

**BILBAO REIMAGINADO**  
**IDEAS PARA UN PLAN**

**ALBERTO LÓPEZ**

**ARQUITECTO**

**Mayo 1989**

**BILBAO**

## INTRODUCCIÓN

En el presente capítulo, vamos a limitarnos a comentar algunos de los aspectos más significativos de las propuestas e ideas recogidas en los planos. No pretende por tanto ser una memoria sistemáticamente expuesta, ya que lo recogido en los planos en gran medida tampoco lo es. Bien al contrario, hemos calificado este documento como un compendio de ideas, presentado como un “Álbum de Imágenes”, con el ánimo de suscitar un debate que nos provoque e incentive a imaginar Bilbao de nuevo. Ideas a las interpretaciones ciudadanas. Ideas plasmadas en imágenes que contiene deliberadamente una cierta carga provocadora, de revulsivo, que nos haga despertar de la inercia que ha caracterizado al pensamiento urbanístico en nuestra ciudad en los años pasados y que aun gravita negativamente sobre todos nosotros.

Un “Álbum de Imágenes” de la ciudad futura que tiene en el capítulo anterior, una serie de imágenes de referencia de aquellas ciudades, elementos urbanos, arquitecturas,..., que consideramos pueden ayudar a comprender o simplemente a ilustrar mejor aquellas otras. Imágenes de referencia que no se trata de copiar ni imitar miméticamente, pero que si dan una pista, incluso un tono, de por donde debieran de ir nuestros planteamientos.

Ideas cargadas con un cierto espíritu de sana ambición, plasmado en imágenes que para muchos resultaran utópicas, a pesar de estar muchas de ellas asomando ya en el próximo recodo de nuestra historia. Ideas para las que ya de antemano esperamos la crítica despectiva de utópicas, por parte de los sectores más conservadores y menos imaginativos de nuestra sociedad. Sin embargo ideas contrastadas, posibles y realizables siempre y cuando la voluntad, la decisión y la ilusión se conciten en cantidades y proporciones adecuadas. Ideas realistas que pretenden hablarnos para decimos que pidamos lo más posible de aquello que algunos consideran imposible.

El texto puede por otra parte entenderse como complementario del presentado en Febrero de 1988 con el título de Diez Tesis para la Elaboración del Plan General de Bilbao. Texto este que hemos decidido mantener en este “Álbum de Imágenes” por considerarlo todavía fundamentalmente válido en el momento actual.

## UN MOMENTO CRUCIAL

Estamos viviendo como ciudad un momento crucial. Uno de esos momentos que los historiadores suelen utilizar para apoyar y construir a partir de ellos el discurso de sus historias, y no decimos esto por los importantes cambios que se están produciendo en el país, sino bien al contrario, y precisamente por nuestra reducida presencia en estos cambios.

Más adelante haremos mención a nuestros graves problemas estructurales, tanto en lo económico, y en lo cultural, como en lo territorial. Hemos caracterizado estos problemas como una crisis global de nuestra ciudad y de nuestra sociedad, adjetivándolas como una crisis de modelo de ciudad industrial y una crisis de la cultura industrial tradicional.

Una crisis, pues que exige e impone un cambio. Un cambio de la base económica de la ciudad hacia nuevos productos, formas, sectores y sistemas productivos.

Un cambio en la dimensión y en los procesos de información, en el transporte, en la estructura espacial y en la estructura de la población. Por ello la ciudad que conocemos, el Bilbao de hoy, debe cuanto antes buscar una nueva vocación y para ello tiene que empezar por plantearse lo que va a ser y lo que puede ser.

Que escenario podemos prever para nuestra ciudad en los próximos años? Pensar que Bilbao pueda crecer poblacionalmente no solo es una utopía, sino un desconocimiento de algunos datos ya evidentes en otras ciudades, tales como, Londres o Pittsburg, que en sus procesos de reorganización productiva han visto perder (trasladar) población en sus municipios centrales.

Bilbao ya no puede ser puerto, y sin embargo el río, como río urbano, es el gran elemento físico desaprovechado, al que la ciudad da la espalda tanto con su ensanche del siglo XIX como con su ensanche de Deusto del XX.

La industria tradicional vasca se bate en retirada. Siderurgia. Bienes de Equipo, Naval, son sectores para los que se puede prever una reconversión permanente.

Subsistirá una cierta empresa moderna y pequeña y se crearán otras vinculadas a sectores nuevos, pero no a la industria tradicional. En esta es hoy ya casi imposible crear empleo y con el transcurso del tiempo lo será cada vez más.

La economía se está volviendo inmaterial, incluso en el sector industrial. Lo que hoy tiene valor en una empresa no es ya la producción directa, sino el montaje, la capacidad tecnológica, la cuota de mercado, la marca, la capacidad de distribución. Lo que hoy valen son los equipos con la idea de una cierta terciarización de la industria, algo sin duda alguna trágico para un área metropolitana como la nuestra con un tejido industrial, productiva y culturalmente tan tradicional.

En cuanto al mercado de trabajo, el sector primario y secundario no llegarán a abarcar, más allá de una tercera parte de la población activa. A que se dedicarán las dos terceras partes restantes?. Estamos en una época en la que hay que inventar el qué hacer. Tenemos que inventar papeles, roles de actividad, tanto para nosotros mismos como para la ciudad. Nueva vocación para la ciudad y nuevas actividades para la población están ahora íntimamente unidas. De esta suma de novedades debe de surgir una nueva ciudad, lo que por otra parte no es algo forzoso y garantizado, sino se pone el esfuerzo y los medios adecuados, como prueba por ejemplo el estancamiento de una ciudad como Liverpool.

Por todo ello Bilbao como ciudad metropolitana, tiene que acabar creyéndose que va a ser una ciudad de Europa, capaz de competir en el concierto de las ciudades europeas, por ejemplo, con Milán, y dejando al margen la visión localista de capitalidad comarcal (término por cierto éste que debiera de desaparecer del lenguaje urbanístico cuando nos referimos a nuestra ciudad) o la provinciana de capital del Norte.

Para ello Bilbao tiene que recuperar su hoy perdida capacidad creadora, reclamando incluso para ello a otros hombres y otras culturas. Bilbao tiene que inventarse nuevas actividades, especialmente en una nueva industria con mayor valor añadido que la tradicional, en una industria tecnológicamente avanzada en un sector como el terciario, cuyas posibilidades de desarrollo son casi imprevisibles.

En este sentido Bilbao tiene que agrandar su mercado financiero incluso a nivel europeo. Dar a los mundos del arte, el deporte, el ocio, la cultura, etc... una dimensión capaz de convertirlos en verdaderos sectores productivos. Convertir la práctica de la investigación y desarrollo científico y tecnológico en pieza clave de nuestra nueva cultura industrial. Hacer que el transporte de pasajeros y mercancías, tanto público como privado, experimente un salto cualitativo, tanto como sector productivo, como por un sustantivo aumento de la capacidad de movilidad y accesibilidad en el interior del área metropolitana y con relación al exterior, aumentando la facilidad de la penetración en los mercados internacionales (aeropuerto).

Procesos todos, estos, que requieren un mínimo umbral de calidad ambiental, al que hay que llegar, y un nivel en la seguridad personal y en la tolerancia en las relaciones sociales que todavía no tenemos.

Al Avance del Plan de Bilbao le corresponde hoy prefigurar las imágenes urbanas de este escenario, algo verdaderamente alejado de la idea tradicional de Plan, como regulador de los mecanismos de edificación, de control y policía urbana. Algo así mismo alejado de la idea de expediente administrativo, elaborado con criterios funcionariales y que hace su camino por los pasillos de la Casa Consistorial.

Y es que como decimos el momento actual es un momento clave. Incluso lo es desde una perspectiva estricta de la disciplina del urbanismo, ya que en Bilbao son perfectamente identificables como hitos históricos sus planes. Recordemos: el Plan del Ensanche a finales del pasado siglo; el concurso de 1926 para el remate de aquel y

desarrollo de los nuevos ensanches de Begoña y Deusto; el Plan Comarcal de 1947; y, por último su revisión en 1963 con el concurso del nuevo poblado de Asúa.

Desde 1963 hasta hoy el vacío. Por eso decimos que este Plan no podemos afrontarlo como quien acomete un expediente administrativo. Que no puede afrontarse como si de una ciudad sin más se tratará. Que no puede caer incluso en dejar todas las decisiones en el marco de la estricta responsabilidad de los políticos locales, ni en los acuerdos del mundo de la política. Que la coyuntura por la que atraviesa nuestra ciudad y su área metropolitana, exige que esta responsabilidad pase también al mundo de otras instituciones, públicas y privadas, empresariales y sindicales, Provinciales y de la Comunidad Autónoma, de los municipios de la margen derecha y de la izquierda. Que se entienda que se está tratando del porvenir de la empresa más importante que tenemos, nuestra ciudad, en la que todos tenemos acciones.

## PLANIFICACIÓN COMARCAL

En la actual situación de atomización administrativa y de planeamiento en nuestra área metropolitana, se produce, cuando pensamos en el modelo de ciudad que se persigue, una dualidad que tiene un cierto aire de contraposición entre modelo de ciudad para Bilbao y modelo de ciudad para el área metropolitana.

En una situación como la actual con un área metropolitana fragmentada y atomizada por partes (municipios), que viene a consolidar el propio planeamiento de ámbito municipal, sin jerarquía ni coordinación alguna, se propicia la tentación cegata de fortalecer hasta el máximo la centralidad bilbaína, amparándose en la independencia territorial y haciendo oídos sordos a las llamadas de solidaridad que lanzan otros municipios de la comarca, con unos estándares de calidad de vida ambiental mucho más bajos.

En esta situación el planeamiento metropolitano se enmarca dentro de un moralmente obligado pacto político y social entre Bilbao y los municipios de la Ría.

En consecuencia el Plan de Bilbao debe de ser entendido como el primer elemento de una revisión profunda del planeamiento metropolitano. No solo con el carácter de un planeamiento supletorio, sino, como el primer acicate para el desarrollo de un verdadero planeamiento metropolitano.

El Departamento de Política Territorial y la Diputación están estableciendo los primeros trabajos para una Directriz de Planeamiento del Bajo Nervión. El Ayuntamiento de Bilbao a través de la Oficina del Plan debe de sumarse de manera efectiva a esta iniciativa y comenzar a establecer los contactos pertinentes.

El Plan de Bilbao debe de caminar en su redacción de forma paralela a dicha directriz, impulsándola incluso, si esta iniciativa flaquease.

Bilbao municipio, por su propia lógica e interés, está obligado a reinventar su área metropolitana. Bilbao es una ciudad que, en sí, es solo ciudad ya que su territorio es un territorio metropolitano. El metro, como un ejemplo de esto, prolongará el corazón de Bilbao en la Comarca.

El planeamiento comarcal no se plantea aquí por pura coherencia disciplinar, sino por una necesidad derivada de un simple planteamiento de operatividad, efectividad y de justicia social en cuanto al reparto y mejora de la calidad de vida. Los barrios más populosos de Bilbao ya no están en Bilbao municipio, sino en su área metropolitana.

Bilbao no tiene pues que obcecarse en aumentar cuantitativamente las funciones centrales, ni plegarse sin más a la demanda del crecimiento terciario. Puede en buena medida compartir este sector con otros subcentros direccionales que están naciendo en

otros municipios de la Ría, aunque reservándose a la vez aquellas opciones o demandas de centralidad más representativas o que conlleven un desarrollo más cualitativo. Se trata de proponer frente a la concentración a ultranza, políticas de difusión de centralidad, con contenidos distintos a la simple descentralización.

## **ALGUNAS CARACTERÍSTICAS DEL AVANCE**

El avance como documento administrativo debe servir desde el primer momento para intervenir en la ciudad. No se debe esperar hasta el final para hacerlo operativo.

Debe estar cargado de imágenes y no de números. De imágenes prueba que prefiguren la ciudad futura. De imágenes tests que provoquen y susciten el debate. Unas imágenes que permitan llevárselas en su cabeza al ciudadano. Que se puedan madurar.

Por esto hemos calificado este documento como un “Álbum de Imágenes”, por no decir un “Álbum de Fotos” o mejor incluso de “Santos”.

Debe ofrecer también una imagen unitaria de la ciudad, poniendo de relieve, que ésta se entiende como un todo. Para ello hay que poner el acento en los elementos que nos ayuden a conformar esa imagen a riesgo de simplificar. Una imagen incluso esquemática y sintética, que el ciudadano la pueda aprender sin gran esfuerzo. Un esquema y una imagen nuevos de la ciudad que el ciudadano los pueda incluso describir y trazar con facilidad.

