

El cambio en infraestructuras y la regeneración urbana

(The change in infrastructures and urban regeneration)

Martínez Cearra, Alfonso

Bilbao Metropoli-30. Gran Vía, 45, 2ª planta, 48011 Bilbao
director@bm30.es

BIBLID [0212-7016 (2004), 49: 1; 51-75]

La evolución económica y social del Bilbao Metropolitano ha discurrido de modo paralelo en los últimos años a la de su regeneración urbana. En pocos años, la imagen de ciudad industrial ha ido tornándose en una estampa muy diferente que, combinando un entorno regenerado con elementos arquitectónicos modernos y una oferta de servicios de alta calidad, sitúa a Bilbao en la primera línea de Europa en cuanto a revitalización estratégica de áreas metropolitanas.

Palabras Clave: Regeneración urbana. Revitalización. Estrategia. Social. Infraestructuras. Valores.

Bilbo Metropoliaren ekonomia eta gizarte eboluzioa hiri biziberritzarekin batera gertatu da, era paraleloan. Urte gutxiren buruan, hiri industrialaren irudia guztiz bestelakatu da, eta hartu duen irudi berriak, ingurumen biziberrituarearekin batera, hainbat arkitektura elementu modernorekin eta kalitate handiko zerbitzuen eskaintza batekin konbinatuz, Bilbo Europako lehen lerroan jarri du metropoli eremuan biziberritze estrategikoari dagokionez.

Giltza-Hitzak: Hiri biziberritzea. Estrategia. Gizartea. Azpiegiturak. Balioak.

L'évolution économique et sociale du Bilbao Métropolitain s'est déroulée de façon parallèle, au cours des dernières années, à celle de sa régénération urbaine. En l'espace de peu de temps, l'image de ville industrielle s'est transformée en une image très différente qui, combinant un environnement régénéré avec des éléments architecturaux modernes et une offre de services de haute qualité, situe Bilbao en première ligne de l'Europe en ce qui concerne la revitalisation stratégique de zones métropolitaines.

Mots Clés: Régénération urbaine. Revitalisation. Stratégie. Social. Infrastructures. Valeurs.

1. PRIMERAS MATERIALIZACIONES DE LA REVITALIZACIÓN DE BILBAO

En el período de 1993 a 1997, empiezan a hacerse visibles las directrices marcadas en el primer Plan Estratégico del 92 y comienzan a ejecutarse los proyectos cuyas obras ya se habían iniciado en años anteriores. Como primeras materializaciones tenemos el Parque Tecnológico de Zamudio, el Puerto, Bilbao Ría 2000, el Plan de Saneamiento y el Metro.

• **Atracción de empresas tecnológicas: el Parque Tecnológico de Zamudio**

El **Proyecto Parque Tecnológico** comenzó a materializarse en **1985**, promovido por las instituciones vascas como un instrumento al servicio del desarrollo tecnológico e industrial del País Vasco. Su actividad está gestionada por la **Sociedad Parque Tecnológico, S.A.** en la que participan el **Gobierno Vasco, la Diputación Foral de Bizkaia y el Ayuntamiento de Zamudio**. La instalación del Parque Tecnológico supuso una gran apuesta por la innovación para el área Metropolitana bilbaína (está situado en Zamudio, a doce kilómetros de Bilbao). La elección de Zamudio como enclave ideal para la ubicación del parque tecnológico no fue arbitraria. La **proximidad de la Universidad** (a seis kilómetros), **del aeropuerto de Sondika** (a tres kilómetros) y la **buena infraestructura de comunicaciones viarias**, que se vería mejorada por la construcción del corredor del Txorierrri, fueron elementos fundamentales para su elección.

El planteamiento del Parque Tecnológico consistió en la **disposición de un espacio físico adecuado para la concentración de empresas innovadoras**, que permitiera además, generar procesos de colaboración y transferencia de conocimientos entre la Universidad, los Centros de Investigación y las propias empresas, con el objetivo de, entre todos, aprovechar al máximo sus capacidades tecnológicas.

La localización e infraestructura del **parque tecnológico ofrecía a las empresas condiciones inmejorables para su emplazamiento** y su zona de influencia reúne todos los soportes industriales, financieros, tecnológicos, y de recursos humanos necesarios para la actividad empresarial.

El tejido industrial del País Vasco se encontraba integrado por más de 10.000 compañías, con una importante implantación de actividades como la fabricación de bienes de equipo y máquina-herramienta, material y equipos eléctricos y componentes de automoción. Junto a estos sectores, en los últimos años se habían desarrollando otros sectores como el de la automatización de equipos y procesos, telecomunicaciones, electrónica, informática, aeronáutica y medio ambiente.

La infraestructura de formación se fundamentaba, por su parte, en la **Universidad del País Vasco y en la Universidad de Deusto**. Ambas instituciones agrupaban un total de 36 facultades y escuelas universitarias, donde se

impartían enseñanzas científicas, técnicas, tecnológicas y sociales a un colectivo de más de 70.000 estudiantes.

El entorno del Parque Tecnológico disponía también de una **notable estructura de I+D**, que servía de apoyo a la innovación empresarial. Esta estructura tenía sus bases en la investigación que desarrollaba la Universidad y en la actividad que realizaban **los ocho Centros Tecnológicos agrupados en la Red Vasca de Tecnología**. En estos centros, más de mil investigadores trabajaban en la realización de proyectos contratados por las empresas.

Las empresas encontraron en el Parque Tecnológico un **espacio abierto y de gran atractivo natural y ambiental**, así como un conjunto de infraestructuras y servicios de la máxima calidad, diseñados para favorecer y apoyar la actividad empresarial.

La **instalación de una empresa en el Parque Tecnológico** podía realizarse a través de **dos fórmulas** distintas: mediante el **alquiler de un local** o bien mediante **adquisición de una parcela en propiedad**, donde las compañías de cierta dimensión podían **construir su propio edificio**.

En los dos casos, el Parque Tecnológico disponía de una completa oferta de infraestructura, capaz de satisfacer las distintas demandas de las empresas en función de su estructura y necesidades de espacio.

A la calidad de sus infraestructuras, el Parque Tecnológico añadía una completa **gama de servicios pensados para facilitar la actividad diaria de las empresas**. En este capítulo se incluían, además de las redes básicas de energía eléctrica, gas natural y red contra incendios, una larga relación de servicios de apoyo logístico: vigilancia, mantenimiento, agenda bancaria, agencia de viajes, servicios sanitarios, etc.

El primer **objetivo** del Parque Tecnológico fue la ubicación de empresas no contaminantes cuya actividad presentase además un componente de innovación. Este perfil de empresa podía clasificarse en cuatro apartados:

- Empresas industriales dedicadas al desarrollo y fabricación de alta cualificación o que demandan tecnologías avanzadas.
- Empresas, Departamentos de empresas, Agrupaciones de empresas, Instituciones públicas o privadas cuyo objeto es el desarrollo de actividades de I+D.
- Otras empresas que reúnan elementos de especial interés para la consecución de los objetivos del Parque Tecnológico.
- Empresas del sector terciario avanzado, que prestan servicios cualificados de carácter técnico o servicios de asesoramiento y apoyo a la gestión empresarial.

En el quinquenio 93-97 el Parque Tecnológico de Zamudio se ha consolidado ya como un **centro de atracción de empresas**. En concreto, el Parque había sido diseñado para que se asentasen compañías de **tecnología avanzada** y para ello contaba con importantes infraestructuras y los más avanzados servicios. Su objetivo era actuar como **canal de comunicación entre centros de investigación, formación y empresas** para aumentar la capacidad tecnológica de toda Bizkaia.

Además tenía en su entorno dos factores de primer orden: **empresas con una importante consolidación industrial y capacidad de investigación** que le suministraban la **cultura y la tecnología** necesarias para crear un importante **valor añadido** y las Universidades del País Vasco y de Deusto que proporcionaban potenciales recursos humanos para labores de investigación.

