

AVANCE DEL PLAN GENERAL DE BILBAO

IBON ARESO



Bilbao. Estado actual.

Bilbao nació en el año 1300 como villa medieval, amparada en los privilegios otorgados por la Carta Puebla fundacional. En 1511, con la creación del Consulado, se transforma en una villa mercantil, para convertirse a finales del siglo XIX en una ciudad industrial.

Hoy está accediendo a otro momento clave de su historia, caracterizado por la entrada en declive del actual modelo, que dará paso a lo que denominaremos ciudad post-industrial, lo que nos obliga a preparar su futuro mediante la adecuada reconfiguración urbana.

La pujanza industrial y mercantil que caracterizó a Bilbao desde su fundación hasta los años setenta del presente siglo, hizo del mismo el centro financiero y de servicios de un amplio hinterland que superaba la actual Comunidad Autónoma de Euskadi. La crisis iniciada en 1975





FINKATZEN DIREN ERABILERAK		USOS CONSOLIDADOS	
ETXEBITZIAK		RESIDENCIAL	
ZERBITZUAK		TERCIARIO	
EKIPAMENDUAK		EQUIPAMIENTO	
INDUSTRIALDEA		INDUSTRIAL	
PROPOSATZEN DIREN ERABILERAK		USOS PROPUUESTOS	
ETXEBITZIAK		RESIDENCIAL	
ZERBITZUAK		TERCIARIO	
EKIPAMENDUAK		EQUIPAMIENTO	
INDUSTRIALDEA		INDUSTRIAL	
BERDEGUNEAK		ZONAS VERDES	
BIDE SAREA		RED VIARIA	
ONARRIZKO SAREA		RED PRIMARIA	
GINEZKOEN BIDEAK		VIALIDAD PEATONAL	

- 1 Hiltegia
Matadero
- 2 Flota
Marina
- 3 Erakustazokarako Erretserbatua
Reserva para Feria de Muestras
- 4 Tanategia
Tanatorio
- 5 Basurtuko Ospitalearen Zabalgunea
Ampliacion Hospital de Basurto
- 6 Erakustazokaren Zabalgunea
Ampliacion Feria de Muestras
- 7 Medikuntz Fakultatea
Facultad de Medicina
- 8 Instituto Politeknikoa
Instituto Politecnico
- 9 Zientzia eta Teknikaren Museoa
Museo de La Ciencia y La Tecnica
- 10 Golf
Golf
- 11 Hotela Kasinoa
Hotel Casino
- 12 Jolasparkea
Parque de Atracciones
- 13 Olinpiko aldea
Zona Olimpica
- 14 Biltzar Etxe eta Entzutegia
Palacio de Congresos-Auditorium
- 15 Kontserbatoia. Liburutegia
Arte Modernoko Museoa. Kulturtegia
Conservatorio. Biblioteca
Museo de Arte Moderno. C. Cultural
- 16 Kiroldegia
Palacio de Los Deportes
- 17 Museoa
Museo
- 18 Orotakiko Geltokia
Estacion Intermodal
- 19 Udal Zerbitsuenaldea
Zona de Servicios Municipales
- 20 Jardin Botanikoa
Jardin Botanico

Escala 1: 7.000



Egitamuaeren Udal Bulegoa
Oficina Municipal del Plan

BILBOKO UDALA AYUNTAMIENTO DE BILBAO

Hiri Antolaketaren Egitamu Orokorra
Plan General de Ordenación Urbana

AURRERAPENA MAPA LURR MAPA AVANCE

puso al descubierto una serie de problemas estructurales que es preciso corregir para recuperar la vitalidad, correspondiéndole a la villa el esfuerzo de su adecuación a fin de que no solamente recobre la función de capitalidad regional, sino que se configure como una ciudad líder con vocación de constituirse en el centro dinamizador, financiero y de servicios de la región del golfo de Vizcaya, contribuyendo a la consolidación de un amplio espacio regional europeo, el denominado eje Atlántico, en el que Bilbao, dada su posición geográfica y su tradición industrial, comercial y empresarial, debe jugar un papel decisivo.

Consecuentemente, si la elaboración de un Plan General de Ordenación Urbana es un acontecimiento importante para la historia de cualquier municipio, en nuestro caso cobra singular relevancia, ya que sus propuestas deberán preparar a la ciudad para consolidar el referido liderazgo y ponerla en disposición de propiciar las nuevas oportunidades que se le ofrecerán en el próximo contexto

de la CEE, siendo éste uno de los objetivos inspiradores del Avance que, recientemente, ha sido sometido a información pública.