## LA IMAGEN RENOVADA DE BILBAO

Los cambios productivos y funcionales en los que está inmersa la ciudad de la Ría, conllevan una transformación profunda de su imagen, transformación que se debe a la pérdida de lo que podríamos llamar la imagen de la ciudad industrial. Una imagen para unos fea y agresiva, y para otros, con carácter. En cualquier caso una imagen que de forma languideciente se acaba poco a poco.

La Ría industrial iluminada nocturnamente por los Altos Hornos, podría ser uno de los fotogramas más clásicos, en los que se ilustraba el poderío y la pujanza de una burguesía emprendedora que ha dejado en el puente transbordador de Alberto del Palacio su hito urbano más ilustrado.

Sin embargo, hoy se da una nueva situación que está exigiendo una renovación de aquella imagen periclitada, que ya empezamos a entender como una imagen perteneciente a nuestra memoria histórica.

Bilbao y la Ría como ciudad metropolitana, exigen hoy ser pensadas de nuevo en términos de imagen unitaria, de definición formal de la ciudad como un todo.

El Bilbao que tiene que nacer con el nuevo siglo, no solo tendrá que estar fundamentado en nuevas estructuras productivas, sino que ha de presentar una imagen renovada en coherencia con aquellas estructuras, con un chasis urbano reconvertido, con nuevos hitos urbanos, con nuevos símbolos y monumentos que nos hablen de otra modernidad diferente a la arquetípica modernidad de la ciudad industrial a la que todavía hoy responde. Modernidad que solo podrá venir de las nuevas formas evolucionadas de la producción industrial, del mundo de los servicios y de la distribución, del conocimiento científico y tecnológico, y de la cultura.

Para ello hay que recuperar la idea hoy tan devaluada de “progreso”, que nos ha llevado a defender hasta el exceso las formas más conservadoras del conservacionismo urbano, la ideología del crecimiento cero y el ecologismo de manual mal entendido.

Para ello hay que recuperar un cierto optimismo en el talante para con nuestra ciudad, retomando la práctica casi ya olvidada de un cierto riesgo a la hora de proponer nuestras ideas, excesivamente lastrados por el temor funcional de los pasados años.

Hay que acabar de perder miedo al peso excesivo de nuestra historia. Hay que empezar a plantearse proyectos de envergadura, metas importantes, aunque hoy no tengamos para conseguirlas todos los medios ni todas las soluciones. Hay que creer en el futuro y en nuestra capacidad para conformarlo.

¿Cuáles pueden ser hoy los nuevos elementos, los nuevos monumentos en los que ha de condensarse la imagen renovada de Bilbao? Creemos que como elemento central hay que situar la Ría. No una ría entendida como canal de comunicación industrial, en que

se apoyan las industrias y a la que la ciudad (la otra) de la espalda, sino una ría entendida como vértebra urbana en la que se vuelca y refleja la ciudad. Cambiar pues la ría, su función y su imagen para redescubrirla desde la ciudad es, un objetivo fundamental. Esto quiere decir recuperar decididamente sus márgenes levantando en torno a ella los símbolos de la nueva modernidad.

## LA FORMA DE BILBAO

El elemento formal que caracteriza fundamentalmente a Bilbao es la Ría. La amplia forma en “S” que ésta describe entre el Casco Viejo y Elorrieta hace que se den múltiples maneras en la forma de entregarse la ciudad contra ella. A la vez su sinuoso trazado y la fuerte e intrincada topografía, posibilita variados puntos de vista desde los que se descubren visiones insospechadas mucho más ricas que las de una ciudad plana.

Bilbao no está precisamente necesitado de trazados barrocos o de calles curvas para aumentar su complejidad urbana. La complejidad topográfica del territorio en que se asienta y su forma como respuesta a aquel, son ya suficientemente complejos y diversos en términos de forma urbana.

La forma de la Ría que se abre entre las colinas del valle que la alimenta, unida a la de algunas piezas especialmente significativas por su trazado o por su clara definición formal, tales como el Casco Viejo, el Ensanche del XIX, El Ensanche de Deusto,..., piezas que se engarzan como cuentas en el desarrollo de aquella, son los elementos en los que se concreta la forma de Bilbao.

De ahí que una intervención revisadora de su función y de su forma tendría que centrarse en primer lugar, en el tratamiento y la reconsideración de aquel elemento de su nueva función, de su forma y de su imagen.

Dibujar por tanto Bilbao, dibujar su forma, exige ineludiblemente dibujar en primer lugar su Ría y después todo lo demás. La forma de Bilbao que los bilbaínos llevan en su cabeza, la que les permite orientarse, dividirla, clasificarla, redescubrirla,..., se estructura a partir de la Ría, hasta el punto de convertirse en una inconsciente imagen arquetípica, que actúa automáticamente como mecanismo formal de comparación cuando el bilbaíno se enfrenta a otra ciudad. Repensar hoy Bilbao o reimaginarla de nuevo implica ante todo pensar la ciudad desde su origen, desde su raíz, lo que es lo mismo que decir desde su Ría.

Planificar el futuro Bilbao, es hoy una vez más, planificar el espacio que define la Ría. Esta es una visión para entender nuestra ciudad que se convierte incluso en la clave metodológica que puede y debe orientar cualquier propuesta de intervención, y eso es así porque, en la Ría se condensa la identidad profunda de nuestro territorio.

## **EL PUERTO INTERIOR Y LA CIUDAD**

Cuando hablamos del Puerto interior queremos con ello referirnos a los muelles del interior de la Ría, y especialmente al tramo correspondiente al término municipal de Bilbao, aguas adentro a partir de la desembocadura del Cadagua.

El traslado paulatino hacia el exterior de la actividad portuaria es una circunstancia histórica, a la que el puerto está avocado y hoy nadie discute. Otra cuestión es la celeridad mayor o menor de este proceso, incardinada lógicamente por el marco económico. En otros momentos de mayor auge este traslado paulatino se estimó rápido haciéndose reiterados estudios para la explotación portuaria del puerto exterior.

La década de mediados de los 70 a mediados de los 80, con su pronunciada crisis económica, especialmente grave en la Vizcaya Industrial, ha ralentizado e incluso parado este proceso, llevando a reforzar las posiciones que el puerto tenía enclavadas en el interior de la ciudad. Sin embargo el auge del momento económico actual abre de nuevo perspectivas más halagüeñas, que permiten replantear otra vez la cuestión de la relación del puerto con la ciudad, con una visión más optimista del desarrollo tanto del uno como de la otra.

Nadie duda ni cuestiona el hecho de que el puerto de Bilbao no solo es una infraestructura fundamental para el desarrollo económico de un gran hinterland sino que en sí mismo debe ser entendido como una de las empresas más importantes de Vizcaya, más rentables y con mayor capacidad inductora en las actividades económicas de aquel hinterland y de área metropolitana.

En este sentido su prometedor futuro requiere de un desinteresado apoyo institucional a todos los niveles. Sin embargo ese prometedor futuro va unido a un esfuerzo de desarrollo, que hace obligado el planteamiento del puerto exterior, y ello tanto por el propio puerto en cuanto a la consolidación de su papel en el concierto portuario internacional como la participación de la propia ciudad de Bilbao en el concierto cada vez más competitivo de las ciudades Europeas.

Y es que si bien, es un acierto entender el puerto como un fundamental capital fijo, al que es necesario saberle sacar rendimiento, no es menos cierto que también lo es la ciudad en sí y por sí misma.

Entender la ciudad como capital fijo, como fuerza productiva, no solo como residencia, y marco de consumo potencial (por otra parte aspecto muy importante si tenemos en cuenta que la comarca de la Ría se aproxima al millón de habitantes), sino como un gran sistema prestador de los más diversos servicios, desde el comercio, a la comunicación, la ciencia, la tecnología, el arte y la cultura es fundamental.

Así cuando hablamos de competir en el concierto de ciudades Europeas nos estamos sobre todo refiriendo a un conjunto de factores que entendidos desde parámetros

económicos permite, hablar de ciudades prósperas o en decadencia, de ciudades ricas o ciudades pobres, de ciudades cosmopolitas o ciudades provincianas.

En este sentido nos atrevemos a afirmar, que la actual configuración del puerto interior está actuando en la ciudad como una pesada carga regresiva, que de mantenerse impedirá a esta conseguir aquellos niveles de calidad que como ciudad europea moderna está demandando, en los umbrales, prácticamente ya, del siglo XXI.

Desde aquel análisis económico, desarrollo portuario y desarrollo urbano (cualitativo) coinciden y pasan por el traslado paulatino del puerto interior al exterior y por la incorporación de los espacios que ocupan los muelles a la ciudad.

Para ello el puerto necesita también romper con su tradicional antagonismo con los municipios ribereños y con la inercia y el miedo inversor que ha dejado en todos nosotros la reciente crisis. Necesita volver a recuperar un poco de la ambición y optimismo de aquellos años en los que se planteó el “Superpuerto”.

Todos hemos de ser conscientes que la recuperación de la calidad urbana de nuestra área metropolitana, nunca será posible si el Puerto Autónomo como institución, no camina conjuntamente y al paso, con el resto de las entidades administrativas que tiene competencias en el territorio de aquella área.

El Plan de Ordenación de Bilbao desde esta perspectiva, está en la obligación de partir de estos presupuestos.

## **EL EJE DIRECCIONAL DE LA RÍA**

Hemos hecho reiterada mención a la necesidad de condensar en la Ría la nueva imagen de la ciudad de Bilbao. Esto se concreta en la propuesta de lo que hemos dado en llamar el “Eje Direccional de la Ría”. Un sistema urbano que partiendo a la altura del Ayuntamiento llegue hasta Zorrozaurre, reconvirtiendo para la ciudad la Ría y sus márgenes, y de un modo especial, el margen izquierdo, en la parte correspondiente a la antigua vega del río Elguera, esto es, la Campa de los Ingleses y de Euskalduna. La reciente desaparición de la actividad en estos astilleros y el previsible traslado de la estación TECO, posibilita esta gran operación urbanística que ha de representar para la ciudad un verdadero hito histórico.

El planeamiento que para ello se propone es el de crear un gran parque lineal en la vega del Elguera, desarrollando puntualmente y con el criterio de la menor ocupación, una serie de edificios en altura, con unos usos seleccionados del máximo valor añadido. Esto representa el desarrollo de tipologías edificatorias de torres de gran altura, destinados al uso de oficinas de carácter direccional, destinadas tanto a las compañías y empresas privadas como a la administración pública.

Sobre este parque y paseo continuo a lo largo de la Ría, podemos distinguir cuatro áreas direccionales en las que se concreta aquel aje. La primera de ellas sería Uribitarte, en donde está previsto un gran complejo comercial (Depósito Franco) y en donde, hay un verdadero proceso de adecuación de los actuales edificios para su transformación en actividades terciarias y de oficinas, a lo que lógicamente contribuye la presencia del edificio Albia, por cierto el segundo edificio más alto de Bilbao, después del Banco Vizcaya.

La segunda sería la propuesta que formulamos para la Campa de los Ingleses, en donde se plantean tres torres gemelas de oficinas y en donde se propone ubicar el Gran Teatro de la Ópera.

La tercera se orienta en los terrenos de Euskalduna y plantea en primer lugar dos torres así mismo gemelas pero de una altura mayor. El enfoque de éstas ha sido el de concentrar en ellas el mundo de las actividades, relaciones y negocios que desde el País Vasco planteen una relación con la Europa de las Comunidades. Dos torres, una de las cuales podría acoger a las administraciones públicas y otra a las compañías privadas. Las hemos llamado “Torres Europa” y hemos pensado que en ellas podría estar así mismo localizado un gran centro de comunicaciones.

Esta área se complementa con un puerto deportivo, construido a partir de la recuperación de los diques secos y de la rampa de lanzamiento de buques del antiguo astillero. Ni que decir que tiene que el futuro de este puerto está vinculado a la regeneración de la Ría, objetivo este en el que estamos obligados a confiar.

El puerto deportivo se equipa además con una estación marítima, en donde atracarán los ferrys que lógicamente acabarán surcando la Ría, un museo del mar, acuario y museo naval y un club náutico con sus correspondientes escuelas de navegación. Cabe apuntar que en la punta de uno de los espigones, se ha diseñado una pasarela que permite acceder al extremo de la isla de Zorrozaurre.

El puerto deportivo en el interior de Bilbao es una idea que nos parece especialmente sugerente, además de muy atractiva para la imagen de Bilbao.

Todo el eje direccional se encuentra vertebrado por un canal de comunicaciones que discurre en su mayor parte enterrado y que está formado por una vía rodada y el ferrocarril del BPT.

Bajo rasante y con acceso desde aquel canal de comunicaciones, se encuentran bajo los Centros Direccionales las plantas de aparcamiento, presentando fachadas contra la Ría y convirtiéndose en estos casos en locales con uso más cualificado de tipo terciario.