En el Parque estaban asentadas empresas de diversos campos de actividad. En un primer grupo, se encontraban empresas industriales de tecnologías avanzadas en el campo de la **electrónica, telecomunicaciones, automoción, tecnologías de la información, medio ambiente y energía**. En un segundo grupo, se localizaban compañías públicas y privadas dedicadas a la investigación y un tercer grupo de empresas se dedicaba a potenciar el sector servicios y a labores de consultoría.

Entre los centros asentados en el parque en esa época se pueden citar **Euskaltel, ITP** y los **Centros de Investigación de Labein, Robotiker y Gaiker**, con actividades en el campo de la supercomputación, comunicaciones, control de calidad, robótica e investigación de nuevos materiales.

En concreto, en 1993 uno de los grandes logros en la atracción de empresas y entidades al Bilbao Metropolitano fue el establecimiento del **Instituto Europeo de Software** en el Parque Tecnológico de Zamudio. **Bilbao Metropoli-30** asumió el papel de impulsar la **candidatura de Bilbao** como sede del Organismo en septiembre de 1992. Tras una dura pugna con ciudades como Bonn, Friburgo, Génova, Pisa, Archamps o Dublín, **Bilbao se hizo con la candidatura**.

En 2003 el Parque ha visto ampliadas sus instalaciones con la **construcción de un nuevo edificio, el 801**, destinado principalmente a ser motor de la biotecnología en el País Vasco a la vez que contribuye a reducir el alto grado de ocupación de los edificios existentes. En la actualidad, la construcción alberga la Agencia Coordinadora del sector de las biociencias en Euskadi, Biobask, el Centro de Investigación y Cooperación (CIC) Biogune, cinco empresas biotecnológicas de reciente creación y una incubadora biotecnológica. El edificio cuenta con 4.100 m² de superficie para empresas de biotecnología y es fruto de una inversión conjunta del Parque Tecnológico y de la Sociedad para la Promoción y Reconversión Industrial (SPRI) dependiente del Gobierno Vasco. Su construcción se enmarca dentro de Biobask 2010, una apuesta de la política científico-tecnológica del Gobierno Vasco, que tiene como objetivo crear 40 nuevas empresas biotecnológicas que den empleo de forma directa e indirecta a 3.000 personas.

• **Apertura de Bilbao al exterior: el Puerto**

Desde su fundación el día **15 de junio del año 1300, Bilbao ha crecido y se ha desarrollado junto a la Ría**, cauce de la relación comercial y mercantil de la ciudad y toda su área metropolitana. Se puede decir, que el Puerto de Bilbao ha sido la ventana de la ciudad al mundo.

En 1511 se creó el **Consulado de Bilbao** y las tres primeras calles se convirtieron en siete. Esto se tradujo en un incremento de la actividad comercial, que vino acompañado de un desarrollo de la industria naval. En otras palabras, **la ciudad y el puerto conviven en un mismo espacio físico**.

Con el desarrollo de la minería a finales del siglo XIX, comenzó una acumulación de capitales con los que se inició el desarrollo industrial. De este modo, las funciones industriales y portuarias se fueron haciendo más específicas y complejas. Esta nueva situación provocó que la ciudad se construyese de espaldas a la Ría, dadas las servidumbres impuestas por la navegabilidad portuaria.

El Puerto de Bilbao estaba representado y gestionado por su Consejo de Administración en el cuál, la participación de Administraciones Locales quedaba reducida únicamente a un 10%, un representante de Bilbao y otro de uno de los municipios de la Ría. Y tan solo alcanzaba el 30% incluyendo a los representantes de la Diputación Foral de Bizkaia y del Gobierno Vasco.

El hecho de que existiese un planteamiento aún más centralizador en la nueva Ley de Puertos, reduciendo la representación de la Administración Vasca en el Consejo, repercutió de manera negativa en el desarrollo futuro de Bilbao. **La tendencia del puerto a funcionar sin vinculación alguna con los municipios en los que se asentaba**, podía verse acrecentada por la nueva situación que se presentaba con la futura Ley de Puertos, lo cual perjudicaría a las relaciones entre la ciudad y el Puerto.

En el año **1992 coexistían cuatro Planes vinculados entre sí**, ya que compartían objetivos de desarrollo urbano y portuario. Se trataba del Plan General de Ordenación Urbana de Bilbao, el Plan Territorial Parcial (del área metropolitana), el Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicios del Puerto de Bilbao y el Plan de Ampliación del Puerto en el Abra Exterior.

En el Plan Especial de Ordenación del Puerto se preveía que determinadas áreas de alto valor urbanístico, hasta el momento ocupadas por instalaciones portuarias, pudiesen ser abandonadas y por medio de los oportunos mecanismos de compensación, conseguir los objetivos previstos en el Plan de Ordenación Urbana de Bilbao.

El desarrollo de estos Planes adquirió una gran **relevancia tras las importantes transformaciones económicas, sociales y políticas generadas en los años 80 y principios de los 90**. Estas transformaciones afectaron sustancialmente al Bilbao Metropolitano y desencadenaron una fuerte crisis que se

manifestó en su tejido social y urbano. El modelo de metrópoli industrial que había permitido el desarrollo de Bilbao estaba agotado.

La lucha contra esta situación hizo necesaria una renovación, que configurase a Bilbao como una metrópoli moderna, reforzando su influencia sobre el entorno y que marcara el ritmo de su desarrollo.

Por otro lado, Bilbao se caracterizaba por la limitación territorial de su término municipal. Este hecho, unido a la fuerte topografía de su contorno, limitaba de manera considerable la capacidad expansiva de Bilbao. Es por eso que las posibilidades de crecimiento **se centraron** principalmente en operaciones de **rehabilitación y saneamiento, o de transformación de las zonas que ocupaban las industrias** que habían desaparecido o se iban a trasladar a lugares alternativos, instalaciones ferroviarias, puerto, etc.

En este contexto fue donde la relación ciudad puerto tuvo mayor importancia, ya que una ordenación territorial adecuada repercutió en la **asignación de nuevos espacios portuarios en el Abra Exterior**. Esto se tradujo en un **aumento de calados y muelles que supusieron una mejora funcional de la infraestructura portuaria**, creándose un puerto más competitivo. Así mismo se consiguió una liberación de suelo en Bilbao, que resultó vital para el desarrollo de la Villa dada la escasez de suelo disponible.

Bilbao se encontraba por tanto, ante un proceso de regeneración encaminado a la creación de una “Ciudad postindustrial”, que se pudiese definir como una moderna capital terciaria, al servicio de una región tecnológicamente cualificada y avanzada. Esta transformación requería que se diese especial importancia a la recuperación del entorno medioambiental y urbano.

En este contexto, cobró especial importancia **la recuperación de los espacios portuarios** para conseguir un doble objetivo dentro de la planificación urbanística de Bilbao: la recuperación de la Ría por un lado y la oferta de nuevos centros de actividad económica y de equipamientos metropolitanos, por el otro.

La recuperación de la Ría –primero de los objetivos mencionados–, se hacía necesaria tanto en el plano urbanístico, con la recuperación de los nuevos espacios liberados con el desmantelamiento de gran parte de la industria que ocupaba los márgenes de la Ría, como en el plano de la recuperación física de sus aguas, mediante el desarrollo de un Plan de Saneamiento Integral.

La potenciación de la Ría como gran arteria urbana trascendió claramente al municipio de Bilbao para convertirse en un **elemento estructurador de todo el área metropolitana**.

La oferta de nuevos centros de actividad económica y de equipamientos metropolitanos adquirió especial importancia con la reconversión de los márgenes de la Ría y su recalificación, sobretudo las zonas de Abandoibarra y Zorrozaurre.

El **traslado de la actividad portuaria**, la eliminación de la barrera del ferrocarril y de la estación de mercancías, y el cierre del astillero permitieron en años posteriores potenciar el **desarrollo y promoción de Abandoibarra**. En concreto, estos cambios comenzaron en el año 1993 con la construcción del Museo Guggenheim y el Palacio Euskalduna de Congresos y de la Música. Esta zona, por su ubicación con respecto al conjunto urbano, se presentaba como un espacio de gran potencialidad para soportar actividades de alto estándar. En el caso de Zorrozaurre se tuvo que esperar a que se trasladasen las instalaciones portuarias al Abra exterior a la vez que se propuso la apertura completa del canal.