CIRCUNSTANCIAS BASICAS

Dentro de este marco, Bilbao se caracteriza por dos circunstancias que inciden de forma importante en su ordenación.

La primera es la limitación física del actual término municipal, tras el proceso de desanexiones que se produjo al comienzo de la presente década, en el que se independizaron cinco municipios que habían sufrido una anexión forzosa en los años cuarenta.

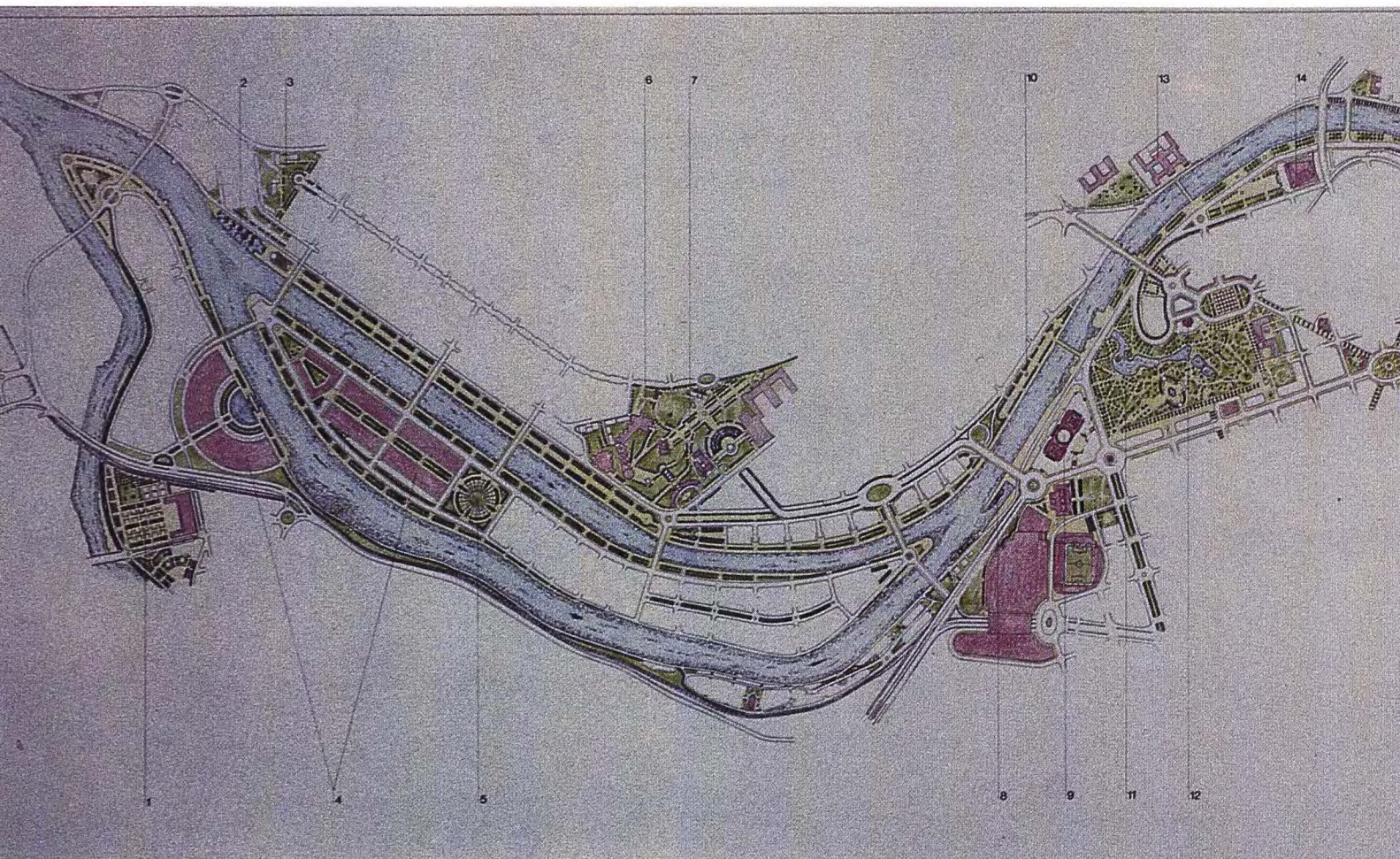
Este hecho, unido a la fuerte topografía de su contorno, ha supuesto que la villa ha llegado a colmar el espacio municipal construible y, en muchos casos, se ha expandido por laderas poco aptas para su urbanización intensiva.