Tanto la Ría como el Canal a lo largo del Eje Direccional, estará jalonada por nuevos puentes y pasarelas peatonales. En este sentido no está de más, para ampliar el cambio de óptica en el tratamiento de la Ría y de sus márgenes, hablar de “Bilbao de los Puentes”. Puentes que por cierto deberán de ser por su reducida altura en su mayor parte levadizos, giratorios,... pero en cualquier caso practicables, si queremos mantener una navegación, aunque sea deportiva, en la Ría.

Un mínimo comentario merece el puente de Olaveaga que discurrirá entre la Feria y Enekuri y el puente de las Minas entre Miravilla y Santatxu, puentes ambos entendidos como tales, es decir, puentes altos que no viaductos. Puentes significativos, tanto por su trazado como por sus sistemas estructurales (nosotros los vemos colgante). Puentes planteados no a escala de microubanismo, sino a escala de la ciudad, contribuyendo a definir su imagen como nuevos monumentos urbanos de una imagen renovada de la ciudad.

## ZORROZAURRE

Cualquier propuesta de intervención para Zorrozaurre debe ser entendida en el marco de planeamiento que define la Ría, resultando ser desde esta óptica, una de las posibilidades más importantes para apoyar en ella la reconstrucción de la imagen y de la función de Bilbao como ciudad central.

Se habló no hace mucho de seguir desarrollando en aquella área una actividad industrial de tipo tradicional. Después se pasó a pensar que podía acoger un cierto desarrollo residencial. Finalmente las propuestas iban por combinar este uso con los desarrollos de terciario.

Nosotros por el contrario siempre hemos estado convencidos de su vocación direccional y terciaria, como pieza fundamental de una nueva Ría, entendida en su tramo bilbaíno, como Centro Direccional y columna vertebral de una ciudad metropolitana moderna, de la que Bilbao como ciudad central, sería su núcleo de cabecera.

Vocación direccional que la entendemos extendida a los más diversos campos y sectores, tales como: el terciario y los servicios dentro de un cierto nivel de calidad: el mundo de los negocios en sentido general, el mercado financiero, la administración pública en sus distintos estamentos, los equipamientos y servicios de tipo cultural y educacional, la residencia especializada (hotel, colegios mayores, residencias,...). Zorrozaurre así mismo podría acoger los edificios y sedes direccionales de importantes compañías.

En este orden de cosas hay que hacer mención especial a la posibilidad de desarrollo en la área de un cierto uso industrial pero entendido éste en una clave bien distinta a la tradicional. Nos estamos refiriendo a la implantación de empresas tecnológicamente innovadoras (ETis), esto es, empresas que incorporen innovación, o pertenecientes a áreas tecnológicas en el proceso de rápida evolución (electrónicas, informáticas, telecomunicaciones, biotecnología, nuevos materiales,...) o presten servicios relacionados con los mismos. Empresas dotadas de una estructura profesional muy cualificada, con un peso importante de I+D y un mercado eminentemente de tipo profesional, más dirigido a la venta entre empresas que a consumidores, y con productos caracterizados por su intangibilidad, frente a los productos materiales de la tradicional industria transformadora.

Una industria cimentada en un nuevo sistema mucho más imbricado de relaciones entre la producción, la ciencia y la tecnología. De ahí que su localización próxima a un nuevo y moderno politécnico sea fundamental.

Por otra parte una industria totalmente limpia, con una exigencia mucho menos matizada de sus programas funcionales, en lo que hace al condicionamiento de su arquitectura, con unas exigencias de espacio construido mucho menor, dada la dimensión mínima que ahora tiene la maquinaria y sin embargo con una mayor calidad

ambiental, que conlleva una menor ocupación del suelo. Nuevas topologías arquitectónicas por tanto, espacialmente sencillas pero a la vez equipadas con los más adelantados medios tecnológicos de producción, comunicación y servicios. Un tipo de uso y arquitectura que estaría a caballo entre la fábrica y la oficina.

No se trata sin embargo, de lanzar un sector punta prácticamente autónomo y despegado de nuestro actual sistema industrial (esto, además de seguramente imposible sería en el caso de conseguirse, un fracaso para todos). Se trata por si contrario, de entender esta propuesta como una profundización y desarrollo de aquel sistema. Precisamente en esto estaría el éxito para el futuro del conjunto de nuestra ciudad.

El planeamiento pues es el de creación de un “Complejo Empresarial”, orientado a la investigación y desarrollo en las áreas Científico-Tecnológicas y destinado a acoger empresas con tecnología punta.

La apertura definitiva del Canal de Deusto acabará conformando la península de Zorruaurre como una isla, con lo que a su localización y morfología se le dota de un especial atractivo e interés, pleno de referencias y evocaciones, lo que le hará adquirir un papel destacado en el conjunto de la ciudad. Forma urbana y actividad se concitan en este caso para crear un trozo especialmente significativo de la ciudad.

En la propuesta que avanzamos se han prediseñado una serie de elementos que consideramos deben de estar presentes en este Complejo Empresarial. Así proponemos en el extremo Sur de la Isla, dos torres gemelas como Centro Direccional del Complejo. La particularidad del diseño de estas estriba, que entre ellas discurre el gran puente colgante curvo que proveniente de la carretera de Enekuri, se entrega a la nueva rotonda frente a la Feria de Muestras. Los edificios proyectados podrían tener una serie de plantas de aparcamiento hasta llegar al nivel del puente, para después desarrollar oficinas en altura. El puente por otra parte, se piensa podía estar colgado de estos dos grandiosos pilones que enmarcan y emblematizan la entrada a Bilbao. La evocación de Marina City de Chicago es evidente.

En el extremo Norte se propone así mismo un segundo edificio de oficinas. Para significar más este punto que el viajero de la Ría se encuentra de improviso al acometer la curva de Elorrieta, se ha propuesto provocadoramente la forma de columna que Adolf Leoos presentaba al concurso del Chicago Tribune.

Entre estos dos edificios, la Isla se entiende como un verdadero porque jalonado de edificios, en general de reducida altura. Edificios estos entendidos como pequeños contenedores de empresas de avanzada tecnología. La Isla se equipa además con un centro de encuentros, dotado de todo tipo de servicios a la empresa, con auditorium, salas de conferencias, servicios administrativos, financieros, de relaciones empresariales, jurídicos,...

Otro equipamiento que se considera necesario es un hotel, pero que esté a su vez diseñado para combinar las más variadas formas y regímenes residenciales, con el fin de

mantener en la isla una cierta población permanente. Así mismo se prevé un gran centro comercial, capaz de cubrir los niveles de exigencia de servicios personales. Por último se propone la creación de un museo, biblioteca y centro de documentación de las nuevas tecnologías. Este centro podría a su vez prestar una actividad formativa.

Otros tipos de edificios, hoy imprevisibles, podrían tener cabida en el Complejo. Para ello sería preciso no prefigurar excesivamente la normativa edificatoria ni los usos. El Plan en este caso, debiera limitarse a crear la parrilla varia necesaria como para servir de soporte a un desarrollo de estas características. En cuanto al esquema viario propuesto, nos limitaremos a apuntar que se ha diseñado un anillo periférico, con el fin de dejar el espacio interior de la Isla como un parque, en el que se asienten los edificios, conservándose en cualquier caso un paseo peatonal de borde de Ría.

El anillo viario se conecta mediante sendos puentes situados en los dos extremos de la isla, a las márgenes opuestas de la Ría y el Canal. Por último el anillo se cierra en el centro de la isla con el fin de reducir los recorridos, conectándose también en este punto con la parte opuestas al Canal.

Dada la importancia de la actividad que se desarrollará en la isla, hemos propuesto la creación de una estación de metro, no recogido en el proyecto original de éste y que proponemos ubicar en el Centro Direccional de la Isla.

## LA ZONA DE BASURTO- SAN MAMÉS

Esta área de grandes equipamientos ha carecido desde hace años de un proyecto claro. Su destino equipamental es indiscutible, pero se viene planteando varias cuestiones fundamentales hasta hoy nunca resueltas.

En primer lugar hay que mencionar, la ausencia de un chasis o estructura viaria de soporte que ordene de una manera clara y jerárquica, la simple yuxtaposición actual de los equipamientos allí existentes.

En segundo lugar, la necesaria puesta al día, reconversión o cambio de destino de varios de estos equipamientos, plantea temas tales como: la modernización de Basurto; el futuro de Garellano (los actuales usos de este antiguo cuartel no pueden entenderse como definitivos, ya que su suelo está llamado a acoger actividades de más calidad y valor añadido); el futuro de la Casa de Misericordia, institución ésta que está clamando por un profundo replanteamiento más acorde con la avocada hacia una Universidad Politécnica; el futuro de la Feria de Muestras, acabando con el crecimiento anárquico de edificios llevada a cabo a partir de la entrada en crisis del ferial de tipo universal; el futuro de S. Mamés...

El área ha sido parte permanentemente inacabada del ensanche (recordemos que ya fue objeto de un concurso ganado por Bastida en 1926) con la particularidad de que lo allí asentado, se ha hecho poniendo sus ojos estrictamente en el interior de aquel ensanche y dando la espalda a una Ría, que no era entendida como parte de la ciudad, sino como un canal de comunicaciones industrial.

Cambiar esta situación, darle la vuelta haciendo que la ciudad se asome al espacio que conforma la ría es fundamental. Lo requiere el diseño del área en sí misma; lo requiere el remate del propio ensanche que está pidiendo a gritos asomarse a la vega de San Ignacio a través de este balcón natural que es la meseta de S. Mamés; lo requiere el conjunto de la ciudad que ya no se acaba en la barrera del río como lo hacía la ciudad del Siglo XIX, sino que se extiende desde hace años por la vega de San Ignacio, entrando con el río en el resto del área metropolitana.

Con el nuevo chasis viario que se propone, la zona verá mejorada de manera ostensible su accesibilidad, ya que en ella concurrirán a través de la nueva rotonda situada en su parte Norte, los nuevos accesos desde la Solución Sur que sustituirán a las actuales de Sabino Arana; el gran puente colgante proveniente de la margen opuesta, con conexiones en la Avda. del Ejército y la carretera Enekuri; la prolongación de la Gran Vía y los accesos al centro direccional de la Ría.

Esta nueva ordenación viaria que tendrá su continuidad como penetración en el interior del casco de Bilbao, a través de la Avda. del Ferrocarril, una vez cubierto este, se convierte en la piedra de toque para la ordenación del conjunto de piezas que componen o han de componer esta nueva zona. Estas piezas son: El Hospital de Basurto, La Feria

de Muestras con sus ampliaciones, El complejo formado por El Palacio de Congresos y Exposiciones, el Auditorio y el Expo-Hotel; El Instituto Politécnico; El Campus Universitario con los Colegios Mayores del Politécnico y de la Facultad de Medicina; y por último el Campo de San Mamés.

Esta potente estructura de accesos requiere lógicamente una importante dotación de aparcamientos. Para esto se ha propuesto una serie de parkings subterráneos bajo algunas de las piezas mencionadas, con capacidad suficiente como para cubrir las demandas planteadas y poder mantener el objetivo, de que de la superficie quede prácticamente proscrito el vehículo parado y esto por el criterio de facilitar y priorizar los movimientos peatonales en un área, en la que éstos se dan de manera muy intensiva como consecuencia de los usos previstos.

Estos parkings podían llegar a estar conectados entre sí, pudiendo así mismo, tener el acceso directo a la estación intermodal sin necesidad de salir al exterior. El conjunto de sus capacidades se ha hecho considerando para todos ellos dos plantas. En el edificio principal de la Feria se han previsto un total de unos 2600 aparcamientos y sus correspondientes servicios y dotaciones. En el edificio auxiliar un total de 750 plazas. En el complejo del Palacio de Congresos 1700 vehículos. Por último en el Campus Universitario 1400 vehículos.

Toda esta suma de grandes equipamientos metropolitanos, estará en cuanto a transporte de pasajeros excelentemente servido por la nueva estación intermodal de San Mamés, en donde coincidirán: el metro, el BPT de Renfe y la estación de autobuses urbanos e interurbanos.

Merece la pena mencionar la previsión que se ha hecho de conectar la plataforma de la feria, con el puerto deportivo ubicado en los antiguos diques secos de Euskalduna. Como se menciona en otra parte en este puerto se ha previsto una pequeña estación marítima a la que llegarán y de lo partirán los ferrys que algún día deberán de recorrer la Ría. La conexión entre los dos cotos se propone resolver con un emblemático ascensor exterior y una leve pasarela, desarrollando así una tipología de transporte que tiene desde hace años ya una singular presencia en nuestra ciudad.

