Abra- permitirá generar un espacio donde pueda crearse la nueva economía metropolitana. Pese a su dificultad, esos son los suelos más competitivos con que cuenta Bilbao..., e incluso Euskadi. De ahí el alcance e importancia económica de esa reurbanización.

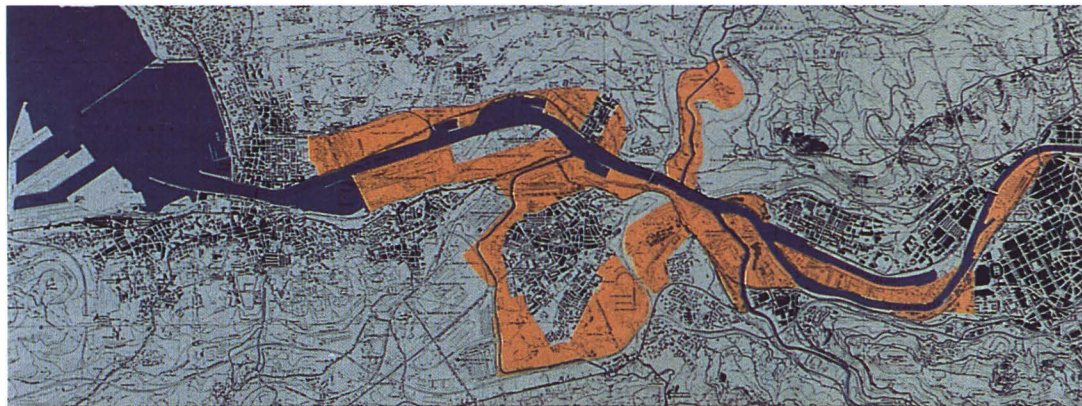
Bilbao Metropolitano ofrece la singularidad y atractivo específicos de contar con extensas áreas genéticamente periféricas, pero con centralidad latente, no sólo por su posición, sino por el atractivo que encierran en sí mismas, apoyadas en los apetecidos frentes de agua. La configuración geográfica de la metrópoli -siempre considerada como un hándicap- es la que le confiere ese singular atractivo y otorga esa condición extensiva de exclusiva oportunidad a los suelos llanos del estuario: el nuevo territorio-oportunidad.

Junto a su histórica capacidad emprendedora, la metrópoli de Bilbao cuenta con su Ría y con el territorio del estuario en las márgenes de ésta; cuenta, en definitiva, con el recurso agua, como complemento y atributo para la implantación de una renovada actividad económica, industrial y de servicios, así como para la residencia. Se trata de aprovechar los frentes de agua, lo más exclusivo y atractivo con que cuenta Bilbao, y no destinarlos, como hasta ahora, tan sólo a actividades portuarias o ferroviarias, considerando esos espacios como áreas de servicio "traseras" de las grandes industrias que ocupaban los mejores terrenos del estuario.

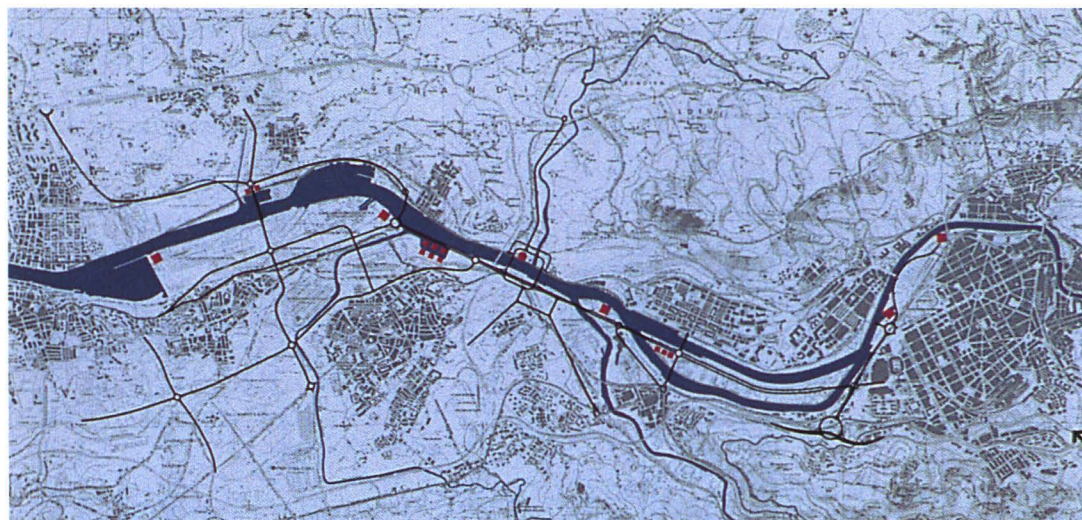
El nuevo territorio es la localización potencial de la innovación, el espacio idóneo para implantar usos y actividades alternativas que generen otra base económica, moderna y diversificada de la metrópoli..., y ofrezcan los añorados puestos de trabajo.