En 1992 la zona ocupada por el Puerto era un área cerrada e independiente –no integrada en la ciudad– y a cuyo servicio se encontraba parte del diseño y del uso de la red de comunicaciones existente en la ciudad.

Por lo tanto, la ampliación portuaria se hacía también necesaria porque concentraba las comunicaciones al servicio del Puerto en torno a su área propia de uso y liberaba de servidumbre al diseño de la nueva viabilidad urbana.

El Puerto contaba con cinco puntos de operación diferentes a lo largo de toda la Ría, entre el Muelle de Bilbao Centro y el Abra Exterior. Se podía afirmar que **la ampliación permitiría unificar todas las instalaciones portuarias**, ofreciendo un servicio más eficaz y liberando zonas de la ciudad que podrían ser destinadas a otros usos.

El **Puerto tenía la competencia hidrográfica, pero no la desarrollaba**, lo que dio lugar al abandono y degradación de la Ría y sus márgenes. Este hecho afectó directamente a la ciudad.

En noviembre de 1991 se iniciaron oficialmente las obras de ampliación del Puerto con un plazo de ejecución previsto de 62 meses. La primera fase del proyecto tenía como objetivo la creación de una gran dársena de más de 5 Km² de superficie entre el puerto de Zierbena y el dique rompeolas de Santurtzi.

El **Puerto de Bilbao** cuenta con instalaciones en nueve términos municipales: Barakaldo, Bilbao, Erandio, Getxo, Leioa, Portugalete, Santurtzi, Sestao y Zierbena.

La ampliación del Puerto está afectando principalmente a los municipios de **Getxo, Santurtzi y Zierbena**.

El final de la primera fase de las obras de ampliación en El Abra exterior, inaugurada a finales de 1998, no fue sino el comienzo de una nueva era en la actividad de estas instalaciones que, a su vez, ha generado nuevas posibilidades de negocio y de inversión.

La **ampliación en El Abra exterior** vino a paliar una de las limitaciones históricas que había tenido el puerto anterior: la **escasez de superficie a pie de muelle para desarrollar tareas de logística**. Con las nuevas instalaciones comenzó a nacer la demanda que se esperaba.

Partiendo de Santurtzi y en dirección a Zierbena la expansión comienza con un importante contradique en el que se ubican:

- Una **terminal de contenedores** con capacidad para absorber un tráfico de 500.000 contenedores al año que permitirá librar totalmente, la zona de Abandoibarra.
- Una **terminal de vehículos** disponible desde el año 2000, con una superficie de 62.500 m² que permitirá la exportación anual de más de 100.000 vehículos.
- Un **muelle de mercancías en general**.

Continuando hacia Zierbena se está construyendo una estación de mercancías que sustituirá a las actuales instalaciones de Renfe en Abandoibarra.

Se están preparando los accesos por carretera a los nuevos muelles construidos en El Abra exterior. Un poco más adelante, coincidiendo con el nacimiento de un gran dique que protegerá lo mencionado hasta ahora, se instalará un aparcamiento de camiones, con una capacidad para 366 camiones y 214 turismos.

Desde el **Puerto de Zierbena** hasta el Dique de Poniente se ubicarán:

- Un **muelle industrial** de 200.000 m² donde se instalarán empresas que demanden un importante tráfico marítimo.
- **Plantas de regasificación y ciclo combinado**.
- **Ampliación de terminales de líquidos**, aumentando la capacidad de transporte y almacenamiento de combustibles.

Los trenes de mercancías que salen o llegan al Puerto de Bilbao están obligados a utilizar la línea de cercanías de la Margen Izquierda, lo que impide utilizar este trazado durante el día y limita las posibilidades de transporte ferroviario. La construcción del **Túnel del Serantes**, competencia de la Administración Central, es la clave para la solución del problema ya que permitiría el trazado de una línea férrea alternativa.

La **ampliación del Puerto de Bilbao en El Abra exterior está permitiendo cambios en Abandoibarra** y permitirá también cambios en el Canal de Deusto, entre ellos, el cierre definitivo del Puente de Deusto.

• El Plan Integral de Saneamiento

La historia de Bilbao fluye ligada a la Ría del Nervión. Su papel en el desarrollo económico de la capital vizcaína había sido decisivo y por tanto, la apuesta por una ciudad cosmopolita y moderna exigía tener sus aguas limpias. Conscientes de esta responsabilidad, las instituciones vascas y, fundamentalmente, el Consorcio de Aguas Bilbao Bizkaia, trabajaron en un Plan de Saneamiento Integral, para que la Ría fuese el mejor espejo de la ciudad.

En el año 1974 comenzó a fraguarse el **Plan Integral de Saneamiento de la Ría de Bilbao** como reacción ante el deplorable estado de degradación al que había llegado el estuario. Su lanzamiento tuvo lugar en 1979, año en el que el Consorcio de Aguas aprobó el Plan Integral de Saneamiento de la Comarca del Gran Bilbao (o Sistema del Bajo Nervión). Así, se acordó la construcción de una serie de colectores que recogieran el agua contaminada y la llevaran a estaciones depuradoras. Una vez tratadas, las aguas residuales volverían limpias a los cauces de los ríos.

El principal objetivo del Plan Integral de Saneamiento era frenar el deterioro de la calidad del agua de la Ría como de otros ríos vizcaínos que, como consecuencia de la contaminación generada por las actividades industriales y los vertidos líquidos de origen doméstico, era muy pronunciado sobre todo en las zonas bajas de los cursos fluviales.

Se fijó como meta final que el agua de la Ría alcanzase una concentración de oxígeno que permitiera la presencia de vida acuática en todo el sistema fluvial. El Plan fue concebido para dar tratamiento unitario a la contaminación industrial y doméstica mediante la construcción de una red de colectores de 170 kilómetros de longitud y tres estaciones depuradoras de aguas residuales (Galindo, Muskiz y Lamiako).

Las obras se iniciaron en 1984 y se prevé que finalicen en el año 2005. La inversión total prevista supera los 660 millones de euros (110.000 millones de pesetas). Por su alcance en inversión y en utilización de la más alta tecnología, supone la obra de infraestructura medioambiental más importante desarrollada en el País Vasco.

En el año 1990 se inaugura la **Estación Depuradora de Aguas Residuales de Galindo en Sestao, pieza clave de todo el sistema de saneamiento** y que para el año 2005 tratará las aguas de 1.050.000 habitantes del Gran Bilbao. Esta estación, junto con el resto de plantas depuradoras, se encargará de limpiar y sanear las aguas residuales para devolverlas, ya limpias a su medio natural, permitiendo que la Ría del Nervión quede libre de vertidos y recupere su papel histórico de eje vertebrador de la Villa. La planta de Galindo empezó a funcionar operativamente en 1991, con la llamada 1ª Fase en la que mediante un tratamiento físico-químico (proceso de depuración primario) se procedió a eliminar el 50% de la carga contaminante de las aguas residuales.

En 1991, desde la Unión Europea se añadió, a ese deseo inicial de sanear la Ría, la obligación de hacerlo: todas las aglomeraciones urbanas de la UE deberán depurar sus aguas residuales antes del 2005. Esta obligación, sin embargo no pesa como tal en el ámbito del área metropolitana de Bilbao, puesto que el Saneamiento de la Ría del Nervión ya se percibía como una operación indispensable para la viabilidad económica de la metrópoli.

El Plan Integral de Saneamiento abarcaba un área urbana fuertemente industrializada, compuesta por 38 municipios con una población cercana al millón de habitantes, lo que representaba el 82% de la población de Bizkaia y el 45% de la Comunidad Autónoma Vasca.

Asimismo, en el ámbito de actuación del Plan se ubicaban alrededor de 2.800 establecimientos industriales que daban empleo a unas 84.000 personas y generaban un volumen de aguas residuales de 14 millones de m³ anuales.