La plataforma de Basurto San Mamés, debe ser ahora entendida además de cómo remate del ensanche, que es preciso acabar de una vez por todos, como una parte del nuevo Eje Direccional de la Ría. Es decir ha de volver a ser vista y pensada de nuevo desde la Ría, a la que por cierto se presenta hoy con una fachada propia de una trastienda de la ciudad.

Sus equipamientos, el Politécnico, la Feria y el Complejo del Palacio de Congresos deberán estar unidos funcionalmente a aquel Centro Direccional y al Complejo Empresarial de Investigación y Desarrollo Científico y Tecnológico de la Isla de Zorrozaurre. En consecuencia, todo ello debe ser entendido como un conjunto sometido a un criterio central de planificación.

## **LA UNIVERSIDAD POLITÉCNICA**

Una ciudad cuyo futuro pasa indefectiblemente por una profunda reconversión del sector industrial que la define y caracteriza, requiere para llevar adelante esa reconversión de una UNIVERSIDAD POLITÉCNICA, que la sirva de soporte tanto como centro de investigación, como de formación de los cuadros técnicos necesarios. Cuadros cuya formación será el cimiento de una nueva industria que está obligada a basarse en procesos tecnológicos renovados y avanzados cada vez más alejados de la industria manufacturera y cada vez más vinculados a los procesos de investigación y desarrollo científicos. Una industria cada vez más caracterizada por la intangibilidad de sus productos.

La actual Escuela de Ingenieros y el proyecto de Instituto Politécnico deben entenderse como el núcleo de aquella Universidad, de ahí que deba respaldarse cualquier actuación en este sentido.

Su ubicación actual es excelente, debiéndose facilitar su expansión en cuanto a reserva de suelo para permitir su desarrollo. En este sentido en la propuesta que aquí se recoge, se avanza una posible ampliación del centro educacional en cuanto tal, además de un área complementaria a modo de “campus”, en donde se prevé que puedan localizarse: las oficinas generales; los laboratorios y talleres de investigación; las viviendas de los profesores; el colegio mayor de los estudiantes,... Este campus se complementa con la facultad de Medicina de Basurto y el colegio mayor vinculado a esta facultad.

La Universidad Politécnica se verá por otra parte, adecuadamente complementada con el Complejo Científico Tecnológico que se propone desarrollar en la isla de Zorrozaurre. Una relación esta, la de Universidad- Empresa, que puede inaugurar una colaboración verdaderamente estratégica para el futuro de nuestra industria. Colaboración que aunque excepcional en nuestro medio cultural e industrial, resulta habitual en otras sociedades y países avanzados a los que, como en tantos otros sectores, nos pretendemos aproximar.

Mantener dentro de la ciudad central tanto este politécnico, como una industria científica y tecnológicamente avanzada, resulta por otra parte más que conveniente para mantener un alto índice de diversidad urbana y un papel de cabecera de la ciudad central.

## LA FERIA DE MUESTRAS

La feria de muestras de Bilbao tanto como institución como por sus implantación e infraestructura se encuentra en un momento clave de su desarrollo, que podríamos caracterizar como de crisis de identidad.

La situación de la institución ferial en España, está sometida a unos profundos procesos de transformación, derivados tanto del fuerte desarrollo reciente de alguna de las ferias (Zaragoza, IFEMA,...) como de la ampliación del número de estas, todo ello hasta el punto de haberse hablado del la “Guerra de las Ferias”, queriendo con ello ponerse de relieve, la dureza de la competitividad, para mejorar lo que pudiéramos llamar sus cuotas de mercado computadas, en número de asistentes a los distintos certámenes que cada una organiza.

La feria de Bilbao desde que dejó de ser una feria de modelo universal, por evidente crisis de este modelo, para orientarse hacia un modelo múltiple de certámenes especializados, está pasando por una crisis permanente en busca de un espacio o campo específico que le permita competir satisfactoriamente en el concierto de ferias españolas. Esta situación tiene su reflejo tanto en la pública crisis de sus órganos de gobierno, como en la incapacidad para formular un proyecto urbanístico y arquitectónico único y coherente, en respuesta a una idea o proyecto claro de feria del que es preciso disponer y del que en este momento, se carece.

Aunque la feria de Bilbao, mantiene en la actualidad un número de certámenes elevado (diecisiete), solamente la Bienal de la Máquina de Herramienta y Ferroforma tienen una dimensión y trayectorias consistentes. El resto de los certámenes presentan un carácter muy complementario tanto por las exigencias de superficie de exposición como por su peso específico y nivel de consolidación. Muchos de estos certámenes tienen un claro carácter local e incluso a veces su papel fundamentalmente lúdico que, poco tiene que ver con el destino económico de la Feria.

La feria se encuentra desde hace varios años en una situación dubitativa, sin un proyecto claro que le permita desarrollar el esfuerzo necesario para dotarse de unas instalaciones suficientemente amplias, adecuadamente dotadas y significativamente emblemáticas como para consolidarse definitivamente, no solo como la feria del País Vasco ni del Norte de España, sino como una feria puntera a nivel estatal en competencia con las de Barcelona y Madrid. Un ejemplo que debería servir de baremo y acicate a nuestra institución ferial, podría ser el de esta última, con una agresividad y una competitividad dignas de admiración. Frente a ello nuestra institución ferial, al margen de los tiempos que corren, sigue reclamando una intervención proteccionista y distributiva del Estado de cara a una regionalización ferial. Mientras Madrid acomete unas nuevas instalaciones feriales en el Campo de las Naciones, en una excelente localización próxima al aeropuerto de Barajas.

En el supuesto de que aquel proyecto ferial fuera definitivamente explicitado y acometido con la decisión que requiere, la feria se encontraría frente a una alternativa de elección: o bien trasladarse a otra localización o reformar profundamente sus actuales instalaciones.

Sobre la posibilidad de traslado el tema ha sido reiteradamente debatido, habiéndose hablado de múltiples localizaciones, tales como la Avanzada en Lejona, Amorebieta y últimamente Zorroza. Esta opción de traslado plantea múltiples dudas, visto especialmente la mencionada crisis de la institución. Además, el alejamiento de la ciudad central le hace por una parte perder los servicios y equipamientos de esta, y por otra, al perder su carácter urbano pierde en cierta medida la capacidad de ofrecer una parte de sus certámenes menores más especializados, que parece que requieren para su éxito de una posición central de elevada accesibilidad. Quizás una de las virtudes mayores que tenga la actual feria en este sentido, sea precisamente la de su centralidad.

Los inconvenientes vienen de la mano de la falta de espacio para su exposición; de su prácticamente inexistente aparcamiento, que para un recinto ferial es casi una cuestión estratégica; y de lo inadecuado de su arquitectura totalmente carente de los necesarios aspectos significativos y emblemáticos que un conjunto expositivo debe sin lugar a dudas presentar.

Vistas así las cosas, nuestra opinión es que debe asumirse la actual localización, pero acometiéndose una profunda reforma de las actuales instalaciones con un proyecto unitario y una programación paulatina de las obras que sea compatible con la celebración de certámenes. Una solución está que es perfectamente posible en el espacio de que se dispone, para desarrollar una superficie de exposición de unos 100.000 m<sup>2</sup> y un volumen de aparcamiento de unos 3500 vehículos, capacidad esta de aparcamiento, que permitirá hacer frente mínimamente a las situaciones punta y de coincidencia de eventos, en los distintos equipamientos implantados en la zona.

El desarrollo paulatino del proyecto permitiría una adecuada programación financiera, de acuerdo tanto con las exigencias de superficie, como con los medios económicos disponibles en cada momento.

Por otra parte la localización de la feria en San Mamés adquiriría un nuevo significado, en la medida en que pasaría a formar parte del nuevo eje direccional de la Ría y Zorrozaurre.

En nuestra propuesta, la feria gozaría además de una excelente accesibilidad desde los distintos medios de transporte, con la creación de la estación intermodal de San Mamés donde concurrirían, el ferrocarril metropolitano, el BPT de Renfe y las líneas urbanas e interurbanas de autobuses.

El avance del diseño que proponemos divide la superficie de exposición en dos edificios diferenciados aunque conectados entre sí. El primero de ellos el edificio central en el que debiera de emblematicarse la feria de Bilbao y que acogería las grandes

exposiciones. Podría desarrollarse en dos plantas con accesos rodados directamente a ambas, una con entra desde la gran rotonda del lado Norte y otra desde la nueva Avda. del Ferrocarril que pasaría en este caso a convertirse en la “Gran Avenida de la Feria”, que desembocaría en la “Plaza de la Feria” frente a la entrada principal de ésta.

El segundo pabellón situado entre el Hospital de Basurto y los nuevos accesos desde la solución Sur, acogería fundamentalmente los certámenes menores. El pabellón central podría tener una superficie de exposición de unos 65000 m<sup>2</sup>, y el pabellón auxiliar de unos 35000 m<sup>2</sup>.

Parece que resulta pertinente recordar aquí, la reforma acometida por la feria de Frankfurt ciudad con un millón de habitantes, poco más que en la Comarca del Gran Bilbao, y en la que se hace evidente además de cubrir una necesidad de aumento de la capacidad de exposición, un esfuerzo por caracterizar y emblematizar arquitectónicamente el significado y papel de la feria en la ciudad.

Un complemento necesario tanto de la feria como del eje direccional de la Ría es un complejo que proponemos en la zona de La Misericordia, en el que se plantea desarrollar un gran Palacio de Congresos y Exposiciones complementado con un Auditorio y el Expo-Hotel. Este complejo estaría unido al pabellón central de la feria y conectado mediante un ascensor exterior con el nuevo puerto deportivo recreado en los diques y rampa de botadura de los antiguos astilleros de Euskalduna.

Estos equipamientos resultan totalmente necesarios como complemento de una Feria y de una ciudad, que debe de esforzarse por hacer efectivo el lema de “Bilbao Ciudad de Ferias y Congresos”.

En cuanto a la localización de este complejo al final de la Gran Vía, nos parece un lugar especialmente adecuado y de acuerdo con el nivel de representatividad que le caso requiere.

La necesidad de aumentar la oferta hostelera en nuestra ciudad es un hecho tan evidente, que no merece la pena proceder a la mínima justificación. Sirva una vez más la comparación de Frankfurt con sus 100.000 plazas hoteleras para enmarcar debidamente nuestra penuria en este sector. En este sentido proponemos la creación de un segundo hotel en la Isla de Zorrozaurre.

## EL CENTRO DE BILBAO Y SUS PARQUES

El Ensanche de Bilbao se nos presenta en una primera imagen como simétricamente estructurado a partir de la Gran Vía. Estamos acostumbrados a pensarlo a partir de ésta, su calle principal, que la imaginamos central. Sin embargo, las dos partes de la ciudad situadas en ambos lados, no pesan lo mismo, ni desde los aspectos funcionales, ni desde la calidad de sus arquitecturas. El área situada al Norte es de mayor calidad en casi todos los sentidos y a pesar de su menor extensión, pesa más en el conjunto que su área opuesta. A ello contribuye sin duda alguna, entre otros factores, la presencia del Parque de Casilda de Iturrizar.

A la parte Sur le falta entre otras cosas un parque de entidad similar. Este parque ha sido intuido y pensado en múltiples ocasiones en el área correspondiente a la estación de Amézola. Un parque que sin duda alguna se convertiría en una piedra de toque fundamental en la recuperación y recualificación de una de las zonas de la ciudad con niveles más bajos en cuanto a calidad urbana, y que permitirá la integración a través del de la trama del barrio de Rekalde en el sector central de la ciudad. En la propuesta que en este trabajo se contiene a realización d este parque se hace compatible con la existencia bajo él, de una estación ferroviaria con capacidad y entidad adecuadas a cualquier tipo de demanda de transporte de pasajeros que pueda plantearse.

La posición de la estación de Abando, al Este, resulta una posición constreñida entre el río y el Ensanche. Su entorno se ve además agobiado por la elevada intensidad de usos terciarios de aquel Ensanche. En el concurso urbanístico d Bilbao del año 1926 F. García Mercadal y O. Bunz ya supieron ver esta situación, proponiendo la creación en este punto de un parque que desahogara todo el área y permitiera una apertura hacia la Ría y una mayor integración del Casco Viejo y Bilbao la Vieja en el Ensanche.

La propuesta de aquellos urbanistas se complementaba con el traslado de la estación ferroviaria de Abando a Amézola, entendida esta segunda localización, como tangencial a una ciudad que todavía en aquel momento no había podido consolidar la parte de Ensanche correspondiente a Indautxu.