Ocupados por las grandes plantas industriales, esos suelos son inaccesibles e incluso desconocidos para los bilbaínos. Como ha ocurrido en Abandoibarra, requieren "descubrirse". Por

CONSTRUCCION DE LA METROPOLI



BASES PARA EL NUEVO TERRITORIO



El nuevo Eje metropolitano ordena y da coherencia a la fragmentada aglomeración.

With this outmoded economy, while Bizkaia, 80% of which is made up of the Bilbao metropolitan area, was near the top of the ranking of provinces in the 1970s, it has done nothing but fall in the ranking for 20 years straight. Some

indicators set the province below average. Yet the city, in addition to its one million inhabitants, has many conditions for revitalization. To the extent it is able to diversify and modernize its economic base, it can

once again be the driving force behind the Basque Country's economy. But in order to do so, it must overcome its image of obsolescence which staves off investors. The problems become even greater when it comes to the flat lands

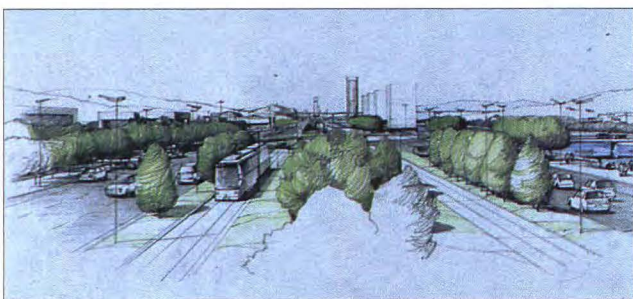
of the estuary, particularly on the wider left bank, which is where the large factories, now bankrupt, were established. But this same area holds opportunity.
The Plan Territorial Parcial (PTT -

eso cobran una importancia instrumental tanto la demolición extensiva y previa de instalaciones obsoletas como la construcción, al menos, de alguna infraestructura viaria que permita, por primera vez, recorrerlos. Esa es la secuencia táctica por la que aquí se aboga.

Con la finalidad última -ya argumentada- de crear un chasis adecuado para la nueva base económica que Bilbao requiere, los objetivos generales de la propuesta son dos:

- Revalorar esos suelos considerados de oportunidad.
- Ganar y valorizar los frentes de agua, algo por lo que recientemente han pugnado todas las ciudades que cuentan con ese magnífico atributo. En éstas

El Eje a su paso por Zorrozaurre, convertida en isla.



Para que se genere una nueva economía, es preciso actuar sobre el entorno, creando un soporte físico que potencie el desarrollo.

fue común su utilización previa para instalaciones portuarias e industriales que ahora han quedado obsoletas.

La experiencia olímpica de Barcelona es irrepetible, en lo que se refiere a la excepcional concentración temporal de recursos públicos de inversión. No así su estrategia, con un ejemplo reciente de la segunda motivación, de mayor alcance. También allí se dijo al inicio del proyecto que estaban locos los que propusieron ubicar la Villa Olímpica en un lugar ocupado por viejas fábricas..., en el frente de mar. Cuánto más fácil -se decía- hubiera sido construir la Villa en terrenos vacantes al otro lado del Tibidabo..., aprovechando así los túne-

les que, en cualquier caso, iban a construirse para poder superar esa barrera orográfica.

Además de otras habilidades estratégicas, en Barcelona se supo ver con antelación que la oportunidad se encubría bajo las ruinas y se supo aprovechar el pretexto olímpico para conseguir el secular objetivo de la ciudad: abrirse al mar. Esa misma palanca olímpica fue la que se utilizó para liberar y transformar obsoletas instalaciones portuarias, con idéntica finalidad: ganar los frentes de agua para la urbe.

En Bilbao, los pasos de la secuencia de transformación son los siguientes:

- Demoler extensivamente.
- Limpiar y sanear.
- Construir infraestructuras.