Señalar que el balance de la carga contaminante que se generaba en el Gran Bilbao –toda la cual se vertía al sistema fluvial y al estuario del Nervión con anterioridad al Plan Integral de Saneamiento–, se establecía en un 30% de origen industrial y un 70% correspondiente a aguas residuales de origen doméstico.

La consecución del objetivo general de **controlar la contaminación de los cauces fluviales** de la Comarca de forma que se mantuviese un nivel de calidad tal que permitiese la presencia de vida acuática, se pretendía lograr con la implementación de los siguiente **objetivos**:

- Recogida, mediante una Red General de Saneamiento supramunicipal, de los vertidos de aguas residuales industriales y domésticas.
- Tratamiento combinado de los vertidos en cinco plantas depuradoras (Galindo, Etxebarri, Lamiako, Muskiz y Asua) y posterior devolución a los cauces de las aguas depuradas, hasta el grado que requiera el mantenimiento de los niveles de calidad prefijados.
- Control, vigilancia y reglamentación de los vertidos industriales a la red de saneamiento, con el fin de proteger la misma, el personal que la mantiene, evitar efectos adversos de los procesos de tratamiento del agua residual y de los fangos y permitir la eliminación de fangos sin que resulten dañosos.
- Tratamiento y evacuación de los fangos resultantes del proceso de depuración.
- Controlar la contaminación generada fuera de la Comarca, presente en los ríos Nervión, Ibaizabal y Kadagua a su entrada en la misma.
- Seguimiento permanente de la cantidad y calidad del agua de los cauces.

El papel de la Ría del Nervión en el desarrollo económico de la capital vizcaína había sido decisivo. Las instituciones vascas y fundamentalmente el Consorcio de Aguas de Bilbao-Bizkaia **conscientes de esta responsabilidad trabajaron en la creación de un Plan de Saneamiento Integral.**

Este Plan supuso, por su alcance en inversión y utilización de la más alta tecnología, la **obra de infraestructura medioambiental más importante desarrollada hasta el momento en el País Vasco.** El objetivo de esta obra consistía en recoger las aguas residuales, transportarlas hasta la Estación Depuradora, limpiarlas, sanearlas y devolverlas, ya limpias a su medio natural, permitiendo que la Ría del Nervión quedase libre de vertidos y recuperase su papel histórico de eje vertebrador de la Villa.

El Plan abarcaba un área urbana e industrial con una población cercana al millón de habitantes, el 81% de la población de Bizkaia y el 45% del País Vasco. Ejecutado en fases sucesivas exigió una inversión total de más de 601 millones de euros.

Finalmente, con las obras del Colector de Olabeaga culminaron las obras de saneamiento de Bilbao, cerca de **treinta kilómetros de tuberías asegurando el saneamiento de la capital.**

Uno de los elementos claves de este Plan de Saneamiento fue la construcción del **Sifón de la Universidad**, inaugurado en 1997 y cuya inversión total ascendió a 7,22 millones de euros. Esta espectacular obra de ingeniería, con capacidad para 600.000 m³ de agua al día, cuenta con un edificio de control situado junto a la Universidad de Deusto que dispone de los elementos necesarios para garantizar el óptimo funcionamiento del Sifón.

La finalidad de esta obra consistió en el **trasvase de todos los caudales residuales de la Margen Derecha de la Ría del Nervión a la Margen Izquierda**, a través dos grandes pozos verticales unidos por un túnel perforado en la roca. Las aguas llegan a la altura del Museo de Bellas Artes y recorren ocho kilómetros hasta la Depuradora de Galindo, en Sestao. Allí reciben un tratamiento físico-químico mediante el que se elimina el 50% de la carga contaminante para devolverlas a la ría.

Los más **avanzados dispositivos tecnológicos** posibilitan realizar la **explotación por telemando desde la Depuradora de Sestao.** Además se ha previsto la instalación de un sistema de tratamiento y purificación de olores que elimina cualquier efecto negativo para el entorno urbano.

• Bilbao Ría 2000

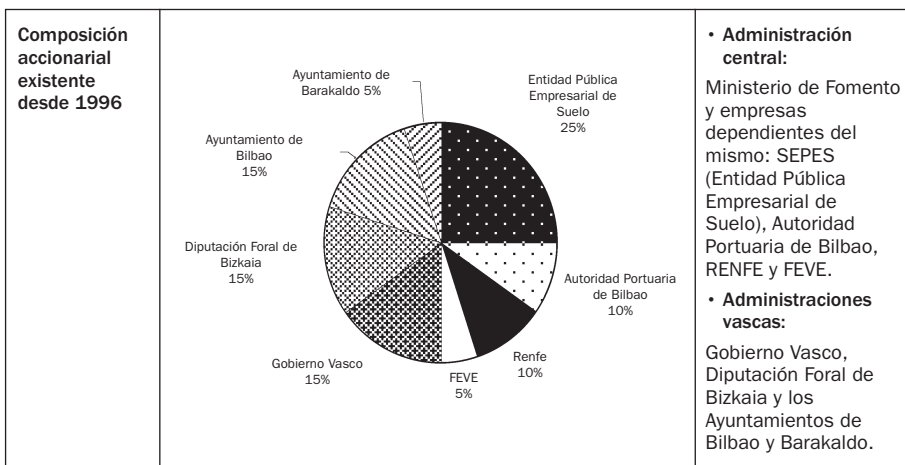
La Sociedad Anónima Bilbao Ría 2000, de capital público, se creó el 19 de noviembre de 1992 con el objetivo de buscar una actuación coordinada entre las instituciones públicas bilbaínas, vascas y estatales implicadas en la regeneración urbana de superficies claves para el futuro del Bilbao Metro-

politano. El origen de Bilbao Ría 2000 se remonta a 1987 cuando el Ayuntamiento de Bilbao diseñó su primer Plan General de Ordenación Urbana, donde se señalaba que las grandes oportunidades para el desarrollo de la ciudad se situaban en Abandoibarra y Ametzola, suelos propiedad de empresas de la Administración Central.

Por esta razón, la sociedad se constituyó a partes iguales por la Administración Central del Estado y las Administraciones Vascas afectadas, contando con el apoyo de la Comunidad Europea. Inicialmente, entre los accionistas de Bilbao Ría 2000 se encontraba el Instituto Nacional de Industria por medio de la sociedad Infoinvest, quien en 1996 vendió la totalidad de sus acciones a SEPES (empresa perteneciente al entonces Ministerio de Obras Públicas y Transportes, actualmente Fomento). Por su parte, el Ayuntamiento de Barakaldo entró a formar parte del accionariado en 1995 coincidiendo con una ampliación de capital de la sociedad.

Bilbao Ría 2000 sería la responsable de diseñar, planificar y posteriormente ejecutar aquellos proyectos que estuviesen relacionados con la **recuperación urbana de zonas situadas en el centro de Bilbao y Barakaldo** y con actividad industrial, ferroviaria y portuaria en el pasado. En concreto, y según el Plan Territorial Parcial del Bilbao Metropolitano (1994), la sociedad se constituye para desarrollar las actuaciones más importantes recogidas en el Plan General de Ordenación Urbana de Bilbao: Abandoibarra y Ametzola.

Dentro de Bilbao Ría 2000 las competencias provendrían de las instituciones que la componen y que asumirían el compromiso de la puesta en marcha de los acuerdos alcanzados. Sus recursos se generarían a través de operaciones urbanísticas; los cambios de uso permiten obtener plusvalías que son destinadas a la financiación de los trabajos de infraestructura. El **esquema de financiación** de la sociedad sería el siguiente: los accionistas ceden los terrenos que tienen en las zonas centrales de Bilbao y Barakaldo,



al tiempo que los Ayuntamientos recalifican los suelos. Con esta base, Bilbao Ría 2000 invierte en la urbanización de los mismos y vende las parcelas a los promotores privados. Como son suelos ubicados en áreas muy céntricas, lo que significa que sobre ellos existe una gran demanda, su venta genera plusvalía. Esta plusvalía, a su vez, se invierte en actuaciones importantes para la ciudad, como es el caso de la Variante Sur, Bilbao la Vieja y el programa Urban-Barakaldo.