En nuestra opinión la intuición de Mercadal y Bunz, era un acierto que hoy se hace aún más evidente a la luz del aumento de extensión de la ciudad u de la intensidad de sus usos. Esta extensión que ha rebasado con mucho, hacia el Sur y Oeste, los límites ferroviarios de Amézola, convirtiendo la localización de esta en mucho más central, es o que lleva a hacernos formular la propuesta de mantener la idea de aquellos arquitectos, pero convirtiendo la estación de Amézola en subterránea y desarrollando un parque en su superficie.

En resumen, tres parques que han de formar un triángulo entre cuyos lados se abarquen la parte fundamental del Ensanche. El viejo esquema ferroviario de Batida que apoyaba Bilbao en las tres estaciones de Abando, Amézola y la vega de S. Mamés se

reconvertiría ahora con la propuesta mencionada en estas localizaciones en sendos parques.

Una serie de circunstancias permiten ahora más que nunca este planteamiento. El nuevo metro hace perder todo su contenido a la estación de pasajeros del BPT de S. Mamés.

Las estaciones de mercancías de Amézola y de la Campa de los Ingleses resultan totalmente obsoletas, además de conflictivas, para una ciudad como Bilbao que por su volumen de tráfico real y potencial está demandando una nueva estación de mercancías con las debidas condiciones de equipamiento y servicio complementaria de la del puerto exterior.

## ARTXANDA

Artxanda debe de acabar convirtiéndose en el parque próximo a Bilbao acogedor de actividades recreativas, lúdicas y principalmente deportivas. Sería además un parque con el carácter de Sistema General equipado con instalaciones que le den una cobertura metropolitana. Artxanda es muy extenso, puede entenderse desde Enekuri hasta el Parque de Atracciones, por ello necesita de un centro, de un polo de referencia, lo que requiere, fortalecer el centro actual al que llega el funicular.

En este punto se condensa la imagen de Artxanda. Allí llega un elemento tan singular por su recorrido y características como el funicular. Allí están y han estado las instalaciones, los restaurante, ... Desde allí se asoma uno a Bilbao. Cuando desde la ciudad se señala: “Allí está Artxanda”, es aquel punto el que se señala.

Para ello no debe de ser un hándicap importante el que las circunstancias administrativas hagan coincidir en aquel punto los términos municipales de Bilbao y Sondica. Llegar a acuerdos entre estos municipios para implantar nuevas instalaciones no será difícil.

Colinas o montes relacionados con la ciudad como Artxanda con Bilbao, lo tienen otras ciudades. Las referencias a San Sebastián con Igueldo, o a Barcelona con Monjuich, resultan salvando las distancias evidentes. Es una relación biunívoca. Por una parte, el monte mira a la ciudad, la ve y la guarda. La ciudad por otra parte tiene en aquel, la colina ancestral de los mitos anteriores a la fundación de la ciudad (el mito de Begoña). Mitos, fiestas, diversiones van unidos y no son extraños a lo deportivo, a lo religiosos, a lo imaginado, a lo poético.

Artxanda es ante todo, el “lugar” ideal para acoger el conjunto de instalaciones deportivas que deben estar presentes en una ciudad metropolitana como Bilbao. Nos estamos refiriendo al Estadio Olímpico de Euzkadi, al Palacio de Deportes, al velódromo, a otros pabellones cubiertos para deportes diversos de sala, a un complejo de frontones, a campos de fútbol, rugby y hockey, a un grupo de pistas de tenis,... A esto hay que añadir la presencia de las actuales instalaciones, de las piscinas municipales y el precedente de la pista de hielo, hoy por desgracia ya casi una ruina.

Otro tipo de instalaciones deportivas podrían asimismo tener cabida. A nivel puramente enunciativo mencionaremos las instalaciones propias del deporte rural de nuestra tierra, el picadero con una posible pista de obstáculos y una serie de circuitos de cross de alta competición, implantaciones todas estas para las que Artxanda ofrece unas condiciones inmejorables.

Cabria por último mencionar, incluso la posibilidad de un campo de golf de 18 hoyos. La popularidad de este deporte en nuestro país, en los próximos años, es evidente, por eso pensar en este tipo de instalaciones desde hoy mismo es absolutamente

imprescindible. En Artxanda en sus laderas y en sus colinas próximas hay para ello espacio suficiente.

Una tentación en la que no habría que caer, es la de repartir por la ciudad algunos de estos equipamientos. La práctica inexistencia de estos equipamientos de rango metropolitano en Bilbao, posibilita la creación de una verdadera ciudad deportiva de nueva planta, que aproveche todas las circunstancias de la concentración de instalaciones en un medio físico de evidente calidad ambiental.

Esta concentración, permitiría en Bilbao la creación de algo verdaderamente singular, aunque no único, (recordemos Monjuich), situado a nuestra ciudad en el marco del concierto de las competiciones deportivas internacionales. Un ejemplo ilustrativo de referencia en este sentido es lo conseguido por la ciudad de Jerez en algunos deportes determinados (Automovilismo, Motociclismo,...)

Un conjunto de instalaciones deportivas de esta envergadura, debiera en cualquier caso responder a un Proyecto de ordenación prefijado, pero lo suficientemente flexible como para adecuarse a las exigencias de programación más diversas. Proyecto urbanístico, en el que por cierto, la personalización de su diseño es una cuestión fundamental y de la que depende también en buena medida su éxito. No se trata, sin más, de proponer una zonificación para un área, sino de adelantar imágenes en las que formular una idea o proyecto concreto, que permita ilusionarse a la ciudad con él.

Esta pequeña ciudad de los deportes que tendría su columna vertebral en una vía-parque, coincidente sensiblemente con la que recorre hoy la división de aguas de Artxanda, podría incluir los aspectos de la enseñanza deportiva a través de la escuela del INEF, que tendría también un encaje adecuado en este complejo.

Por último no habría que olvidar los aspectos residenciales vinculados a las actividades deportivas. Nos referimos a las viviendas del personal vinculado a aquel complejo: cuidadores, preparadores, profesores,... y la residencia temporal, tanto de estudiantes-deportistas (colegios mayores, residencias,..), como de personal más de paso (atletas, equipos, congresistas,...) que tendrían su residencia adecuada en un hotel y en el complejo hostelero correspondiente. Cabría incluso la posibilidad de plantear una clínica especializada en las enfermedades y accidentes derivados de la práctica deportiva.

Todo esto, no solo no es incompatible con las instalaciones deportivas que concentradamente se viene construyendo en los barrios, (Churdinaga, El Fango,..), sino que es la otra cara de la misma moneda, de un mundo del deporte que como en muchas otras actividades plantea distintos niveles de práctica.

El deporte como competición en sus distintas escalas, el deporte como cultura superior y el deporte como espectáculo, son también aspectos fundamentales para los que es preciso buscar el cauce adecuado, y que dan prestigio y relieve a la ciudad que los acoge con las condiciones debidas.

En cuanto al actual Parque de Atracciones, su desdichada ubicación es desde esta perspectiva un indudable problema de muy difícil solución. Su mantenimiento o potenciación, (si esto fuese posible), no debe implicar el debilitamiento del núcleo central de Artxanda. El esfuerzo debe concentrarse en este punto.

Potenciar el Parque de Atracciones en su actual localización, creemos que es por muchos motivos, ya de sobra conocidos y reiteradamente puestos de relieve desde las más diversas instancias, (lejanía psicológica y física de la ciudad; dimensión no lo suficientemente grande como para ser atractivo en su actual localización,...), una opción condenada de antemano al fracaso.

Estamos entendiendo como fracaso, el no conseguir que nuestro parque se convierta en una instalación para toda la cornisa Cantábrica, con un nivel de equipos y calidad similar a los parques de Madrid y Barcelona. Urbanística y políticamente éste debiera de ser el objetivo, y como tal objetivo no debiera ser devaluado, al menos, en aquellos documentos, que como el Plan General, resumen la visión estratégica de la ciudad para los próximos años.

Lo más recomendable sería, el concentrar estas instalaciones, en lo que el ciudadano entiende por Artxanda, aproximándolas a la ciudad y formando parte del complejo deportivo y recreativo de Artxanda. Esta propuesta de localización tiene también su interés, desde su incidencia en la imagen de la ciudad. En este sentido consideramos muy positivo que el Parque de Atracciones se vea desde la ciudad, encaramado en una colina y haciendo brillar en la noche su iluminación festiva y polícroma. Una imagen quizás tópica, pero a la que creemos que la ciudad no debe renunciar.

Con estos criterios el Plan debiera de formular un proyecto concreto para esta área. Un proyecto, por otra parte urgente, ya que algunas de aquellas instalaciones anteriormente enunciadas deberían de tener un objetivo temporal en 1992.

Parece ocioso por otra parte, hacer mención a la necesidad de mantener las laderas de Artxanda con el carácter de parque, lo que representa abandonar toda tentación de desarrollar tipologías de vivienda unifamiliar. La ciudad no puede perder estas laderas-parque por unos cientos de chalets que las acabarían privatizando. Sin embargo debieran ser factibles e incluso conveniente acoger otro tipo de formas residenciales, tales como hoteles; residencias de ancianos, de estudiantes, de comunidades religiosas; centros de rehabilitación,.. Lo mismo diríamos, en relación con algunos tipos de equipamientos que ya tienen incluso su presencia en la actualidad en esta área, tales como clínicas, colegios,... Equipamientos e instalaciones que pueden por otra parte pertenecer tanto al dominio público como al privado.

Las laderas de Artxanda hacia Bilbao participan en buena parte, en la configuración de la imagen de la ciudad que se forma en torno de la Ría. Son por otra parte un excelente telón de fondo, que se sitúa al final de las perspectivas de muchas de las calles de la ciudad colaborando en la personalización de setas. Por ello su tratamiento cuidadoso es una necesidad que el Plan debe tener en cuenta, proponiendo actuaciones que persigan

la idea de unas “Laderas Verdes”, entendidas como Parques Periurbanos, caracterizados por la presencia de un denso arbolado autóctono, recuperando con ello la imagen original que antes tuvieron.

Un gran parque como Artxanda podría acoger otro tipo de instalaciones y equipamientos de dimensión metropolitana, tales como un parque zoológico, para el que se puede contar con espacio para que parte del mismo no sea en cautividad.

Asimismo, el mundo de las plantas tendría un encaje adecuado. Pensamos en un jardín botánico, un palacio de cristal, el umbráculo, la rosaleda, los viveros municipales,...

Por último pudieran plantearse algunos equipamientos especialmente significativos, para los que habría que buscar puntos destacados en la forma del territorio. Nos referimos a un planetario, que debiera de gozar de una posición elevada y dominante; o un auditorio al aire libre, que aprovechando algún pliegue del terreno, forme parte del Parque de Atracciones; e incluso el tanatorio que bien podría ubicarse en la ladera Norte frente al valle de Asúa.

## **LA NUEVA RED FERROVIARIA**

El metro por una parte y la localización y trazado de las actuales estaciones de líneas ferroviarias en evidente conflicto con la ciudad por otra, obligan a plantear una profunda reconsideración del chasis ferroviario de la ciudad central, y ello tanto desde la vertiente del transporte de pasajeros como del de mercancías.

Bilbao tiene hoy prácticamente el mismo esquema ferroviario con el que se enfrentaron Indalecio Prieto y Ricardo Bastida en su Plan de Enlaces Ferroviarios de 1934.

Los problemas de coordinación y racionalización de líneas y compañías entonces planteados siguen todavía vigentes. Sin embargo la ciudad no es la misma ni en su dimensión, ni en sus usos, ni en la intensidad de éstos. Hoy los problemas se han multiplicado hasta lo indecible, de ahí que las soluciones no puedan ser las entonces planteados por aquel Plan de Enlaces, ni las recogidas posteriormente por el Plan Comarcal de 1963, inspirados en aquel Plan anterior, ni así mismo en el último Proyecto de Estación Intermodal de Abando, heredero mimético de aquellas propuestas.

Se hace preciso un nuevo Plan estratégico que ponga el sistema ferroviario al servicio de la ciudad, con una visión de objetivos y propuestas en consonancia con la nueva idea y proyecto de ciudad que en otros apartados hemos esbozado. Este Plan hoy por hoy no existe. Sin embargo se están adoptando soluciones inducidas por la pura inercia, con la visión limitada del caso por caso, sin los necesarios planteamientos globales que el tema requiere y sin una visión clara de hacia dónde debe de ir la ciudad.

El proyecto del metro a pesar de sus evidentes limitaciones, cambiará de buena medida la accesibilidad en el área metropolitana, llevando implícita la posible eliminación de varios tramos ferroviarios actualmente en servicio.