Sin duda, cuando se suscita la necesidad de demoler "extensivamente" se trata de invertir la actitud con la que se han considerado esos suelos. En ellos se ha venido manteniendo todo salvo alguna instalación, que por su reconocida marginalidad se demolía y sustituía por otros usos. Ahora habrá que hacer una aproximación inversa: demoler todo salvo aquello, excepcional, que refleje visos claros de futuro.

El territorio que emerge bajo las ruinas

A partir del modelo heredado, una ciudad central con sensibles diferencias entre centro y periferia, agudizadas en ambas márgenes, Bilbao puede y debe apostar por un nuevo modelo equilibrador que reduzca los desequilibrios.

Se concibe un territorio suburbano que permita descentralizar funciones y generar ex novo nuevas "centralidades". En consecuencia, ha de ser heterogéneo en su concepción misma. Sobre todo teniendo en cuenta sus dimensiones, ya que lo que estamos llamando "suelos llanos del estuario" abarca un espacio de más de 600 Ha.

En términos expresamente propositivos, las características del nuevo territorio suburbano-central se basan sobre todo en la diversidad y en la mezcla de usos. Nuevas actividades que ya no son catalogables en la convencional distinción urbanística excluyente, como industriales ni como terciarias: talleres,

laboratorios, almacenes y oficinas, en mezcla y en locales, concebidos para ser utilizados por las empresas en la proporción de esas modalidades de uso que cada una requiera, rompiendo esa rutinaria diferenciación urbanística entre industria y sector terciario que ya no responde a la realidad de la actividad económica. Ese es el uso estrella en el nuevo territorio que emergerá tras la demolición de instalaciones obsoletas en el entorno de la Ría.

Y, sobre todo, mediante un cambio radical del entorno, éste se transformará en un paisaje amable, con mayor presencia del verde... y del agua, tan contrapuesto al duro paisaje industrial de humo y vieja fábrica que hasta ahora ha caracterizado esos espacios. Y junto a esas actividades organizadas en "parques", que ya no "polígonos", al modo del de Zamudio con locales polivalentes, donde las empresas puedan implantarse de acuerdo con sus necesidades.

Pero también un tejido residencial, ahora ya sí compatible con la actividad: viviendas para alojar a nueva población y para realojar también a residentes en los hacinados cascos, hasta ahora cercados por las grandes plantas.

Dentro de ese criterio de "mezcla" deberá darse en cada pieza o subárea:

- Diversa proporción relativa e incluso de predominancia diferente de un uso o usos respecto a otros.
- Variado aprovechamiento urbanístico resultante entre unas áreas y otras.

Como resultado y, en todo caso, en tanto que exigencia ineludible para conseguir las características anteriores, en el nuevo espacio debe darse una densidad bruta agregada de edificación menor que la que ha sido habitual en desarrollos urbanos, máxime los más condicionados por la difícil topografía del territorio bilbaíno.

Son esas características, por el atractivo que presentan, las que pueden conseguir, en tanto que plasmación de proyecto de futuro, atraer nueva actividad económica y, en último término, permitir que se desarrolle el extenso nuevo espacio de calidad que, mediante radical y profunda transformación interna, se puede crear en el diseño de la metrópoli de Bilbao.

Partial Zoning Plan) deals with these problems, maximizing opportunities. Its Strategic Project focuses on the areas beside the estuary, the metropolitan area's original backbone. These areas were unknown and

unaccessible for Bilbao's inhabitants as they were a continuous harbor and a virtual open sewer, just what lead heavy industry to set up there in the first place. Yet today as ever, this is the best asset Bilbao has to compete with in the

European urban system, a race in which the city has long been lagging behind. While the proposal is to act on the land along the estuary, the intervention is to benefit the entire area. Moreover, the greater metropolitan area must be built

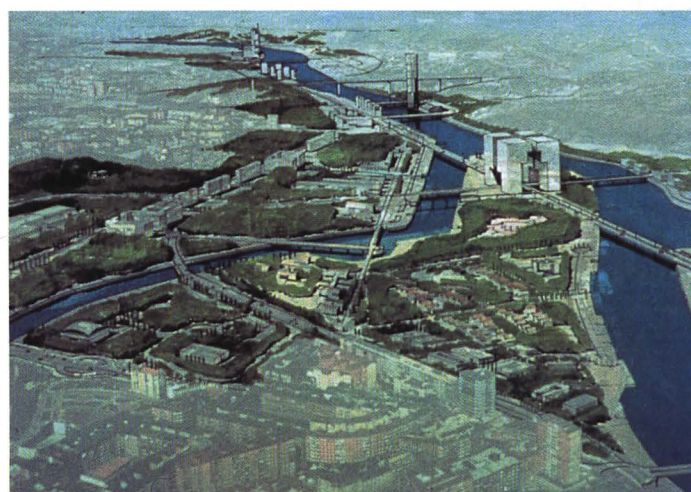
once factories and residential areas have been well established, setting a pattern for the city. This is why the proposal is flat out and clear. Massive, far-reaching demolition and clean-up of the land