Por otro lado, Bilbao Ría 2000 participaría de la misma misión que Bilbao Metropoli-30 en relación con la promoción y mejora de la imagen externa de Bilbao, tanto en el ámbito estatal como en internacional. Este objetivo se ha concretado a lo largo de los años en la organización y colaboración en diferentes exposiciones sobre los nuevos proyectos de Bilbao que se iban a emprender, la organización de encuentros, la atención a profesionales y expertos en urbanismo, arquitectura y periodismo, etc.

• El ferrocarril Metropolitano en Bilbao: el Metro como solución

La inauguración del ferrocarril metropolitano **Metro Bilbao el 11 de noviembre de 1995** será un acontecimiento recordado por los ciudadanos y ciudadanas bilbaínas que vieron finalizada una obra que se inició en noviembre de 1988 en Erandio y en 1990 en el Ensanche bilbaíno.

La idea de construir el Metro surgió ante la necesidad de buscar soluciones a los problemas de accesibilidad que presentaba la Comarca del Bilbao Metropolitano. Se habían ido desarrollando soluciones parciales y puntuales que, si bien habían contribuido temporalmente a la mejora de las comunicaciones, también habían resultado insuficientes dado el incremento del parque automovilístico y los deseos de los ciudadanos por desplazarse cada vez más y de una forma lo más rápida, cómoda y segura posible.

El tráfico en el área de Bilbao se encontraba en una situación muy complicada que producida principalmente por la utilización mayoritaria del transporte privado para realizar los desplazamientos internos dentro del área metropolitana. A esto se añadían las dificultades de actuación viaria, dada la configuración orográfica del territorio.

Ante esta situación, la construcción del Metro apareció como la solución más rentable socialmente para conseguir la transformación del tráfico urbano en el área metropolitana de Bilbao. **El Metro se presentaba como un medio eficaz para el transporte masivo de viajeros de forma cómoda, segura, fiable e independiente del resto de medios de transporte.** Asimismo, la infraestructura requerida no era impactante con el medio urbano, excepto en la fase de construcción, y era liberadora de espacios.

El Metro no era la solución total a los problemas derivados del creciente tráfico urbano, pero sí podía convertirse en el eje vertebrador del transporte público en el área metropolitana de Bilbao y su zona de influencia.

El proyecto del Metro pretendía, como es lógico, conseguir el **mejor aprovechamiento del transporte**. Debía circular por aquellos puntos de mayor concentración humana y de mayores flujos de desplazamientos. En resumidas cuentas, se pretendía prestar un buen servicio con una inversión razonable.

El **Consortio de Transporte de Bizkaia se creó en 1975** como entidad local con personalidad jurídica propia e independiente de las entidades consorciadas. Estaba **formado por el Gobierno Vasco, la Diputación Foral de Bizkaia, el Ayuntamiento de Bilbao y demás Ayuntamientos a los que afectaba el paso del Ferrocarril Metropolitano de Bilbao**. En 1976 se constituyó definitivamente al amparo de una Ley del Gobierno Central que establecía como competencias del mismo:

- Participar en la financiación de las obras de infraestructura del Ferrocarril Metropolitano de Bilbao, recibéndolas del Estado una vez ejecutadas y llevar a cabo los correspondientes proyectos y obras de superestructura y equipamiento general del mismo.
- Gestionar el servicio público de transporte a prestar por dicho ferrocarril, por el sistema de gestión directa mediante constitución de Sociedad privada con capital del Consorcio.

Esta Sociedad Anónima se constituyó ante notario en Bilbao el 18 de febrero de 1993, bajo la denominación de Metro Bilbao, S.A. asumiendo la gestión del Ferrocarril Metropolitano de Bilbao y la explotación del servicio público de transportes que a éste es inherente. Se rige por sus Estatutos aprobados por el Consejo General del Consorcio en su sesión de 12 de noviembre de 1992.

Con posterioridad a la fecha de creación, se traspasaron a la Comunidad Autónoma Vasca las competencias del Estado ubicadas en el **Consortio de Transporte de Bizkaia** quedando los índices de participación de cada Ente de la siguiente manera: **Gobierno Vasco 50%, Diputación Foral de Bizkaia 25% y los Ayuntamientos afectados el restante 25%**.

En 1986, vista la envergadura del proyecto y la imposibilidad de afrontar las aportaciones que les correspondían a los Ayuntamientos, la **Diputación Foral de Bizkaia** se subroga en las obligaciones de estos llegando a un acuerdo con el **Gobierno Vasco para financiar a partes iguales la Línea I, Fase 1ª, Plentzia-Casco Viejo**. En 1992 este acuerdo se hizo **extensivo al tramo entre el Casco-Viejo y Bolueta**. El Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) ha venido, igualmente, subvencionando las obras del Ferrocarril Metropolitano de Bilbao.

Su labor se inició con el objetivo fundamental de construir el Metro de Bilbao y gestionar el transporte público en Bizkaia, tras la puesta en marcha del Metro.

El proyecto y el trazado del Metro fueron el resultado de años de planificación y estudio de las necesidades y posibilidades alternativas del transporte en la región. De ahí, que durante los anteriores veinte años al inicio comienzo de las obras en Erandio en el año 1988, se fueran sucediendo numerosos hitos claves para la construcción del Metro.

El área metropolitana de Bilbao se había desarrollado de forma lineal, teniendo como extremo superior las poblaciones de Basauri y Etxebarri, con un núcleo central constituido por el municipio bilbaíno y dos largas extremidades que discurrían por ambas márgenes de la Ría.

La distribución de población y servicios en la ciudad de Bilbao había producido grandes dificultades de movilidad en el centro de la ciudad y, sobre todo, enormes dificultades de entrada y salida a la misma.

En el momento de diseñar las líneas maestras del nuevo Metro parecía relativamente sencillo el prestar un buen servicio a las poblaciones de la margen derecha e izquierda con el trazado de una línea por cada lado. Con este trazado único el servicio resultaba más limitado, pero extremadamente más eficaz para romper la barrera de entrada y salida de la ciudad, que era un objetivo fundamental del proyecto.

Así, el trazado definitivo tomó la representación gráfica de una “Y” que, siendo Basauri el extremo superior, se desplazaría a través de Etxebarri, discurriendo a través de Exebarri, Bolueta, Santuxu, Casco Viejo, Arenal, Gran Vía, Indautxu, San Mamés, Olabeaga, Deusto, Sarriko y San Inazio, con un total de 10,5 kilómetros.

Aquí, se produciría la división de los dos brazos de la “Y” en dos tramos diferentes que simularían abrazar el camino final de la Ría hasta su desembocadura en el Abra:

- El “brazo derecho” se desplazaría por el trazado del ferrocarril de la Margen Derecha hasta su finalización en Plentzia, lo que suponía incorporar 20,5 kilómetros de ferrocarril con inversiones reducidas dada la magnitud total de la obra.
- El “brazo izquierdo” recorrería las poblaciones de la Margen Izquierda, aunque con un trazado diferente al del ferrocarril de RENFE, pasando en trayecto subterráneo, por el centro de dichos núcleos urbanos.

Resumiendo, la red de Metro propuesta constaba de dos líneas principales: la **Línea I, Plentzia-Basauri** de 31 kilómetros de longitud y la **Línea II, Santurtzi-Basauri** de 20 kilómetros de longitud con un tramo común de 10,5 kilómetros entre San Inazio y Basauri. En total 37 estaciones de las cuales, 22 eran subterráneas y 15 en superficie.

Una vez finalizados los estudios técnicos, solventados los problemas políticos y acordada la distribución económica del costo de las obras, opera-

rios y maquinaria empezaron a construir por fases una de las obras de ingeniería más importantes en Bizkaia en el último siglo.