Ello significa que las oportunidades de intervención del Plan básicamente co-

rresponden a operaciones de transformación de la ciudad existente y, en especial, de aquellas áreas ocupadas por actividades productivas que han desaparecido —minería, actividades industriales obsoletas— o se encuentran en trance de trasladarse por razones de eficacia a otros suelos alternativos —instalaciones ferroviarias, puerto, etcétera.

En cualquier caso, el suelo disponible resulta insuficiente para la satisfacción de las tres necesidades que Bilbao tiene, como son las residenciales, las de generación de empleo y las precisas, por un lado, para mejorar la calidad urbana y de vida de los habitantes, y, por otro, para propiciar la ya mencionada aspiración de capitalidad regional, las cuales básicamente corresponden a las zonas verdes y los equipamientos, tanto de carácter local como metropolitano.

La segunda circunstancia que incide en la organización de Bilbao es la de estar integrada en la conurbación del bajo Nervión que constituye su área metropolitana, la cual dadas sus dimen-



siones, número de habitantes y actividades económicas, es la única aglomeración capaz de generar actividades económicas especializadas al servicio de un ámbito espacial superior al de la Comunidad Autónoma.

Dentro de la misma, el municipio de Bilbao cumple la doble misión de ser el principal centro administrativo, cultural y de servicios y de alojar en su término al núcleo habitacional más numeroso de los que conforman dicha área. Por otro lado, si las potencialidades de Bilbao tienen su base en el ámbito del área metropolitana, este espacio también resulta condicionante de su planificación.

Por convenio entre el Gobierno vasco y la Diputación Foral se ha comenzado recientemente la redacción de una Directriz metropolitana que, aunque ligeramente más retrasada en su elaboración que el Plan General, posibilitará un trabajo coordinado de interacción mutua.

Tras esta exposición de los objetivos y condicionantes territoriales que inciden sobre la planificación urbana de Bilbao,

haremos un breve recorrido por las principales propuestas del Avance.