A la izquierda, la Cornisa de Olabeaga, antes de la rehabilitación. A la derecha, después de la misma. El Eje metropolitano salta sobre la Ría, desde la avenida del Ferrocarril hasta la isla de Zorrozaurre.



Zorrozaurre, antes (a la izquierda) y después. El Eje cruza la isla longitudinalmente, con puentes transversales que unen ambos márgenes.



Zorrozaurre, antes y después (a la derecha) de la planificación. El nuevo Eje elimina el carácter marginal de esta área, tradicionalmente trasera de Bilbao, y la dotan de nuevas oportunidades.



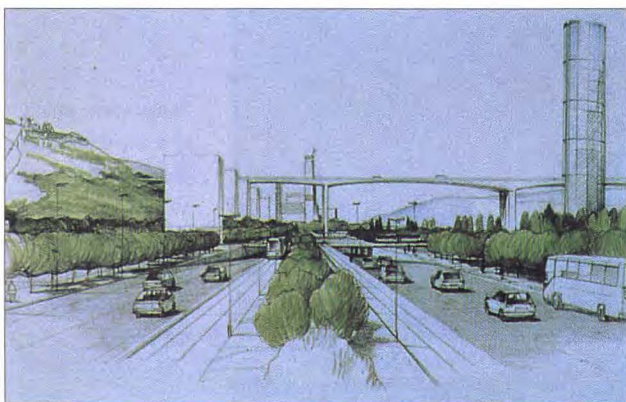
Vista general, desde el Rotador hasta la pastilla de AHV en Sestao. Un nuevo paisaje metropolitano se asoma hacia la Ría.

En definitiva, una nueva organización y un nuevo espacio postindustrial de futuro. Todo ello podrá surgir sobre la base de un nuevo soporte infraestructural y, sobre todo, creando las condiciones y las expectativas que movilicen la inversión privada respecto a un espacio que hasta ahora ha estado excluido del mercado y de la consideración misma como oportunidad de inversión.

Los distintos elementos

Hace falta dar un salto conceptual: pasar de una aproximación de apoyo -o compensatoria de situaciones heredadas- a otra, quizá más arriesgada pero necesaria en Bilbao, en la que se configure un proyecto, en gran medida ex

El Eje en la zona del Rotador de Asúa, cosiendo ambas márgenes.



Esta radical transformación exige la demolición de cuanto fue el orgullo de Bilbao: sus instalaciones portuarias, industriales y ferroviarias.

novo. Desde la intención de diseñar un futuro distinto, es más fácil concebir y proponer un nuevo sistema viario. Las vías rodadas no pueden verse desde una aproximación unidimensional. Son canales de tráfico, pero, a la vez, cumplen (deben cumplir) otras funciones: estructuran el territorio, son consideradas en sí mismas espacio público y pueden articular otros espacios de esa índole -como es el borde fluvial- así como organizar la edificación en su entorno. Cabe, pues, concebirlas en tanto que esquema organizador a partir

del cual se adopten otras decisiones territoriales. Además, en el caso del viario -que casi siempre encuentra precedentes propositivos- las nuevas iniciativas son muchas veces modificaciones de anteriores concebidas tan sólo desde su componente de canal de tráfico.

Los componentes fundamentales del estudio son las infraestructuras viarias. El Proyecto Estratégico también se podría denominar Proyecto Director o Proyecto de Proyectos. Se apoya en el Eje metropolitano que ahora se empieza a conocer como Eje de la Ría. Este es el que constituye propiamente el Proyecto Estratégico: el que encierra mayor capacidad inductora de transformación global y el que, en sí mismo, organiza el espacio de la Ría en su conjunto pasando a ser un elemento fundamental de la nueva estructura ciudadana.

El Eje es una Avenida Urbana a la vez potente en su función viaria -como corresponde al papel principal que se le otorga en la estructuración del territorio metropolitano-, pero también amable y atrayente para el uso urbano central con que debe y puede concebirse ahora el espacio de la Ría.