En este sentido se ha comentado la eliminación del tramo San Ignacio- San Nicolás del ferrocarril de la margen derecha, eliminación que parece bastante evidente. Así mismo con la prolongación del metro hasta Etxebarri se pone en crisis el mantenimiento del tramo de ferrocarril de San Sebastián entre aquel municipio y la actual estación de Atxuri. En este caso la discusión ha polarizado las posiciones defendiendo algunos que el mantenimiento de la estación de Atxuri puede resultar necesaria para el sostenimiento de la actividad en el Casco Viejo y para el acceso al mismo de la Vizcaya interior. En nuestra opinión estos no son argumentos de suficiente peso, ya que por una parte, la actividad de Casco Viejo puede ser sostenida por su propia capacidad y por actuaciones alternativas, y por otra, la conexión de Etxebarri garantiza a través del metro el perfecto acceso a la ciudad para los viajeros de la línea de San Sebastián. Téngase además en cuenta que este ferrocarril de Eusko Trenbideak, de acuerdo con los estudios realizados solamente puede ser mantenido cumpliendo una función de ferrocarril de cercanías, lo que resulta perfectamente coherente como una línea continuadora de ferrocarril metropolitano.

Por el contrario la desaparición del referido tramo hasta Atxuri liberaría la actual hipoteca ferroviaria en una de las márgenes de la Ría, precisamente la que presenta un más reducido fondo hasta la ladera del monte. La eliminación de esta hipoteca, permitiría recuperar como espacio libre de paseo esta margen, dando continuidad entre Etxebarri y Bilbao a un espacio de parque lineal que puede general la propia Ría. El paseo de Los Caños adquirirá en este sentido toda su capacidad y significado como tal paseo, permitiendo el acceso a los nuevos parques de Miraflores y la Peña, y posibilitando el que sea acompañado por una vía rodada de borde que puede llegar hasta el núcleo central de Etxebarri. La propuesta adquiere todo su sentido, si es pensada desde la propia Ría como columna vertebral de un parque lineal que penetra en Bilbao por este lado. En cuanto al futuro del edificio de la estación de Atxuri, entendemos que el interés de su arquitectura hace recomendable su mantenimiento como un edificio reconvertido a un uso significativo dentro del Casco Viejo. Pensamos en la posibilidad de que pudiera acoger una instalación museística (museo del Ferrocarril), actividad ésta muy adecuada para un área de ciudad histórica en la que se enclava.

Con la entrada del metro por el centro de Bilbao, reproduciendo en buena medida una de las propuestas del Plan de Enlaces también, recogida en el Plan Comarcal de 1963, se ha dado por supuesto que el tramo ferroviario del ferrocarril de la margen izquierda BPT entre Olaveaga y la Naja debe desaparecer, ya que además de ser suplido su servicio por metro, que tendrá una de sus paradas en la Plaza Circular, aquel tramo de ferrocarril actúa como un cinturón ferroviario que impide el acceso de la ciudad a la Ría.

Ambos argumentos son en general correctos pero resultan a nuestro juicio quizás poco matizados. Veamos. En primer lugar no se está teniendo en cuenta las nuevas actividades que pudieran ir ubicadas en los terrenos de Euskalduna, Campa de los Ingleses y Uribitarte. Si estas actividades tuvieran un peso importante, con fuertes demandas de accesibilidad, la simple cuestión de desaparición de este tramo de línea no estaría tan clara. Bien al contrario, si como nosotros proponemos para toda esta área, se llevara a efecto una profunda transformación de la misma para ser convertida en un elemento clave dentro de la estrategia del nuevo eje direccional de la Ría, la línea no solo no debiera desaparecer, sino que se convertiría en una pieza fundamental para dar servicio de transporte de pasajeros al referido centro direccional. Más incluso, pensamos que si en la zona de Uribiarte acaba por consolidarse el gran Centro Comercial previsto en el antiguo Depósito Franco de la Junta de Obras del Puerto, con la recuperación paralela para el uso de oficinas de los edificios existentes en las manzanas colindantes, y el actual edificio Albia de oficinas, se generaría en esta zona un importante polo de actividad direccional, con lo que la continuación de la línea hasta Uribitarte pudiera llegar incluso a estar justificada.

Hay que diferenciar y matizar por tanto dentro de este tramo tres partes: la primera de ella la correspondiente a Euskalduna y la Campa de los Ingleses, donde entendemos como indiscutible la necesidad de que llegue el transporte de oficinas que se concreta en las torres allí proyectadas. En segundo lugar habría que pensar, si la línea debiera de

llegar a Uribitarte, lo que estaría en función lógicamente de la capacidad de generación de viajes de este polo comercial y direccional. Por último, el tramo entre Uribitarte y La Naja es el que se presenta como absolutamente prescindible.

En cuanto al argumento del papel barrera que juega esta línea de ferrocarril hay que decir, que este papel es perfectamente salvable ya que la posición del trazado de ferrocarril bajo el mismo pie de la meseta de San Mamés, permitiría enterrarlo continuando simplemente con la cota de esta meseta, eliminando así el efecto barrera, y permitiendo continuar sobre él, en un caso el parque de Casilda de Iturrizar hacia la Ría y en otro, los jardines de la Alameda de Mazarredo.

Vistas así las cosas el mantenimiento del ferrocarril en estos tramos no solo podía resultar conveniente, sino necesario para dar servicio a una zona hoy prácticamente sin población y de reducida actividad, pero mañana quizás plena de vida.

El eje direccional Zorroza- Olaveaga- Euskalduna- Campa de los Ingleses- Uribitarte, requerirá d un nivel de servicio de transporte muy importante. Este podría ser cubierto por el canal de comunicaciones enterrado que hemos proyectado, por el que correrían paralelamente la vía rodada que descendería desde la Solución Sur y el mencionado ferrocarril del BPT transformado ya en una parte del nuevo metro.

## **EL TRANSPORTE DE PASAJEROS Y LA ESTACIÓN CENTRAL DE BILBAO**

Es del dominio público, la propuesta de la Diputación Foral de creación de una estación Intermodal (RENFE- BPT- Metro- FEVE- Autobuses) en los terrenos de la actual estación de pasajeros y mercancías de Abando. Esta propuesta se pretende complementar con el traslado, no se sabe si total o parcial, de la estación de mercancías de Amézola a otra localización (se han manejado las de Illumbe y Ollargan), y con la desaparición de la estación de contenedores (TECO) de la Campa de los Ingleses.

Esta propuesta repite en lo que hace a Abando, la idea del mencionado Plan de Enlaces de Bastida, que para el caso de Abando recogía así mismo el Plan Comarcal de 1963.

Ya hemos mencionado más arriba, la profunda transformación experimentada por la ciudad desde el año 1934 hasta hoy, y las dudas que desde esta óptica tal propuesta lógicamente plantea.

En nuestro criterio estas dudas se pueden concretar en una serie de cuestiones que a continuación exponemos y, que nos llevaran a proponer al final de nuestro razonamiento, el abandono de esta propuesta y su sustitución por otra que así mismo formularemos.

Desde la óptica de un Bilbao reducido en su momento a lo que hoy es el Casco Viejo, la localización de la estación en la anteiglesia vecina de Abando, a la otra parte del río, resultaba coherente ya que el propio Casco Viejo era incapaz de acoger la nueva infraestructura ferroviaria.

Desde el Bilbao del Ensanche, la cuestión de la estación empieza ya a no estar tan clara, puesto que actúa como un elemento de bloqueo del desarrollo de aquel ensanche por su lado Este.

Así mismo la dualidad urbana que ha caracterizado en tantos aspectos a Bilbao, entre Casco Viejo y Ensanche como consecuencia de la presencia separadora de un río y de la existencia sobre éste de solamente dos puentes viarios, (el de S. Antón que establecía la relación Casco Viejo- Bilbao la Vieja, y el del Arenal que la establecía entre Casco Viejo y Ensanche) se vio reforzada con el desarrollo de las estaciones de Abando y Santander, a lo largo de las cuales y frente a la Ría se creara una verdadera barrera que impedirá la deseada continuidad entre estas dos partes de ciudad, que han llegado a consolidar hasta hoy una separación entre sí, en muchos aspectos casi competitiva (recordemos el sector comercial).

Esta dualidad, si no antagonismo que comentamos, no ha representado para la vida económica y social del Casco Viejo hasta hace unos años mayor problema, en la medida de que el Ensanche era funcionalmente dependiente de las actividades económicas y comerciales de la parte más antigua de la ciudad. Sin embargo la lógica del proceso urbano ha ido cambiando paulatinamente esta situación, trasladando a favor del

Ensanche las funciones direccionales de la ciudad, ciudad ésta que hoy ya ha de ser entendida en clave metropolitana y cuya cabeza indiscutible es el núcleo central del Ensanche. La dependencia ahora pues se ha invertido, y el puente del Arenal no es ya capaz de resolver satisfactoriamente las exigencias de conectividad que hoy se le presentan al Casco Viejo en relación con el nuevo centro de la ciudad.

Secundino Zuazo ya supo ver con claridad en su momento las insuficiencias de esta situación en muchos de estos extremos, al proponer en su Plan de reforma interior la continuación de la Gran Vía a través del puente del Arenal hacia el interior de la trama del Casco Viejo, para buscar la continuidad entre éste y la parte nueva de la ciudad. Zuazo se centrará en Ripa ante la imposibilidad de hacerlo en el otro lado del puente del Arenal, por encontrarse este suelo totalmente hipotecado con la presencia de las estaciones de Abando, Santander y La Naja.

Bastida por otra parte en su conocido proyecto de la estación de Abando, propondrá la creación de una gran plaza de la estación, frente a la calle Hurtado de Amézaga, en línea con las grandes plazas ferroviarias de las ciudades europeas. Bastida es entonces consciente del nivel de actividad que se genera en el espacio exterior del entorno de las grandes estaciones centrales y de la conveniencia de crear amplios espacios frente a éstas, como verdaderas puertas de la ciudad a las que llega el nuevo sistema de transporte dominante en la época.

Este nivel de congestión se ve hoy aumentado por la elevada ocupación de suelo de la actual estación, que ha reducido a su mínima expresión el espacio exterior a través del cual tenía que haber dialogado con la ciudad.

El proyecto de la Estación Intermodal no solo no mejora esta situación, sino que la agrava por el aumento de actividad que el nivel de intermodalidad escogido lleva consigo. La ausencia de un espacio exterior y el mantenimiento de la actual bóveda de la estación, obligan al proyecto, en un acto de introspección, a recrear en su interior la plaza de que no dispone en su exterior. La solución aunque arquitectónicamente quizá interesante, no dejará de producir fenómenos perversos de congestión en la ciudad. Una ciudad que precisamente en el entorno de la plaza Circular e inicios de la Gran Vía, resulta ser por los usos allí asentados, uno de los lugares de actividad más intensa de la Intermodal, nos parece una acción desproporcionada que no ha sido suficientemente calibrada. Esta capacidad sin embargo, de generación de actividad, podría resultar especialmente beneficiosa en otras partes de la ciudad que están en la actualidad padeciendo un escaso nivel de actividad y vida urbana.

En otro orden de cosas, una cuestión muy importante en el supuesto de que se mantenga el proyecto de Intermodal, es el del eterno problema de la integración de la zona de Bilbao la Vieja en el conjunto del Ensanche. A nuestro juicio para llevar a cabo esta deseada y permanentemente pospuesta integración, resulta absolutamente imprescindible eliminar la rotura producida por la trinchera de Cantalojas. La cubrición de esa trinchera por la Intermodal, resulta especialmente conflictiva si analizamos la solución dada al tráfico viario de acceso a aquella estación, que deberá transcurrir por

encima de la citada cubrición. Esta rotura resulta suficientemente emblemática en la solución dada por el proyecto de Diputación, en donde se prevé un sistema de rampas con una potencia viaria que condenará definitivamente a Bilbao la Vieja al ostracismo y la segregación.

Ya hemos comentado al hablar de los parques de la ciudad central, que esta segregación solamente podrá ser quebrada, en la medida en que sea adoptada la conocida propuesta de los arquitectos Mercadal y Büinz, del concurso del año 26, en la que se proponía la creación de un gran parque en los terrenos de esta estación, que actuara como polo de articulación y charnela de unión de las distintas partes de la ciudad (Casco Viejo, Bilbao la Vieja, Este del Ensanche) que en torno aquel parque se agrupan.

En el supuesto de que este parque se llevara a efecto, los actuales edificios de las estaciones de Abando Renfe y La Naja Santander, podrían ser reconvertidos en sendos museos, quizás de Bellas Artes y Ciencias Naturales respectivamente, emulando el magnífico y exitoso precedente de la estación D'Orsay de París, localizada en una posición junto al Sena muy parecida a las dos del caso bilbaíno, y que remodelada con elegancia para Museo de Bellas Artes por la arquitecta italiana Gae Aulenti, se ha convertido en uno de los más visitados de la ciudad de París. Por último elemento complementario de este complejo museístico, sería el Palacio de la Música, que proponemos formando parte de aquel parque y que podría acoger además el Museo de la Música, el Conservatorio y la Fonoteca.