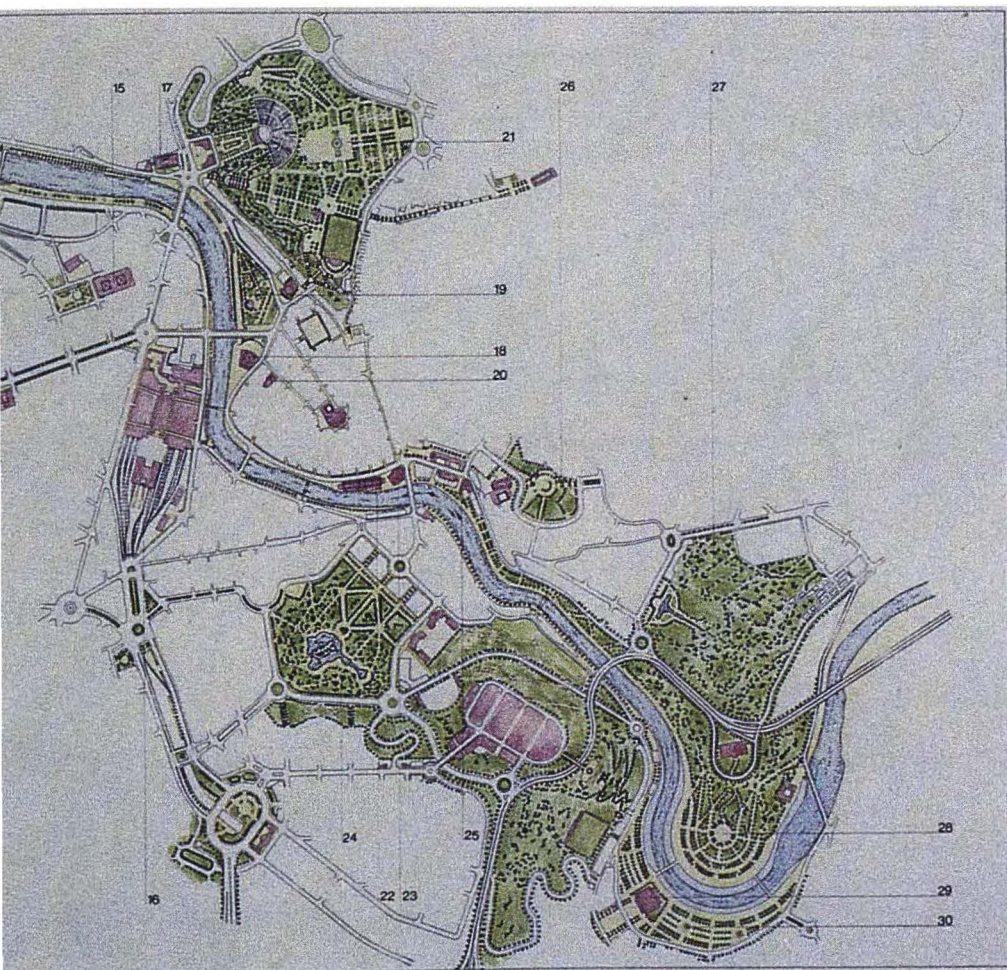
PRINCIPALES PROPUESTAS

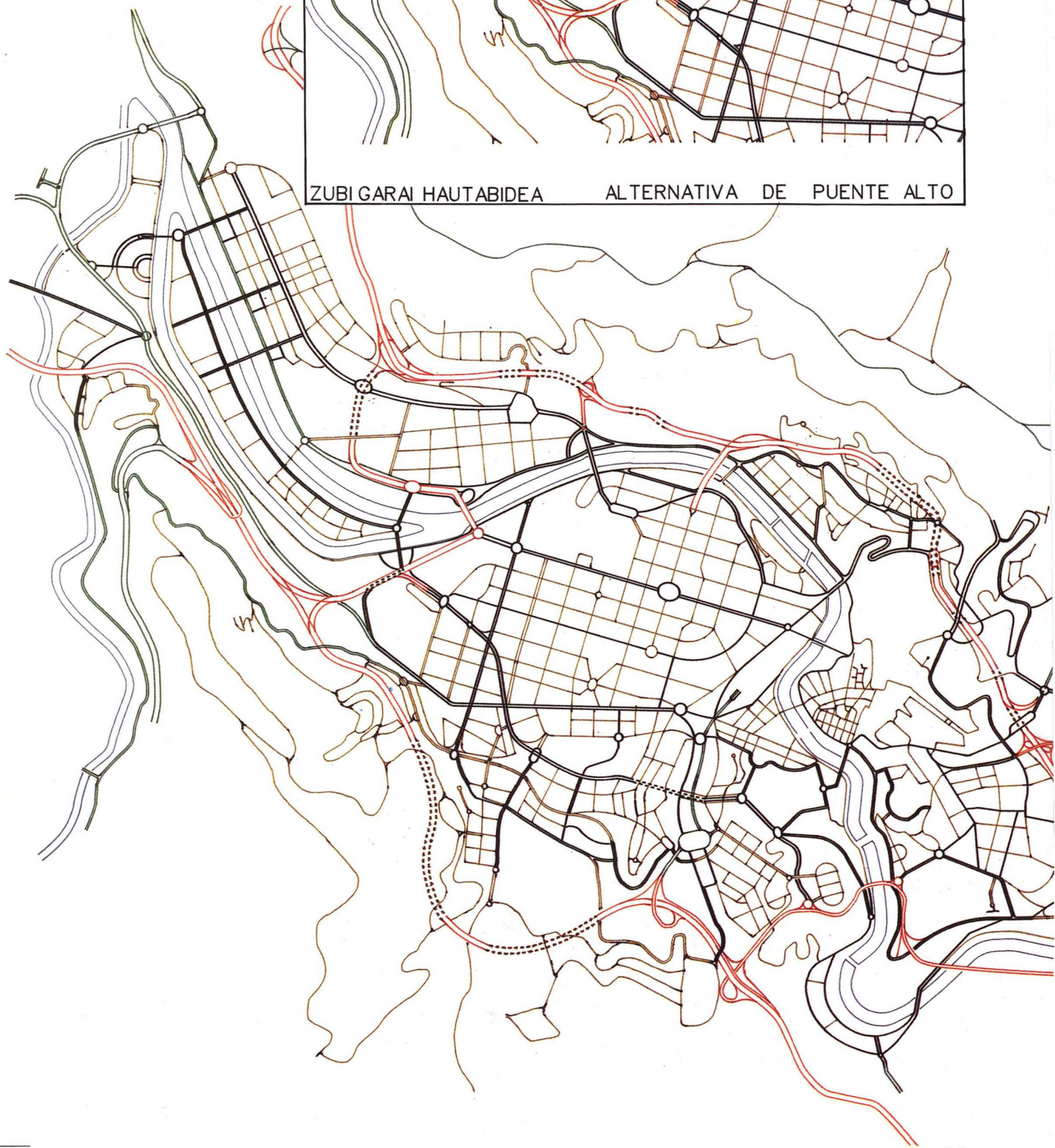
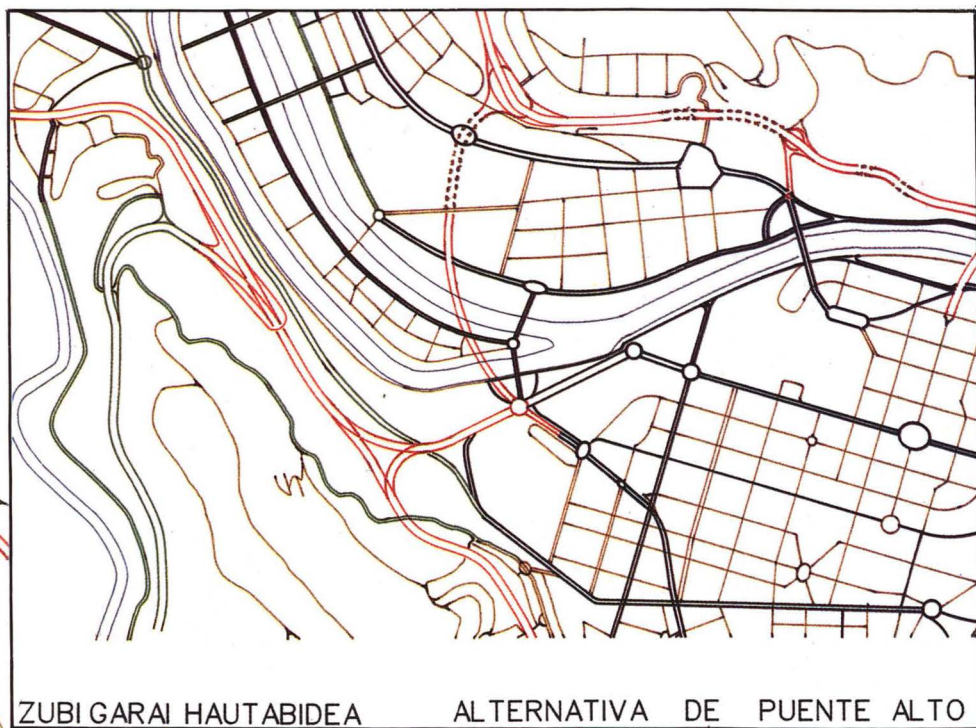
En primer lugar, se trata de propiciar un cambio en la imagen de la ciudad y en la calidad que la misma ofrece a sus residentes, que, además, ayude a crear el ánimo social colectivo necesario para el desarrollo de las nuevas actividades económicas de futuro, facilitando, asimismo, la captación de inversiones exteriores que cada vez requieren entornos más selectivos.