El Proyecto cobra sentido en el contexto de una nueva red viaria metropolitana de nivel intermedio entre:

- El gran viario "alto" de nivel regional a media ladera y que sobrevuela la Ría, sólo conectado transversalmente por el puente de Rontegi.
- Las viejas carreteras que unían los pequeños núcleos rurales y que han devenido en malas calles para su crecimiento en las ciudades que, con Bilbao, configuran hoy la metrópoli.
- El viario local de mayor o menor capacidad.

Al construir las potentes soluciones altas en ambas márgenes, las antiguas carreteras nacionales han pasado a jugar el papel de calle y apoyo de los desarrollos urbanos de los núcleos originarios, que han devenido en barrios metropolitanos. Concebidas como carreteras y no como viario urbano, esas vías difícilmente pueden responder al papel que ahora se les exige. El laberinto de tortuosas carreteras sirvió como soporte a la primigenia implantación de las grandes plantas y a los

núcleos de población encerrados en sí mismos, condicionados por aquéllas. Hoy no pueden cumplir el papel de nueva armadura de la metrópoli. Se requieren vías expresamente concebidas con esa finalidad, modificando el trazado y sección de tramos de las antiguas, cuyo papel ha cambiado. Cabe incluso sustituirlos por otros, organizando con todo ello y con nuevos nudos -otra de las claves de la adecuada respuesta a las nuevas exigencias-, lo que ha de ser un nuevo viario metropolitano.

Con el Eje de la Ría, como propuesta básica, completan la nueva estructura:

- Puentes bajos que, por fin, pueden integrar ambas márgenes, eliminada la disfuncionalidad del puerto continuo y que permiten superar la drástica sajadura que ha constituido siempre la Ría.

Entre éstos, destaca el doble puente rotador que, a modo de articulación de los valles transversales y de ambas márgenes entre sí, se propone en el centro del tramo recto del Eje. Simbólicamente, el Rotador encierra -igual que la nueva isla de Zorrozaurre- un espacio que ya no es "de" una u otra margen, sino metropolitano.

- Nuevas vías transversales ancladas en el Eje y que permiten organizar los nuevos desarrollos. Vías, en parte, de nueva traza, y otras, readaptación de las existentes.

En definitiva, una nueva red viaria propiamente metropolitana que se configura a partir de la espina dorsal del Eje y sus nuevas ramificaciones transversales. Se trata de la armadura de los desarrollos posibles.

Aunque la propuesta se centra en esa estructura viaria, aparece como tarea instrumental, de apoyo, contar con una serie de figuraciones de las posibilidades que el nuevo territorio ofrece. Es difícil concebirlas e incluso imaginarlas, al estar latentes, bajo la obsolescencia.

Las ideas básicas son:

- No es un área "periférica" entendida sólo como industrial tradicional o residencial. Por el contrario, abre la posibilidad a zonas de nueva centralidad metropolitana, hasta ahora captadas fuera del centro de Bilbao, por Getxo.
- Por tanto, cabe pensar que surgirán propuestas para su destino terciario y

along the river banks all aim to build a new "chassis" for the city. The definitive recycling of the estuary area is just what the city of Bilbao still has pending. A new city with new zoning must be resurrected from the

latent opportunities buried beneath the ruins. A metropolitan axis must be built, well anchored in the center of Bilbao, running along the left bank of the straight portion of the estuary, between

Zorrozaurre and the Galindo area, and then splitting in two over a low bridge to run parallel along the right bank. The harbor facilities will be moved to the Outer Harbor as of 1997 when it is scheduled to finish. The continuous

inner harbor is no longer functional. Low bridges to integrate both banks of the estuary will also be proposed. Zorrozaurre, now an island, and the area along the rotator in the center of the estuary's straight portion, no longer



El Rotador de Asúa, antes (a la izquierda) y después de la intervención. Esta infraestructura resuelve las conexiones allí donde se articulan los tres valles de la metrópoli: el de Trápaga, el de Asúa y el de la Ría.



La zona del Galindo, antes y después de la actuación. Un desarrollo mixto, que integra áreas residenciales, sector terciario y una nueva actividad industrial, la miniacería.



La pastilla de AHV en Sestao, antes y después (a la derecha). Un pasillo verde separa la zona residencial de la nueva actividad industrial, la miniacería.