La primera fase, como se ha señalado anteriormente, comenzó con el **inicio de las obras en Erandio en 1988**. La decisión de comenzar con la construcción de la Línea I desde Bolueta hasta Plentzia se tomó dada su alta rentabilidad social y su eficiencia económica, ya que con la construcción únicamente de ocho kilómetros entre Bolueta y San Inazio, se potenciaba un metro de cerca de 30 kilómetros al incorporar la red ferroviaria ya existente entre San Inazio y Plentzia.

La construcción de los 8 kilómetros de longitud de esta primera fase entre Bolueta y San Inazio fue la más espectacular ya que la totalidad del trazado era subterráneo y discurría por el centro de la capital vizcaína además de atravesar la Ría por dos puntos.

Durante 1999 el **Metro se convirtió en un medio imprescindible para la actividad diaria de miles de vizcaínos y vizcaínas**, confirmándose que cada vez eran más los ciudadanos que se beneficiaban de él y que la rentabilidad social y económica de este medio de transporte era ya indiscutible. Desde enero de ese mismo año el Metro de Bilbao fue pionero en el ámbito estatal en iniciar un **servicio regular nocturno** de una empresa de transporte de viajeros. Hasta ese momento, se ofrecía servicio hasta las dos de la mañana.

En el año **2000 se cumplieron cinco años de servicio del Metro Bilbao**. En su primer lustro de andadura había superado todas las expectativas en número de viajeros puesto que la cifra total alcanzada había sido de **222 millones de usuarios**. Año tras año los clientes fueron aumentando. Así, en 1998, con la Línea funcionando desde Bolueta hasta Plentzia, utilizaron el Metro 49.102.360 de personas. En 1999 se superó esta cifra, llegando a los 50.866.407 de viajeros y en el año 2000 se alcanzó la cifra de 54.173.349 de personas.

Las estaciones más concurridas en este primer lustro fueron, por este orden, Abando, Casco Viejo, Deusto, Indautxu y Moyúa, todas de Bilbao. Fuera de la Villa y en sexta y novena posición, estaban las estaciones de Areta (Las Arenas) y Algorta, ambas del Ayuntamiento de Getxo.

En cuanto a la **calidad de servicio**, se había recibido una queja por cada 18.350 viajeros y los 173.000 usuarios que, por término medio utilizaban el suburbano cada día laborable, le habían puesto un notable (**7,6 puntos**) en las encuestas.

El **13 de abril de 2002 se inauguró la Línea 2 del Metro**. En la estación de San Ignacio, a las 11 horas, el Lehendakari Juan José Ibarretxe fue recibido por el Diputado General de entonces, Josu Bergara y por el Alcalde de Bilbao, Iñaki Azkuna, entre otros responsables institucionales. El convoy arrancó en dirección a Gurutzeta/Cruces hasta alcanzar las estaciones de

Ansio, Barakaldo, Bagatza y Urbínaga. Así, se incorporaron cinco estaciones más al Metro, todas ellas correspondientes a la Línea 2.

Las fechas previstas para la segunda fase son: **Sestao 2004**, en **2006 Portugalete**, **dos años más tarde** el metro llegará hasta **Santurtzi** y para **2010** al barrio de **Kabiezes**, también en Santurtzi. Esta segunda fase discurrirá a lo largo de 6,7 kilómetros y contará con estaciones en Sestao, Abaxolo, Portugalete, Peñota, Santurtzi y Kabiezes.

En octubre de 2002 el **Gobierno Vasco adjudicó las obras para iniciar la construcción de una nueva estación del Metro en Etxebarri** y la continuación del tramo de vías hasta la periferia de Basauri. Se espera llegar a Etxebarri a comienzos de 2004.

A los seis meses de la inauguración de la Línea 2 **las cinco estaciones habían generado un millón de desplazamientos nuevos al mes en la red del Metro.**

Las estaciones que habían experimentado un mayor incremento de pasajeros, desde la apertura de esta Línea habían sido Abando, Moyúa e Indautxu.

Con independencia de estos éxitos, se sigue estudiando la posibilidad de dar un **acceso más fácil a algunas zonas de su recorrido**. Así, dos elevadores diseñados por el arquitecto inglés Norman Foster, conectarán las calles Prim y Begoñazpi con las inmediaciones de la boca del Suburbano de Santutxu, situada en la calle Zabalbide. El Ayuntamiento bilbaíno y el Gobierno Vasco co-financiarán el proyecto, cuyas obras se han iniciado en abril de 2003 y finalizarán en diciembre del mismo año.

Finalmente, señalar que como resultado de estos proyectos e iniciativas, Bilbao recibió en el **2000 el Primer Premio de movilidad, otorgado por el Comité de Municipios y Regiones de Europa.**

2. EL EMPUJE HACIA LA CENTRALIDAD CULTURAL

• Museo Guggenheim

Desde su inauguración el **19 de octubre de 1997** el **Museo Guggenheim**, obra del arquitecto Frank Gehry, se considera el **buque insignia de la regeneración urbanística de la metrópoli bilbaína**. Situado en la calle Alameda Mazarredo junto al Puente de La Salve, se ha convertido en el punto de atención de la mirada internacional.

Distinguimos en este museo las siguientes partes:

- La **galería Fish**, que se introduce bajo el puente creando un espacio de 130 metros de largo y 24 metros de alto.

- El **atrio, con 650 m² de superficie y 50 metros de altura**, es el centro neurálgico del edificio. Desde él parten en abanico todas las galerías del Guggenheim.
- La **terraza**, a la que se accede desde el atrio, da a un lago artificial situado en un nivel superior al de las aguas de la Ría del Nervión.
- **Las galerías**, 19 en total acogen exposiciones temporales y obras adquiridas expresamente por el Guggenheim de Bilbao como obra permanente.
- El **titanio, metal emblemático del museo**. Existen 33.000 “escamas” de titanio sobre paredes curvas de 0,3 milímetros de espesor.
- La **pedra caliza**, que no fue pulida hasta el momento de su colocación, ocupa una superficie de 27.200 m² y su variedad es piedra beige ámbar procedente de las canteras de Granada.
- Dispone también de **restaurante, cafeterías, tiendas y oficinas donde se ubica la Dirección del Museo Guggenheim**.

Junto al Museo se localiza el perro “**Puppy**”, creado por **Jeff Koons**, una obra floral con sistema interno de regadío.

Durante su primer año, las estadísticas reafirmaron al Museo como centro de atracción:

- El número de visitantes alcanzó la cifra de 1.369.862, muy por encima de lo previsto. El 41% procedía del País Vasco, 32% del resto del Estado y el 27% procedente del extranjero.
- El número total de amigos del museo alcanzó la cifra de 9.147.
- El porcentaje de autofinanciación alcanzó el 66,76%.
- El impacto económico estimado en restaurantes, bares, comercios, hoteles y transporte fue de 31.000 millones de pesetas.

En **los cinco primeros años de la apertura del Museo** el número de visitantes alcanzó la cifra de **5.150.000**, resultando una media de un millón de visitas anuales. En cuanto a los Amigos del Museo, la cifra llegó a los 14.247 miembros. También en este año se batió el récord de asistencia diaria a museos del Estado, al registrar una afluencia de 12.400 personas/día.

Entre las Muestras más visitadas destacaron:

- El Arte de la Motocicleta con 870.776 visitantes.
- Richard Serra con 681.916 visitantes.

- China, 5.000 años con 538.479 visitantes.
- Giorgio Armani con 528.900 visitantes.
- Chillida 1948 - 1998 con 501.321 visitantes.

• Palacio Euskalduna

La primera piedra de este Palacio se colocó el **20 de junio de 1994**, inaugurándose oficialmente en febrero de 1999.

La estructura del Palacio, construido sobre las raíces del antiguo astillero Euskalduna, recuerda a un barco, formado de hormigón y acero, de 90 metros de eslora y 40 metros de manga.

Sus creadores fueron el arquitecto y la profesora de proyectos de la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid, **Federico Soriano y Dolores Palacio**, respectivamente.