Esta recualificación deberá tener uno de sus hitos más significativos en la transformación y recuperación de la ría. La convivencia, posible en un principio, de las actividades productivas y residenciales, debido al talante artesanal de aquéllas, desaparece con la revolución industrial que conlleva unas formas productivas incompatibles con la necesaria calidad del hábitat humano.

ITSASADARRA — LA RÍA

Kadaguako Parkea	1	Parque del Cadagua
Flota	2	Marina
Elorrietako Parkea	3	Parque de Elorrieta
Erakustazokarako Erretserbatua	4	Reserva Feria de Muestras
Zorrotzaurreko Lorategiak	5	Jardines de Zorrozaurre
Sarrikoko Parkea	6	Parque de Sarriko
Tanategia	7	Tanatorio
Museo Untzia	8	Barco Museo
Zientzia eta Teknikaren Museoa	9	Museo de la Ciencia y la Técnica
Botika Zaharreko Lorategiak	10	Jardines de Botica Vieja
Kasilda Andrea Parkea	11	Parque de Doña Casilda
Terraza Bar	12	Bar Terraza
Deustuko Unibertsitatea	13	Universidad de Deusto
Biltzar Etxe eta Entzutegia	14	Palacio de Congresos Auditorium
Justicia Entzutegi Nagusia	15	Tribunal Superior de Justicia
Orotakiko Geltokia	16	Estación Intermodal
Udaletxea	17	Ayuntamiento
Arriaga Antzokia	18	Teatro Arriaga
Areatzako Lorategiak	19	Jardines del Arenal
Udal Liburutegia	20	Biblioteca Municipal
Mallonako Parkea	21	Parque de Mallona
Erriberako Merkatua	22	Mercado de la Ribera
San Anton Eliza	23	Iglesia de San Anton
Miribillako Parkea	24	Parque de Mirivilla
Atxuriko Geltokia Ekipamendurako Erretserbatua	25	Estación de Atxuri Reserva Equipamiento
Baso Bideko Lorategiak	26	Jardines del Bosque
Santutxuko Parkea	27	Parque de Santutxu
Mirafloresko Lorategiak	28	Jardines de Miraflores
Auzo Etxe Kirolegia	29	Centro Cívico Polideportivo
Ibaizabaleko Parkea	30	Parque de Ibaizabal





BIDEEN SARE ESKEMA ESQUEMA DE RED VIARIA

Oinarrizko sarea	—	Red primaria
Bigarren mailako sarea	—	Red secundaria
Hiri kolektorea	—	Colector urbano
Tokiko sarea	—	Red local



Así podemos decir que hoy en gran medida, Bilbao está constituido de espaldas a la ría, pero que la misma, liberada de sus actividades productivas y, por tanto, con su márgenes portuarias disponibles a corto y medio plazo, se muestra como un elemento de enorme potencialidad, ya que discurre a lo largo de gran parte del consolidado, por lo que el Plan propone que se constituya en el espacio más cualificado y vertebrador de Bilbao, articulando espacios lúdicos residenciales y de actividades terciarias —comerciales y de negocios—, representando al eje principal de la ciudad, así como su elemento más emblemático.

Por otro lado, la potenciación de la ría como gran arteria urbana debe trascender claramente al municipio de Bilbao, para constituirse en el gran elemento estructurador del área metropolitana, por lo que las propuestas del Avance deberán entenderse como parte de un proyecto más integral.

En segundo lugar, el Plan deberá ofrecer una capacidad de recepción de las actividades específicas deseadas para el futuro Bilbao, mediante la adecuada oferta de suelo localizado en espacios con capacidad de constituirse en área central, a fin de posibilitar la creación de unas ofertas terciarias muy cualificadas que puedan convertirse en los centros direccionales y de servicios de ámbito regional. Las zonas ribereñas Abandoibarra y Zorrozaurre ofrecen una magnífica oportunidad a este fin.

La primera de estas zonas, que se halla entre el ensanche y la ría, se presenta como una posibilidad a corto plazo, ya que puede disponerse del terreno ocupado por los astilleros Euskalduna recientemente clausurados, del muelle portuario E. Churruca junto al puente de Deusto y, próximamente, de la estación de contenedores de Renfe allí ubicada.

Por su parte, Zorrozaurre, ocupado hoy por pabellones industriales con un avanzado grado de obsolescencia, se plantea como una actuación de medio plazo por la necesidad de que previamente se trasladen las instalaciones portuarias al Abra exterior, lo que está condicionado por los plazos de ejecución de los nuevos muelles. En cuanto a su configuración física se propone la apertura

completa del canal, por lo que se conforma como una isla.

Esta decisión, con independencia de consideraciones paisajísticas y ambientales como son la potencia y valor urbano de las láminas de agua, que podrían no justificar la inversión, se establece en base a la mejora de la hidraulicidad de la ría y la consiguiente disminución de peligro de inundaciones ante episodios de avenidas.

En tercer lugar, el Avance propone dotar a la ciudad de los servicios específicos requeridos para la función de capitalidad que se pretende, tales como centro de congresos, potenciación de la feria de muestras, centro cultural, terminales de transportes concebidos como verdaderos halls de entrada a la ciudad, museos, capacidad hotelera... En esta línea se propone la creación del área inteligente de Basurto-San Mamés, posibilitando la creación del Instituto Politécnico que agrupe los estudios superiores que corresponden a las diferentes ramas de la ingeniería y el traslado de la Facultad de Medicina del campus de Leioa a un suelo colindante con el Hospital de Basurto y con el Politécnico, lo que permitirá compartir programas conjuntos de investigación en materia de ingeniería biológica desarrollando las previsiones que a tal efecto tiene la Universidad del País Vasco.