La dársena de la Bencideta, y enfrente, Lamiako, antes y después. En la primera podría instalarse un complejo de ocio vinculado al uso de frente de agua, con un museo de la tecnología con vistas a la miniacería. En Lamiako, un parque ligado a la nueva actividad económica.

dotacional singular. El nuevo espacio de la Ría ofrece, por ejemplo, oportunidades para la localización de un Parque Ferial sin las restricciones de la actual Feria de Muestras.

Ello pone de manifiesto la variación que podrían sufrir las cifras propuestas, considerables al efecto de predimensionado y de servir de "oferta" a partir de la cual surjan iniciativas concretas.

● La idea central es la absoluta necesidad de mezcla de usos, y, por tanto, como criterio de ordenación se formula un rechazo expreso al tipo de calificación de suelo habitual, pormenorizado mediante usos únicos y excluyentes. Hacer ese tipo de calificación sería un

nístico, unos toques de densidad/edificabilidad acordes con la idea de ordenación y concepción del espacio. Este debe ser amable, con verde y agua (en contraste con la dureza del humo y la fábrica) cuya densidad bruta, en grandes piezas, no podrá rebasar el 0,2 - 0,3 m²/m².

● Es conveniente -y así se ha hecho- identificar áreas o piezas de oportunidad, pero cada una de ellas, deberá contemplarse en el marco del Proyecto Global de transformación.

Ninguna de esas piezas puede considerarse aisladamente, dando por supuesto que será la que se lleve a cabo y pretendiendo acaparar edificabilidad y aprovechamiento. Tal concepción pondría en cuestión la viabilidad y la iniciativa. Ni los usos ni las actuaciones que se recogen como figuraciones del posible Bilbao futuro han de contemplarse como determinaciones de planeamiento. Pretenderlo sería un grave error de partida.

Sobre la base de una propuesta de soporte infraestructural, la ordenación queda abierta a la definición de diversos proyectos, apoyados en elementos invariantes de estructura.

Esos son los contenidos del Proyecto Estratégico, médula del Avance del Plan Territorial Parcial (PTP) del Bilbao Metropolitano, la nueva figura de ordenación territorial introducida en la Ley del País Vasco. El Proyecto Estratégico es la forma de entender esta ordenación, superando la condición recopiladora y normatizadora que tiende a adoptar. Un modo de aproximarla que empieza a ver frutos, antes de aprobarse formalmente.

El arranque: Programa URBAN y operación Galindo

La transformación del frente de la Ría ha comenzado en el centro de Bilbao, en Abandoibarra, en la operación estrella del Plan General de la ciudad, gestionada por la sociedad interadministrativa Bilbao Ría 2000. La actuación se apoya en el Museo Guggenheim y en el Palacio de Congresos y de la Música, los dos edificios emblemáticos junto con un gran centro comercial urbano.

La recuperación de los suelos llanos del estuario, la propuesta que en parale-

lo se presenta para la metrópoli desde el PTP, abarca un gran número de oportunidades que están en Bilbao y fuera del municipio central, entre éste y El Abra y en la margen izquierda. Esas posibilidades para construir el corazón de la metrópoli, después de formada la aglomeración, no pueden apoyarse sólo en edificios emblemáticos, como en Abandoibarra. Han de presentar mayor diversidad y basarse en infraestructuras, constituyendo -como en Abandoibarra- un gran proceso de reurbanización.

Dentro de esas oportunidades se ha suscitado ya la aplicación del Proyecto Estratégico del PTP en Barakaldo, en el área de la desembocadura del Galindo, uno de los afluentes a la Ría en la margen izquierda. De un lado, en el borde del casco de Barakaldo se ha aprobado la aplicación del Programa URBAN, de la Unión Europea: una actuación de remodelación urbana, concebida como desencadenante de otra más amplia en esa parte de los suelos llanos del estuario, entre el casco y el borde de la Ría. De otro lado, la operación Galindo, integrada en la Actuación URBAN en las 50 Ha. de terrenos que fueron de Altos Hornos de Vizcaya y hoy pertenecen a la Diputación, en esa parte del entorno de la Ría y el río Galindo. Ambas, URBAN/Galindo, serán gestionadas por Bilbao Ría 2000, que ha incorporado en su seno al Ayuntamiento de Barakaldo.

Parte del nuevo Eje de la Ría y otras propuestas del PTP pueden acometerse de inmediato, al ritmo marcado por el compromiso contraído ante Europa de desarrollar el Programa URBAN en los próximos cuatro años. Es preciso recoger las propuestas en una figura de planeamiento urbanístico municipal: las NNSS de Barakaldo, modificadas al efecto y en redacción.