El edificio se encuentra situado en **un extremo del Parque de Doña Casilda**, junto al **punto de Euskalduna** y para llegar a su interior se debe atravesar un bosque de árboles metálicos que adorna la fachada de la entrada.

En el lado opuesto, el que da a la Ría del Nervión, puede verse un estanque con una capacidad de 4.500 m³ y un puente que permite dar la vuelta entera al edificio a diferente nivel.

Este Palacio, sede de la Orquesta Sinfónica de Bilbao, tiene una superficie construida de 52.863 m², con una longitud máxima de 156 metros, una anchura máxima de 124 metros y una altura máxima de 52 metros. En esta superficie se distinguen, principalmente, cuatro grandes espacios:

- El **gran Auditorio**, concebido como una **gran caja de música**, tiene una **capacidad para 2.200 personas** y las butacas se distribuyen en tres niveles fragmentados en distintas terrazas: Nivel de Patio y Terrazas con 1.270 butacas; Nivel de Palcos con 500 butacas y Nivel de Balcones y Tribuna con 430 butacas. Esta división favorece la intimidad, propicia una acústica de óptima calidad y acerca el público al escenario. En lo referente a la **acústica**, el Palacio **es comparable con el teatro de La Bastilla**, en París.
- El **escenario** dispone de un **foso que permite un cómodo emplazamiento de todos los músicos**. El recinto cuenta con dos plataformas que permiten prolongar el escenario en conciertos sinfónicos con grandes coros y orquestas. El área escénica, que ocupa cerca de 2.000 m², se completa con **varias salas de ensayos**. Así, además de la sala de la Orquesta Sinfónica de Bilbao, dispone de una sala de ensayos general, cuatro salas de ensayo para coros y ballet y otras cuatro salas de

ensayo individuales para figuras. Completan este espacio 28 camerinos, salas de maquillaje, atrezzo, costura, vestuario, bar, etc.

- La **sala de conferencias "La Ballena"** es la destinada para la celebración de **congresos o jornadas** y para acoger **proyecciones cinematográficas o representaciones teatrales**. Tiene una capacidad para 600 personas y está presidido por un escenario de 21 por 8,5 metros; cuenta también con cinco cabinas de traducción simultánea.
- El **vestíbulo**, rodeado de vidrio, es un espacio multifuncional, ya que puede convertirse en comedor para mil personas en congresos multitudinarios.

Junto con estos cuatro grandes espacios existen los **servicios comunes**: un **restaurante general** y otros de **alta cocina, cinco cafeterías y bares, amplias terrazas; ascensores panorámicos y un aparcamiento** de tres plantas con capacidad para 475 vehículos.

En el **balance efectuado en el año 2001** se confirmó el **crecimiento de la actividad**, alcanzándose un nivel de ocupación del 88%. Los salones y el Auditorio del edificio albergaron 507 eventos, un 5% más que en el año 2000. En el balance económico el centro cerró el ejercicio con superávit por tercer año consecutivo.

En **2002 se registró** una actividad que permitió **una ocupación del 85%**, lo que se tradujo en que 426.121 personas asistieron a los **569 eventos y representaciones** que tuvieron lugar durante ese año.

Todo esto ha permitido que **Bilbao ocupe uno de los primeros puestos en el ranking estatal de centros de congresos**, encabezado por el Palacio de Congresos de Madrid.

• Museo de Bellas Artes de Bilbao

La colección del Museo de Bellas Artes de Bilbao tiene su origen en la unión de los fondos procedentes del primer Museo de Bellas Artes, inaugurado en 1914, y del Museo de Arte Moderno, en 1924. Las numerosas aportaciones de las instituciones, de particulares y las adquisiciones del propio Museo han determinado los rasgos esenciales de la colección y sus líneas de crecimiento.

Importantes legados y donaciones como los de Laureano de Jado, Antonio Plasencia o Manuel Losada constituyeron, junto a las aportaciones de diversas instituciones, el fondo patrimonial originario

La colección está caracterizada por su amplitud cronológica y por la diversidad de las manifestaciones artísticas que contiene la colección del Museo de Bellas Artes de Bilbao reúne en la actualidad, entre pinturas,

esculturas, dibujos, grabados y artes decorativas, más de 6.000 obras, con una cronología que se expande desde el siglo XII hasta nuestros días.

El museo de Bellas Artes de Bilbao tiene una larga historia y de hecho ya en el año 1962 se empezó a hablar de la necesidad de ampliar sus instalaciones. Estas conversaciones dieron sus frutos y el 28 de septiembre de **1970 se inauguró** un nuevo edificio racionalista obra de **Álvaro Libano y de Ricardo Beascoa**.

El trazado de este conjunto (museo anterior y su ampliación) permitió la existencia de dos espacios libres, uno a la izquierda del trazo vertical del museo anterior, ocupado hoy en día por la **Musa de Arriaga** y otro a la derecha del trazo vertical de la ampliación ocupado actualmente por la **Plaza de Eduardo Chillida** con su escultura levitante.

Con esta ampliación se consiguió disponer de un **salón de actos o cine** donde se impartían temas educativos relacionados con el arte que se exponía en el museo. Asimismo, podían verse exposiciones temporales en su planta baja y arte contemporáneo e internacional del siglo XX en su primera planta.

En 1994 se inauguró la **Sala BBK de exposiciones temporales**. Tres años más tarde, en **1997 comenzó a hablarse nuevamente sobre las necesidades del museo** y a tal efecto se presentaron varios proyectos de modificación del conjunto edificado. Finalmente, **Luis Uriarte** y su equipo se adjudicaron la renovación y ampliación de las instalaciones existentes.

En **noviembre de 2001 se terminaron estas nuevas obras y el Museo de Bellas Artes de Bilbao** se abrió al público mostrando unas instalaciones renovadas y ampliadas. En la obra llevada a cabo, se trató de mejorar la comunicación entre los dos edificios, resolver las deficiencias de espacio existentes y mejorar los niveles de autofinanciación. Así, se consiguió aumentar en más de 6.000 m² la superficie total y en 1.000 m² el espacio expositivo.

El Museo de Bellas Artes de Bilbao ofrecía en su nueva etapa una **presentación renovada de sus colecciones**, que reunían más de 6.000 piezas, la mayoría de ellas ubicadas en el almacén, con la idea de ir cambiándolas con una cadencia anual.

El edificio antiguo se convirtió en el espacio preferente del fondo antiguo. En la planta primera se presentaron **obras representativas desde el arte Románico hasta el Modernismo** En la planta segunda se situaron ejemplos del arte vasco y estatal de finales de los siglos XIX y XX.

Por su parte, el **edificio moderno** concentraba lo más representativo del **arte contemporáneo vasco y estatal**, desde principios del siglo XX hasta lo más reciente. Contaba además con la Sala BBK, ubicada junto a la nueva área de recepción, de 900 m² de superficie, en donde se exhibían las expo-

siciones temporales, y la Sala de Arte Contemporáneo, con una altura de siete metros y una superficie de 1.400 m².

La **nueva entrada** al Museo se trasladó a este último edificio, **por la Plaza de Eduardo Chillida**, presidida por su escultura levitante de 16 toneladas, llamada "*Lugar de encuentro IV*".

Además de lo expuesto este museo tiene en su planta baja una **tienda** de más de 100 m² donde dispone de material propio del Museo y un **café** de 90 m², con vistas al Parque de Doña Casilda. Una y otro se conectan con el nuevo hall con su mostrador de atención al público. En esta planta también se encuentra el ascensor con acceso directo al restaurante situado en la terraza de la planta superior.

En el primer sótano existe un **área de servicios didácticos** y en el segundo se encuentran las **oficinas**, los **talleres de restauración**, la **biblioteca** y el **nuevo Auditorio subterráneo** con una capacidad de 220 plazas, que cuadruplica a la de la Sala anterior.