Esta propuesta se imbrica en la voluntad ya mencionada de hacer de Bilbao una ciudad post-industrial que en gran parte será fruto y consecuencia del cambio tecnológico, siendo para ello necesario dotarse de centros de excelencia en el campo educativo tecnológico con un importante componente de investigación.

Junto a estos equipamientos de escala de ciudad y metrópoli se establecen también las dotaciones vinculadas al servicio de la población asentada en las diferentes zonas del municipio, aspecto este que es común a todo planeamiento municipal, poniendo una especial atención en la carencia histórica de Bilbao en materia de parques y zonas verdes —hoy 1,18 m²/hab.— Para ello se multiplican por diez las dotaciones actuales, mediante un conjunto de parques y paseos urbanos de acceso inmediato a la población, creando una amplia área lúdica en

METRO ETA TRENBIDE SARREN ESKEMA
ESQUEMA DE RED FERROVIARIA Y METRO

Bide zabaleko
trenbidea

Ferrocarril de
via ancha

Bide estuko
trenbidea

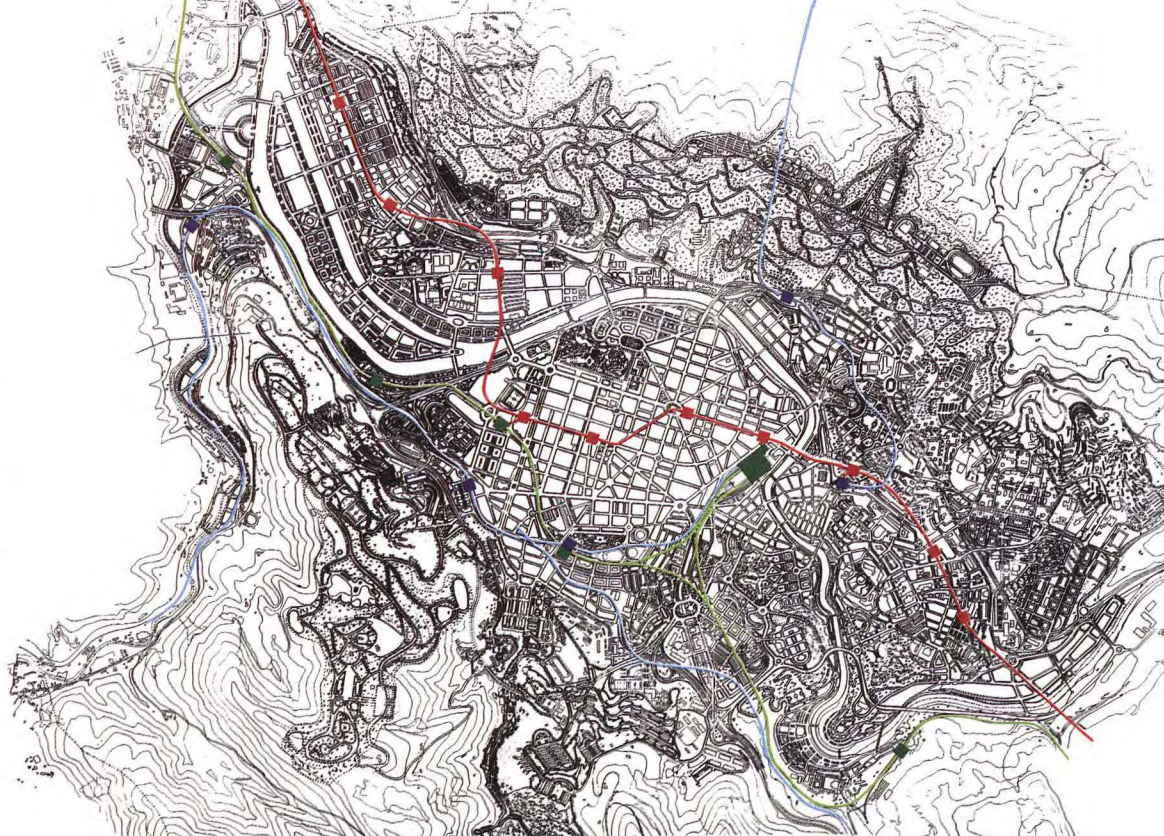
Ferrocarril de
via estrecha

Metro linea

Línea de metro

Geltokiak

Estaciones



Artxanda con elementos de actividad y convirtiendo las laderas del Sur en un amplio espacio natural con muy pocos componentes de urbanización.