Hay que tener en cuenta que las estaciones de Abando y Santander no son estaciones en línea, sino que se localizan al final de ramales en fondo de saco. Esto plantea evidentes problemas, pero quizá el más importante de ellos sea precisamente el que en la zona de Amézola se haga preciso mantener la hipoteca del paso de ambas líneas. Esto es lo que ha llevado, al cuestionamiento de si procede del todo la eliminación de la estación de mercancías de Amézola, o si esta puede mantenerse en parte, puesto que se mantiene en esta zona las dos referidas líneas.

Vistas así las cosas, nuestra conclusión es que hay una excesiva dosis de inercia en las propuestas planteadas y que sería factible dar con otra solución técnicamente mejor, económicamente más barata, con mejores resultados para la ciudad y con más facilidad para programar las distintas actuaciones a lo largo del tiempo.

En este sentido, la solución que nosotros proponemos, pasa por abandonar Abando como estación central de pasajeros y trasladarla a Amézola con una ubicación enterrada. Esta ubicación es perfectamente factible como consecuencia de los desniveles existentes entre la zona de Rekalde y el ensanche de Indautxu, lo que permite disponer de la altura necesaria para poder desarrollar una estación enterrada con dos plantas de aparcamiento sobre la misma y una liberación total de su superficie exterior para ser convertida en un gran parque.

La estación enterrada por una parte, extraería todas las posibilidades de una estación en línea a partir de la red existente de Renfe, y por otra, actuaría para el caso de Feve como una estación terminal.

En cuanto a superficie, las disponibilidades de Amézola son superiores a las de Abando, pudiendo emerger en el exterior, en medio del gran parque, un gran edificio Hall, que como una linterna emblematizaría la presencia de la estación. La cita en este caso a algunas conocidas estaciones, tales como la de Atocha en Madrid, la del aeropuerto de Chicago y la Sants en Barcelona se hace evidente.

La nueva estación de Amézola con su capacidad de generar actividad, implimentada además por el centro terciario que la ha de acompañar, se ha de convertir en una pieza clave para la regeneración de unas áreas como la de Iralabari y Rekalde, que tan necesitadas están de ello. En este sentido se propone una profunda reforma interior de la franja industrial existente entre Amézola y Rekalde, proponiéndose convertir en un nuevo ensanche residencial a través del cual, el barrio de Rekalde pueda acceder al parque de Amézola y de este al Ensanche.

Hay que tener en cuenta que a la estación de Amézola llegarán, el ferrocarril de Renfe y el de Santander, además de BPT de la margen izquierda, ferrocarril éste que tendrá su estación de intercambio con el metro en la nueva estación San Mamés- Feria de Muestras. Esta estación resulta ser de primerísima importancia, si se acomete la reforma profunda y el relanzamiento urbanístico que proponemos para el área de Basurto- San Mamés, ya que además, en ella se propone que se produzca la intermodalidad con las líneas de autobuses urbanos e interurbanos, y con el vehículo privado a través de las grandes playas de aparcamiento, que se proyectan en los equipamientos asentados en éste área. Con esta solución se está desdoblado en dos puntos próximos como Amézola y San Mamés todo el conjunto de comunicaciones viarias y ferroviarias que en la propuesta de Abando se concentrarían en un solo punto con los inconvenientes ya mencionados de la congestión.

Una ventaja importante que presenta esta propuesta, es la de que la nueva estación de Amézola puede construirse sin necesidad de cerrar la estación de Abando, es decir esta puede estar funcionando perfectamente hasta el momento en que se inaugure aquella primera.

En cuanto a los aspectos económicos, esta propuesta se mueve dentro de unos criterios de moderación de la inversión, bien alejados del gran proyecto de la Intermodal de Abando, resultando además del interés, la posibilidad de que esta propuesta pueda llevarse a efecto de forma paulatina, por fases, sin tener que obligarse a una inversión unitaria, global y cerrada, como parece que tendría que ser en el caso de desarrollarse el proyecto de la Intermodal de Abando.

## **TRANSPORTE DE MERCANCIAS Y EL COMPLEJO ILLUMBE-OLLARGAN- PENINSULA DE ETXEBARRI**

La comarca del Bajo Nervión requiere un profundo replanteamiento de su actual sistema de distribución de mercancías que llegan a la ciudad a través del puerto, el ferrocarril, el aeropuerto y la carretera.

La tercera vía del puerto y el ramal de Ugaldebieta cubrirán el programa de necesidades en tanto el puerto exterior no plantee nuevas exigencias significativas de desarrollo.

La creación de Aparcavisa con la Aduana TIR, junto con los últimos planteamientos que intentan dotar de más contenido a esta área de servicios, con la creación de un centro de agencias de carga fraccionada (unas 50 en Bilbao) servidas a su vez por una conexión con el ferrocarril de Renfe, permitiría en caso de realizarse empezar a entender Aparcavisa como un moderno nudo de articulación del transporte de mercancías en el Área Metropolitana. El Plan debe de poner de relieve la necesidad de fortalecer este nudo de transporte y contar con la hipótesis de que un ramal de ferrocarril llegará a aquella área.

El Ayuntamiento de Bilbao tiene que ser el primer interesado en potenciar Aparcavisa, no solo por la responsabilidad que como primer Ayuntamiento tiene en la estructuración del transporte en el Área Metropolitana, sino porque ello le permitirá plantear con mayor nitidez, otros temas fundamentales para su estructura urbana interior, tales como:

- 1- El traslado de la estación TECO y la de Olaveaga.
- 2- El traslado de la estación de mercancías de Amézola.
- 3- El traslado de las 50 Agencias de Transporte situadas en las calles del Casco Urbano.

En cuanto a la nueva estación de cabecera de mercancías, que RENFE requiere al margen de sus instalaciones del Puerto y de los que podría tener Aparcavisa, estación que acogería a su vez el tratamiento técnico, limpieza, reparaciones,... una propuesta adecuada que ya ha sido tenida en cuenta por RENFE, es la de ampliar la actual de Ollargan, extendiéndose hacia el puente de Bolueta.

Un problema a solucionar para esta localización sería la de dotarla de un adecuado acceso viario, que permitiera la intermodalidad ferrocarril- carretera y que parece debiera ser trazado por la ladera de Montefuerte.

El acceso a la nueva estación de Ollargan se propone que parta del Sur, del sector de las minas de Miravilla, aproximadamente al final de la Avenida de San Adrián, para recorriendo la ladera por donde discurre la autopista, el ferrocarril de Renfe y el de Azbarren, llegue en primer lugar a Illumbre, en donde se proyecta un importante centro de almacenaje y de distribución servido tanto por carretera como por ferrocarril, y después a Ollargan para salir finalmente a la zona del Boquete y al Polígono de la

Península de Lezama- Leguizamon de Etxebarri, donde así mismo tienen una importante presencia las agencias de transporte y las empresas del mundo del almacenaje y la distribución.

Con este trazado, esta variante cumplirá un excelente papel como vía de servicio para el transporte de mercancías, uniendo tres polos claves (Illumbe- Ollargan y la Península de Etxebarri).

En la propuesta planteada, esta variante se ha hecho coincidir con la plataforma del ferrocarril de Azbarren, en el convencimiento de que el futuro de este ferrocarril, resulta a todas luces inexistente, y de que por tanto no se puede hipotecar por él, el futuro de la ciudad, especialmente el de sus partes más centrales, como puede ser el tramo ferroviario entre Amézola y el túnel de Escurce, tramo este que actúa como una grave barrera para la incorporación del barrio de Rekalde al centro de la ciudad.

Teniendo en cuenta, por una parte, la escasa actividad de este ferrocarril, y por otra, su exclusivo papel como línea de mercancías, parece que lo más procedente es que no pasara de la zona de Illumbe- ollargan, esto es, que no entrara en la ciudad. Esto permitirá recuperar su trazado en túnel para poder penetrar desde aquel punto de S. Adrián a Rekalde e Iralabarri a través del túnel de Escurce. Con este túnel y el que se propone que salga en Amézola, se cierra una malla viaria que entendemos ha de resultar muy efectiva para todo el Sur de Bilbao.

## **LA REFORMA INTERIOR DE BILBAO LA VIEJA**

La reforma y saneamiento de Bilbao La Vieja y del barrio de S. Francisco es una historia interminable de la que se viene hablando en la villa desde comienzos de este siglo.

La aproximación al tema presenta al menos tres vertientes.

Por una parte se plantean los problemas derivados de la deficiente relación y conexión entre esta área y el resto de la ciudad. Su solución viene de la mano de la propuesta que se formule para la Trinchera de Cantalojas y para la plataforma de la estación de Abando. Somos de la opinión de que el mantenimiento a la potenciación de ambos será de hándicap que impedirá la tan deseada integración de este barrio.

Otro problema de relación con la ciudad se presentará sí mismo con las nuevas áreas residenciales que se prevén desarrollar en la zona de la Minas. Dificultades topográficas y el hecho de recostarse el barrio contra la ladera de Miravilla dificultan sobremanera esta relación.

Un segundo bloque de problemas se deriva de su propia estructura interior con elevadas densidades edificadas, apoyándose en un sistema viario de reducidas dimensiones y capacidades, con fuertes pendientes y drásticas discontinuidades.

Ni que decir tiene que ello va acompañado de grandes déficits en materia de equipamiento colectivo y espacios libres. En este último aspecto hay que depositar la confianza en el futuro, por una parte, en las propuestas de Cantalojas y Abando, si acaban destinándose a parque, y por otra en los espacios libres que pueden surgir en la zona de la Minas.

El tercer grupo de problemas tiene su origen en la propia arquitectura del barrio y se refiere al deficiente estándar de sus viviendas, lo que viene motivado tanto por su antigüedad como por la deficiente calidad constructiva de sus inmuebles.

Los tres bloques de problemas anteriores, unidos a las características económicas y sociológicas de la población residente, configuran una zona en la que se hace necesaria una profunda reforma interior junto una decidida intervención en política de vivienda. Todo ello debería llevar consigo una fuerte intervención de los distintos estamentos de la Administración con las lógicas exigencias de coordinación.

Así las cosas, parece que el marco más adecuado para todo ello sería, o bien la calificación para la zona como un Área de Rehabilitación Integrada o bien la ampliación de la del Casco Viejo gerenciada por SURBISA.

Las exigencias de tratamiento pormenorizado que el tema está demandando, es más propio del desarrollo de un Plan Especial que del Plan General. Téngase en cuenta que se presentaron múltiples problemas de tipo social, asistenciales, de realojamiento,...

aspectos estos que van íntimamente unidos a una gestión personalizada que siempre quedará alejada de los contenidos operativos del Plan General. En cualquier caso se entiende que la elaboración de ambos debiera de correr de forma paralela.

Este Plan Especial, por otra parte, se tendría al menos que coordinar con el Plan Parcial que previsiblemente se redactará en el área de Las Minas.

En cuanto al Plan General su labor sería resolver la rotura existente entre este barrio y el resto de la ciudad, consiguiendo la deseada continuidad de la estructura urbana, cuando menos en su faceta viaria. Creemos que el Plan General debiera, en cualquier caso, formular de manera explícita como uno de sus objetivos conseguir dicha continuidad, lo que por otra parte, y en relación con el Ensanche, nos parece casi imposible si se sigue manteniendo el Proyecto de la estación Intermodal de Abando.

## URBANISMO MARGINAL

Los barrios de El Penascal, Iturrigorri, S. Antonio, Betolaza, Uretamendi, Monte Caramelo, MMazustegui y Altamira, presentan todas las características propias de lo que se ha llamado “Urbanismo Marginal”. No es este el momento de analizar las características que definen a este concepto, se trata por el contrario de enmarcar su problemática en el caso de Bilbao y de avanzar algunas líneas de intervención.

Lo primero que hay que decir, es que en este caso la dimensión de estos asentamientos marginales o de infravivienda tienen en cuanto a población allí asentada una entidad muy considerable.

No se trata solo de edificios pequeños propios de txabolismo en proceso de consolidación, sino que se presentan también edificios de una cierta entidad, que engloban en general varias unidades de viviendas en construcciones de mal estándar de habitabilidad pero muy consolidados por el empleo de técnicas constructivas duras.

Son áreas socialmente muy integradas, con población muy arraigada, lo que dificulta las actuaciones basadas en sustitución y los traslados.

Su asentamiento puntual y discontinuo, unido a las fuertes pendientes de la laderas Oeste, hace muy difícil el conseguir una estructura urbana continua e integrada.

Los problemas urbanísticos en estos casos son los derivados de una ubicación periurbana lateral y marginal en relación con la ciudad.