Los resultados de la modificación de planeamiento, que habilite ambas actuaciones, y las acciones que componen el Programa URBAN y la nueva ordenación del área de Galindo se explicarán en otro momento, cuando la modificación de las NNSS sea aprobada. Mientras tanto, el proceso en marcha constituye el embrión de la transformación metropolitana de Bilbao, cuyas claves ha pretendido sentar el PTP.

El edificio Ilgner, sala de máquinas de AHV, es el motor del programa URBAN y Galindo como receptor del Centro de Innovación (CEI) para consolidar empresas innovadoras.



El futuro puerto, que servirá

para competir en Europa,

debe quedar fuera de la Ría.

¿Qué hacer con los terrenos

liberados en ésta?

error aquí e incluso en el nuevo planeamiento en que se plasme y desarrolle este Proyecto. Ese planeamiento deberá abrir posibilidades flexibles para propiciar la generación de iniciativas y propuestas de actuación e inversión. La respuesta incierta del mercado ante un espacio que no ha sido considerado, ha de dejarse abierta. El planeamiento debería ir por delante permitiendo la adaptación a demandas cambiantes.

● Todo ello no significa que no se asienten, y consiguientemente se establezcan en el planeamiento urba-

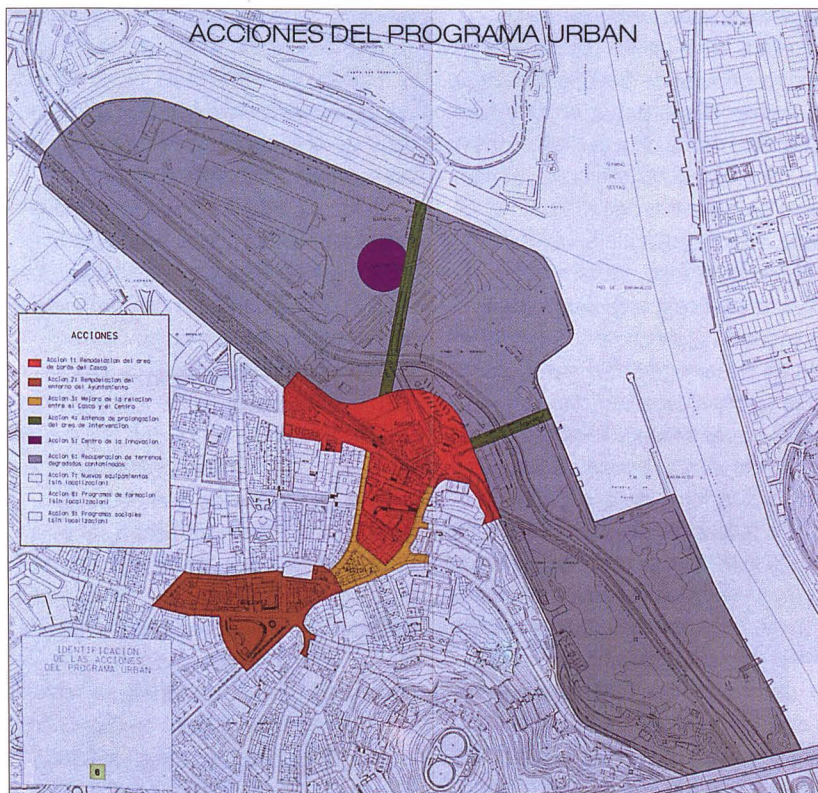
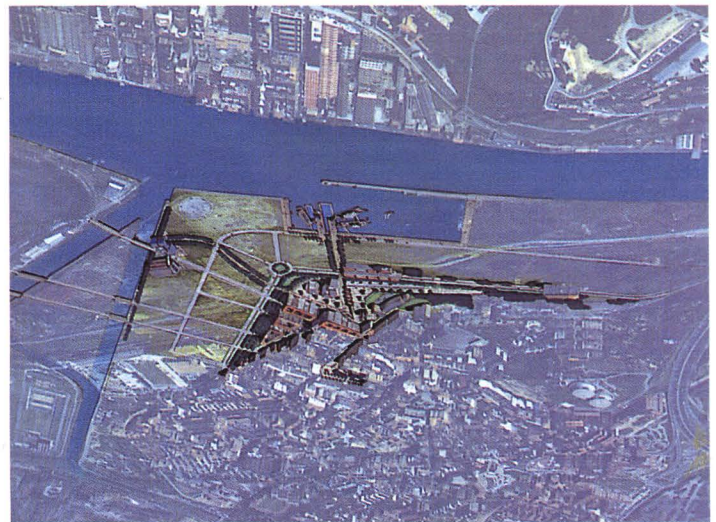
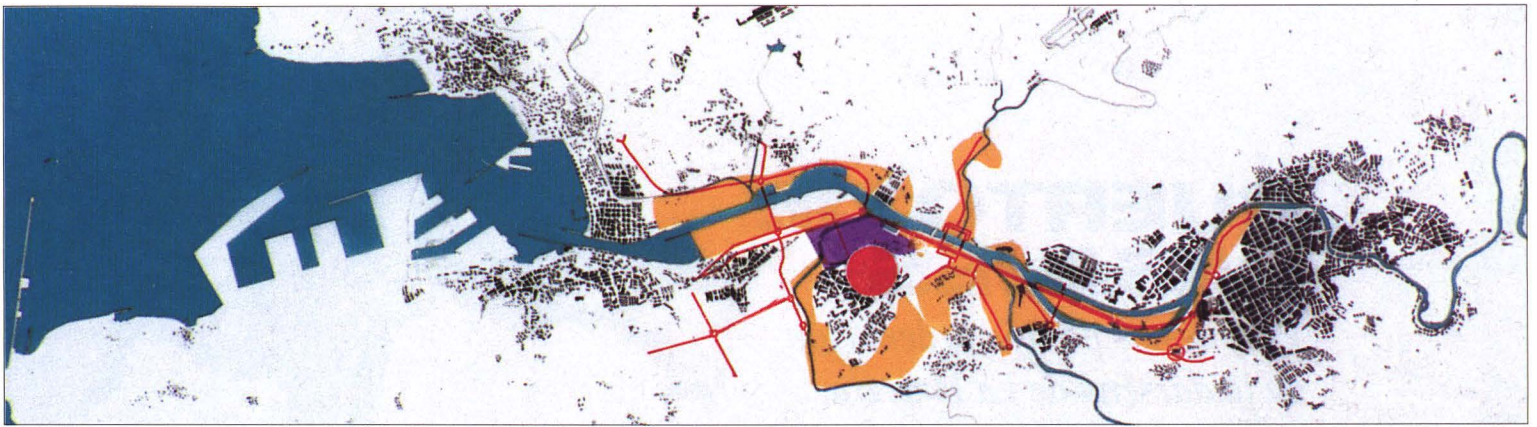
belong to either of the its two banks. They are a symbolic comprehensive area, metropolitan in the true sense of the word. The new "chassis" is to be completed with roads running across the area which anchor the axis to the