En materia residencial, la nueva oferta queda limitada por las posibilidades que permiten la configuración y dimensiones del actual término municipal, las cuales como ya se ha mencionado son escasas, por lo que la satisfacción de esta necesidad habrá de ser contemplada en el marco metropolitano. Sin perjuicio de lo expuesto, la principal oportunidad que se presenta en esta materia es la correspondiente a la recuperación para la ciudad de las zonas mineras, para las que está prevista la urbanización de polígonos de promoción pública y privada.

Pero Bilbao, como ciudad consolidada, tiene otros problemas en esta materia que debe abordar, como son la existencia de zonas degradadas y envejecidas, situadas fundamentalmente en los bordes mineros para las que se proponen operaciones de reforma y saneamiento que las rescaten de la creciente situación de marginalidad que están padeciendo, operaciones que se verán favorecidas por la referida nueva urbanización de los antiguos yacimientos. Asimismo, existen algunos residuos de infravivienda heredados de las épocas de inmigración masiva durante los años del desarrollismo, que sin ser el chabolismo de los años cincuenta constituyen unidades residenciales inadecuadas situadas en laderas de difícil accesibilidad, planteándose su derribo y el traslado de sus residentes a zonas colindantes más bajas a fin de no perturbar el arraigo de la población allí asentada. Para resolver

ambos problemas se requiere un importante esfuerzo de recursos públicos dado el importante nivel de insolvencia económica existente en estos núcleos.

Para finalizar, las propuestas del Avance se orientan a conseguir un aumento de la eficacia funcional de la ciudad para cada uno de los medios de transporte, siendo los más relevantes a nivel urbano el viario y el ferrocarril.

Para el primero se plantea una reestructuración importante de la red principal, mediante un criterio jerarquizado que es consecuencia del desbordamiento de la red existente. La construcción de nuevas vías con una función especializada en tráfico rodado suele provocar retenciones por los evidentes desperfectos causados en algunos tramos desafortunados y por la aparente insaciabilidad de la demanda. La intención del Plan es no incurrir nuevamente en estos errores, acometiendo la complementación de la red primaria de tal manera que se consiga su adecuada funcionalidad y la recuperación de los espacios urbanos que se hallan gravemente deteriorados en la actualidad por un tráfico excesivo.

A estos efectos se completa el corredor longitudinal que discurre por el noroeste de la ciudad —Solución Centro—, y que queda frustrado en el puente de La Salve, dándole continuidad hasta la carretera de Enekuri y entre el citado corredor y el que discurre por el Sur se establecen dos transversales: la variante Este y la correspondiente a Olabeaga para la que se plantean dos alternativas, la primera con un puente más urbano y la segunda con otro más directo, pero de mayor potencia y altura. De esta forma

se obtiene un anillo semiperiférico del que parten los accesos a las diferentes zonas de la ciudad, lo que permitirá liberar a éstas de los tráficos de paso, posibilitando la adopción de medidas para la mejora peatonal.

En materia ferroviaria las actuaciones básicas que se proponen son las siguientes:

- Modificación del trazado del ferrocarril de la margen izquierda Bilbao-Portugalete —60.000 viajeros/día— a su paso por la villa, de manera que atravesase de forma más centrada la ciudad, por un itinerario actualmente utilizado para mercancías, lo que permitirá dar un mejor servicio al usuario, cubrir la actual trinchera obteniendo una nueva avenida urbana y liberar el actual recorrido por el borde izquierdo de la ría, facilitando la ejecución de un paseo de ribera. Simultáneamente, se obtiene una mayor integración de esta línea con el metro mediante la creación de dos estaciones de correspondencia.

- Liberar los suelos de Ibarabando y Amezola-La Casilla de unas instalaciones de mercancías que no se justifican en emplazamientos tan centrales, posibilitando así operaciones de recuperación urbana.

- Construir una gran estación intermodal en Abando que recoja los tráficos de cercanías, larga distancia, terminal de autobuses y metro siguiendo el proyecto desarrollado a tal efecto por James Stirling y Michael Wilford.

Ibón Areso Mendiguren
Arquitecto. Director de la Oficina
Municipal del Plan