Los suelos son de topografía fuerte, con problemas de capacidad portante; sometidos a la erosión, deslizamientos,... Los problemas son los conocidos de dificultad de accesos, falta de la mínima infraestructura viaria, de espacios libres acondicionados y de equipamiento. A ello hay que añadir el bajo estándar de calidad de la vivienda. No hace falta mencionar aquí el reducido nivel de renta de su población, su escaso desarrollo cultural,...

La administración de la ciudad, tiene para con estos barrios, una verdadera deuda moral, ya que en el urbanismo bilbaíno representan la herencia y testimonio de años pasados. Esa deuda moral obliga al Plan y a la Administración, a prever un gran esfuerzo de intervención que demandará en cualquier caso de muy importantes medios económicos. Desde otra óptica, el mantenimiento de un estándar habitacional tercermundista en estos barrios resulta cuando menos contradictorio e incompatible con el proyecto de ciudad europea que la Administración piensa para el Bilbao del futuro. Las propuestas de intervención para hacer frente al problema que plantean estos asentamientos oscilarán según los casos, entre las actuaciones de sustitución y las de consolidación.

Sin lugar a dudas la dificultad de conseguir estructuras urbanas integradas, hace recomendable optar por la sustitución. Pero el arraigo de los habitantes a su “lugar” y

los niveles de consolidación alcanzados en estos barrios obligará a mantener buena parte de ellos. En esta perspectiva se deberá actuar bajo los principios del estudio pormenorizado, del caso por caso y del paso a paso.

En los casos en que la consolidación sea una realidad ineludible, el primer objetivo será el de conseguir una estructura urbana integrada en sí misma y en su relación con la ciudad central. Para ello sería preciso, por una parte, una intervención en los accesos y por otra una mejora de sus estructura interna, especialmente adecuando y abriendo su vialidad. Así mismo habría que dotarles de espacios libres de relación, y del necesario equipamiento y mejora de sus servicios urbanos. Estas propuestas, debieran ir acompañadas con una Política de vivienda exclusiva para estas áreas, tanto orientada a hacer frente a los problemas derivados de la sustitución con de la consolidación.

Entendemos que la dimensión del problema y su especificidad requieren de un estudio pormenorizado, con entidad y personalidad suficiente como para no diluirse en la generalidad del Plan.

Las técnicas de intervención urbanística serán por otra parte casi siempre tan heterodoxas, como lo han sido los mecanismos de formación de este modelo de ciudad marginal, por oposición a lo que podríamos denominar mecanismos normales de producción de la ciudad.

Proponemos que este estudio se iniciado de forma inmediata y paralela a los trabajos del Plan General, debiendo su contenido alejarse del clásico documento informativo-analítico para pasar desde el primer momento, a ser un documento propositivo y de intervención.

Un problema de tanta entidad, tan diverso y con tantas facetas y aproximaciones requiere de una actuación combinada de todos y cada uno de los estamentos de la administración. El gran esfuerzo financiero que sin duda representa, obliga así mismo a ello.

Creemos que el marco adecuado para este estudio y consiguientes propuestas de intervención el definido por un Área de Rehabilitación integrada y la figura de planeamiento la del Plan Especial de Rehabilitación, al que habría que añadir un fuerte componente de Reforma interior. Desde el Plan General, se debe además de dar cobertura a esta propuesta, de cara a resolver los mencionados problemas de accesos y conexiones con la ciudad central.

Como idea o modelo de ciudad, para aquellas partes de estas áreas que se propongan mantener y consolidar, debía pensarse en algo próximo a los modelos de Casa Baratas deudoras de la idea de la Ciudad Jardín, que en el primer tercio de este siglo, dejó en las laderas del municipio bilbaíno y en las del resto de la comarca, un buen puñado de Urbanizaciones, que desde la óptica que da el transcurso del tiempo, hoy se nos presentan plenas de contenidos positivos.

Para ello es fundamental, el ubicar estos asentamientos en un territorio redefinido como verde, a través de una fuerte presencia de vegetación, especialmente arbórea que además de mejorar sus condiciones ambientales, haga retroceder los procesos de erosión y degradación paulatinos a que están sometidas las laderas en que se asientan estos barrios.

En la propuesta que en otro apartado hacemos para recuperar las laderas de Bilbao, a partir de la restauración de su perdido arbolado, tiene también cabida las laderas en que hoy se nos presentan estos barrios residenciales que hemos llamado de urbanismo tipo marginal.

Vemos por tanto estos barrios como asentamientos casi perdidos en el gran bosque verde de las laderas, entendidas éstas a su vez, como verdaderos parques periurbanos de protección, que descienden hacia el valle configurando en buena medida la imagen y la calidad ambiental del espacio que define la Ría.

## **EL DESARROLLO RESIDENCIAL**

Hay que admitir que el desarrollo residencial de Bilbao se encuentra en cuánto a disponibilidades de suelo claramente acotado. Las actuaciones previsibles de una cierta entidad se ven reducidas a unas pocas. La carencia de suelo disponible para este uso se ve incrementada por las necesidades que es preciso cubrir con otros usos para dar servicio y aumentar la calidad espacial de la ciudad consolidada, especialmente en materia de equipamientos colectivos y espacios libres. En consecuencia el techo residencial en el municipio de Bilbao se encuentra claramente limitado.

El problema de la residencia tiene que ser planteado en el conjunto de la comarca. Bilbao seguirá creciendo, pero en el nivel cuantitativo lo hará fundamentalmente en la comarca. Forzar la calificación del suelo residencial por ofrecer suelo en el interior del municipio sería un grave error, ya que Bilbao ciudad, debe optar por un crecimiento cualitativo, lo que implica reservar los suelos para aquellos usos, que por así decirlo, tengan para la ciudad un mayor valor añadido. En estas perspectivas resulta ocioso y carente de sentido, el fijar techos poblacionales a priori o porcentajes de crecimiento. Sólo el tratamiento del caso a caso, para cada suelo, en función de los propios requerimientos urbanos, debe orientar las intervenciones que se propongan.

## **EL ÁREA RESIDENCIAL DE LAS MINAS DE MIRAVILLA Y EL MORRO**

Sin embargo existen todavía dentro del municipio algunas actuaciones de tipo residencial que por su entidad y localización merecen la pena ser comentadas de manera particular. Nos estamos refiriendo a los suelos de laboreo minero de Miravilla y el Morro que por su propia actividad han llegado hasta hoy libres de edificación, a pesar de disfrutar de una privilegiadísima posición en el conjunto de la trama de la ciudad. EN ambas áreas, geográficamente enfrentadas a ambas partes de la Ría, se condensa la opción más importante de vivienda colectiva que le queda a Bilbao dentro de los límites de su territorio municipal.

La propuesta prevé el desarrollo de dos sectores residenciales, uno en cada parte, pero conectados entre sí por un nuevo puente de directriz curva, que aproximaría entre sí el núcleo de Santatxu al centro de Bilbao a través del nuevo sector de Miravilla. Este puente que se encontraría además con la carretera y posibilitaría además el acceso a la nueva estación y parque de Amézola, y que tendrá después su continuidad con la Avenida de la Feria. Este esquema de conexiones entre los dos sectores entre sí y entre estos y las áreas consolidadas de su entorno, se complementa con las soluciones diseñadas para la integración de Bilbao La Vieja y el sector de Miravilla, y entre estos dos y el Casco Viejo a través de la conexión con el puente de San Antón.

Ambos sectores deben ser entendidos como suelo urbanizable, por lo que la concreción pormenorizada de su diseño quedará para un momento posterior, cuando se proceda a la resolución del Plan Parcial. Sin embargo se ha considerado conveniente avanzar una formalización con el fin de avanzar las soluciones ante los problemas planteados, formalizaciones que pasamos a comentar.

## **EL SECTOR DE LA MINA DEL MORRO Y MIRAFLORES**

El destino de este suelo se encuentra vinculado claramente al del barrio de Santatxu.

La necesidad de crear aquí un parque al servicio de este barrio, limita las posibilidades residenciales de esta área, que quedan reducidas prácticamente a rematar aquel barrio y al encuentro entre barrio y parque, salvando para éste la morfología de El Morro.

El parque de El Morro hay que verlo además formando parte de un parque de mayor entidad, en la medida en que tiene su continuidad al ir descendiendo hacia el barrio de la Peña a través de la ladera de Miraflores, para encontrarse con la nueva carta del río y sumarse a los suelos del viejo cauce, convertidos estos ahora en un parque lineal al servicio de aquel barrio.

El diseño propuesto intenta con la mínima ocupación de suelo resolver un problema de remate del barrio desde sí mismo, a la vez que integra en su diseño el trazado del puente alto que salta la Ría desde Miravilla. La morfología se concreta fundamentalmente en cuatro grandes manzanas patio. La superficie del sector es de 24 Hectáreas con un total de unas 1200 viviendas.

El parque de El Morro presenta una topografía muy característica que es la que le da el nombre a esta área y entendemos que en lo fundamental será preciso respetar. En este sentido en la propuesta se han avanzado algunas ideas para el diseño de este parque.

En cuanto al parque de la ladera de Miraflores hay que hacer mención a su interés como parque, tanto, por topografía y dimensión como por su orientación. En él se localiza el antiguo depósito de aguas cuya arquitectura merece la pena mantener y reconvertir en un equipamiento (quizás deportivo). Su gran dimensión obligará seguramente a que sea considerado como Sistema General sin posibilidad de repercusión en el sector de El Morro.

## **EL SECTOR DE MIRAVILLA**

El sector de Miravilla se viene a corresponder con las antiguas minas de Bilbao a cuyo pie se desarrolló el núcleo de Bilbao la Vieja. Sus límites quedan claramente definidos, por su parte Norte por aquel barrio, por el Sur por el drástico corte o terraplén que desciende hacia la Peña, por el Este por un corte similar que desciende hacia la Ría, y por el Oeste por el actual barrio de San Adrián con el que este nuevo sector forma una unidad de planeamiento.

La localización del área es excelente, puesto que puede gozar tanto de la inmediatez al centro de Bilbao, como de la accesibilidad al resto del Área Metropolitana, dada la proximidad a la salida de la autopista por la calle Juan de Garay.

La topografía es muy quebrada como consecuencia de las labores del laboreo minero. Sin embargo pueden diferenciarse varias zonas, por plataformas a cotas distintas. Esta diferencia ha sido la base del diseño propuesto, en el se han desarrollado morfologías y tipologías de vivienda variada en función de las posibilidades que ofrecía el terreno. Así en la plataforma más elevada y más extensa, que es la más próxima a San Adrián hemos propuesto una ordenación de manzanas características y trazadas decididamente geométricas y urbanas. Sin embargo en las áreas de topografía menos clara, lo que ha conllevado trazados más intrínsecos y calles en pendiente, los edificios se han transformado en bloques lineales de geometrías más orgánicas.

El objeto ha sido el de conseguir una ordenación urbana de calidad, a lo que lógicamente contribuye el límite de densidad que impone el suelo urbanizable.

Preocupación especial ha sido, la consecución de una dotación importante de parques y espacios verdes, y ello pensando tanto en el propio barrio en sí, como en el servicio que estas dotaciones han de proporcionar al área de Bilbao la Vieja.

Dentro de las áreas de parque cabe mencionar por su entidad dos propuestas: una la del parque localizado en una posición central en el conjunto del sector, que hay que entenderlo como un parque urbano más o menos tradicional y otra la de un parque deportivo, situado en la parte Sur del sector aprovechando la gran depresión, existente provocada por las extracciones de mineral. Este aprovechamiento tendrá un componente de verdadera recuperación de un territorio esquilado y abandonado por las minas.

El encuentro con aquel barrio y el diseño de sus bordes, ha sido una preocupación importante que es preciso matizar y afinar más en momentos posteriores de diseño. El trazado de la red viaria ha sido motivo de especial cuidado en atención. La presencia de varios elementos que puedan ser entendidos como Sistemas Generales por su dimensión y capacidad (túnel de Amézola; vía de conexión entre la entrada de la autopista y el puente de Santatxu; el propio puente,...), han tenido que ser diseñados con criterios muy urbanos en el sentido de hacerlos compatibles con los trazados urbanos interiores

del propio sector. Así mismo éstos han tenido que responder a la difícil topografía compatibilizando las formas y geometrías estructurivas con las pendiente soportables.

Las previsiones de equipamiento colectivo son importes. Ello es debido no solo a la dimensión del sector, sino así mismo a la gran accesibilidad de este. Esto ha motivado, que en el sector tengan acogida algunos equipamientos, tales como centro comercial e hipermercado y un parque de bomberos, equipamientos éstos que demandan una elevada accesibilidad en el marco metropolitano.

La superficie ordenada por el sector es de 65 Hectáreas previéndose un número máximo de viviendas de 4855.