road network. Some of these roads will be new, while others will have finally been improved for use as city streets. Urban development is to come before the building itself. The uncovered land enhanced with a

new "chassis" will afford the conditions for investment that were lacking. This new area will offer the area's most highly prized green, waterfront landscape for a mix of uses. It would also have been easier in

Barcelona to build the Olympic City behind Tibidabo, as has always been proposed and done in Bilbao in a sort of fuite en avant to escape the river banks. In Barcelona just as in Bilbao, what one must know how to do is how to see the

ACTUACION DEL PROYECTO GALINDO EN BARAKALDO



El plano de la parte superior de la página localiza el área de actuación del programa Galindo. La fotografía de la izquierda comprende Barakaldo y también la zona de intervención de Galindo, 56 Ha. liberadas por la industria

que eran propiedad de AHV y ahora pertenecen a la Diputación. La fotografía de la derecha es una imagen del área de ordenación y remodelación urbanística propuesta por el programa europeo URBAN y su integración

con la operación Galindo. Sobre estas líneas se presenta el plano de esta ordenación. El mapa de la izquierda refleja las 9 acciones del programa URBAN, que dan pie al comienzo y desarrollo de la operación Galindo.

opportunities, demolition of old factories, land clean-up, and conquest of waterfronts, be they on the Mediterranean in Barcelona or on the estuary in Bilbao. This urban plan has an economic reach. Bilbao is staking its

future on its waterfront, the Basque Country's most exclusive land. Recycling this land will make for an asset for the future. The PTP will not need to be passed in order to be implemented. The mere approval of

specific modifications in municipal plans and budget allocations for public works in infrastructure will suffice for immediate implementation. But in order for this to happen, the plan must be persuasive and gain favor across

different levels of government and different party lines. It must be made clear that in this plan everything is at stake. Yet if it is able to be persuasive, it will have set the groundwork for a once again hopeful future for Bilbao.