La **nueva Biblioteca** abrió sus puertas el **15 de mayo de 2002**, su fondo incluía casi 22.000 monografías, más de 26.000 catálogos de mano y 127 suscripciones a publicaciones periódicas. Es de acceso restringido y puede ser utilizado gratuitamente por los Amigos del Museo, estudiantes universitarios e investigadores. Con independencia de esta nueva apertura, la Biblioteca del Museo de Bellas Artes de Bilbao ha venido constituyendo un fondo especializado en arte desde el año 1985.

3. COMUNICACIÓN CON EL EXTERIOR

• Aeropuerto de Bilbao

Desde **1927** se reflejaba en Bilbao una **honda preocupación** por la carencia de un campo de aviación por lo que en 1934 comenzaron las obras en Sondika, acondicionando una pista de tierra en lo que sería el embrión del futuro aeropuerto. El 19 de septiembre de 1948 despegaba de sus pistas el primer vuelo de pasajeros destino a Madrid con 33 viajeros a bordo. El avión pertenecía a la compañía bilbaína Aviación y Comercio (AVIACO).

En **1950**, AVIACO tenía ya **vuelos regulares con Madrid y Barcelona** y el aeropuerto había atraído a más de 31.000 viajeros y 89 toneladas de mercancías.

Entre **1958 y 1967**, el aeropuerto fue objeto de **numerosas mejoras y acondicionamientos**: la ampliación de la pista a 2.000 metros de longitud, la instalación de un aerofaro, una nueva torre de control, un centro de emisores y un mayor espacio para el estacionamiento de los aviones. En 1966 se establecieron los primeros vuelos regulares a Londres y poco después, la

compañía Iberia decidió afincarse en este aeropuerto ofertando un mayor número de destinos y de vuelos.

En los años 70 llegaron los grandes aviones con capacidad para más de 180 pasajeros, ello obligó a corregir y a ampliar la pista existente y la vieja terminal, que llegó a ocupar una superficie de 1.250 m².

En **1983**, con motivo del Mundial de fútbol celebrado en el Estado, se **remodeló la terminal**, que pasó a contar con 5.000 m² de nueva construcción y se perfilaron los nuevos accesos por carretera.

Desde mediados de los años 80 **umenta espectacularmente**, año tras año, **el número de viajeros** que pasan de 700.000 en 1985 a más de 2.250.000 en 1999. Es el aeropuerto que más ha crecido en número de pasajeros dentro del Estado. En estos años llegan nuevas compañías aéreas y se realizan vuelos diarios a Milán y a Frankfurt.

Pero el aeropuerto estaba llegando a un punto tal que apenas podía soportar los más de 41.000 aviones que se deslizaban por sus pistas, haciéndose imprescindible la entrada en funcionamiento de una nueva terminal.

El **15 de noviembre de 2000** se inauguró el nuevo aeropuerto. La nueva terminal, **bautizada con el nombre de “La Paloma”**, duplicó la capacidad del aeropuerto anterior, situándola en 4.000.000 de pasajeros al año.

“**La Paloma**” es una edificación con una altura máxima próxima a los 40 metros. Desde el exterior se puede apreciar una **forma curvilínea que simula el vuelo de un ave**, de ahí su nombre. Es una obra realizada en acero, vidrio y hormigón.

Frente a “La Paloma” se encuentra **la nueva torre de control, de casi 42 metros de altura**, encargada de proteger y supervisar las distintas operaciones de despegue y de aterrizaje de aviones.

La terminal, situada en terrenos del municipio de **Loiu**, tiene una **superficie de 32.000 m²** y en ella se distinguen tres plantas: la planta de llegadas a nivel de suelo con siete cintas de distribución de equipajes; una entreplanta que da acceso a los seis “fingers” que permiten una comunicación directa con los aviones y la planta superior o planta de salidas que alberga un vestíbulo de salidas de 7.000 m², en donde están instalados 36 mostradores de facturación.

Tanto la nueva terminal como la torre de control han sido diseñadas por el arquitecto **Santiago Calatrava**, Premio Príncipe de Asturias de Arquitectura.

Muy próxima a la nueva terminal, **Eduardo Chillida quiso colocar un saludo en el punto más alto del aeropuerto**, un bloque de metal que representa la imagen de un “*Hombre dando la bienvenida con los brazos abiertos*”.

Detrás de la terminal se ha construido un gran **parking subterráneo de cinco plantas con una capacidad para 3.000 vehículos.**

La nueva terminal ha permitido incrementar el tráfico aéreo en el aeropuerto de Bilbao, convirtiéndose así en el **tercer aeropuerto emisor de turistas** en vuelos domésticos de todo el Estado.

Volumen de Tráfico del Aeropuerto de Bilbao			
	Nº de Aeronaves	Nº de Pasajeros	Mercancías (Kg)
1998	37.554	2.095.075	3.627.387
1999	41.390	2.219.282	3.561.443
2000	45.504	2.525.763	4.039.732
1999 (enero-agosto)	27.211	1.448.215	2.203.257
2000 (enero-agosto)	30.152	1.680.913	2.607.549
2001 (enero-agosto)	30.439	1.686.195	2.412.503

Fuente: Coyuntura Económica del País Vasco, septiembre 2001.

- **Tren de alta velocidad**

Dada nuestra posición privilegiada en las comunicaciones continentales, el trazado del tramo Bilbao-Vitoria de la **“Y vasca del Tren de Alta Velocidad** es una obra estratégica de carácter fundamental. El proyecto unirá a las tres capitales vascas entre sí, con Madrid y el resto de Europa; consta de 28 proyectos de obra y su inicio está previsto para el 2003.

4. CONCLUSIÓN: EL FUTURO DE BILBAO

La evolución económica y empresarial de Bizkaia, y de Bilbao Metropolitano en particular, ha discurrido de modo paralelo en los últimos años a la de su regeneración. En pocos años, la imagen de ciudad industrial ha ido tornándose en una estampa muy diferente que, combinando un entorno regenerado con elementos arquitectónicos modernos y una oferta de servicios de alta calidad, coloca a Bilbao en la primera línea de Europa en cuanto a revitalización de áreas metropolitanas.

Es notorio que Bilbao Metropolitano ha avanzado de manera notoria en su proceso de revitalización en estos últimos años. Desde principios de la década de los noventa, se impulsó y puso en práctica el Plan Estratégico para la Revitalización del Bilbao Metropolitano. **Se ha pasado de una situación inicial de expectación a otra de entusiasmo:** en 1995, con la inauguración del primer gran proyecto estratégico, el Metro, **posteriormente se vio acrecentada** por la inauguración del Guggenheim Bilbao Museoa en 1997, seguido de una serie de importantes proyectos estratégicos.

Las infraestructuras estratégicas se están consolidando, se pasa a una nueva etapa donde los valores sociales renovados permitirán culminar el proceso, posicionando al Bilbao metropolitano y, por extensión, al conjunto del País Vasco, en el contexto de las áreas europeas más avanzadas y competitivas.

Ahora mismo hay un cambio de paradigma: el punto de inflexión viene al **pasar del énfasis en las infraestructuras al énfasis en los intangibles: de las infraestructuras a los valores**. De cara a los próximos años la prioridad no va a ser la creación de infraestructuras sino el desarrollo de otros intangibles relacionados con los valores, los que mueven este entorno global en el que nos encontramos. Como las infraestructuras, por sí solas, no compiten, esta sociedad tiene que aprender a poner sus infraestructuras en el estadio de la competencia global. Por este motivo hay que **priorizar los valores** sobre las infraestructuras.

Los valores constituyen el fundamento para el progreso de la comunidad por su función como directriz principal de las motivaciones personales. A partir de un trabajo de investigación socio-urbano y el análisis estratégico consiguiente elaborado recientemente por la Asociación Bilbao Metropoli-30, se han agrupado los valores reconocidos como básicos para el desarrollo competitivo y sostenible de una sociedad urbana alrededor de la innovación, la profesionalidad, el sentido comunitario, la identidad y la apertura al exterior. Los próximos pasos a dar irán en la dirección de profundizar en estos conceptos y hacerlos tangibles para su mejor reconocimiento y aplicación en las ciudades, **porque el futuro de Bilbao pasa por configurar una sociedad de valores**.