



Parte III

URBANISMO Y ARQUITECTURA

PABLO
**Otaola
Ubieta**

Ingeniero de Caminos, Canales y
Puertos

Director general de Bilbao Ría 2000
(1993-2000)

Gerente de la Comisión Gestora de
Zorrotzaurre (2004-2017)



Las personas han sido la clave del éxito de Bilbao Ría 2000

1 Los orígenes

La creación de Bilbao Ría 2000 fue fruto de una serie de casualidades. Y, entre ellas, ocupó especial relevancia el factor humano, porque en un momento histórico para Bilbao, se produjo una empatía personal entre los representantes políticos de las diversas instituciones que apostaron por trabajar conjuntamente.

Claro que hubo razones menos casuales, como la elaboración del primer Plan General de Ordenación Urbana de Bilbao, que estaba realizando el Ayuntamiento. En él se hacían propuestas muy ambiciosas situadas, principalmente, sobre suelos centrales con usos relativamente obsoletos, que, en su mayor parte, pertenecían a la Administración central.

Muy importante para Bilbao resultó la fusión del Ministerio de Obras Públicas

con el de Transportes, que se produjo en 1991, y la firme voluntad del ministro José Borrell de concertar actuaciones entre la Administración Central y las ciudades españolas. Para ello, se creó la Dirección General de Actuaciones Concertadas en las Ciudades, que fue clave en la gestación de Bilbao Ría 2000 y de varios proyectos en otras ciudades más.

Se trataba de abordar el desarrollo de operaciones de gran envergadura con un enfoque global que integrara urbanismo, transporte y medio ambiente y que por su complejidad, requirieran la complicidad entre las distintas administraciones. De entre las ciudades elegidas por el Ministerio para realizar las primeras actuaciones estaba Bilbao, por su problemática y la existencia en el centro de la ciudad, con gran cantidad de suelo propiedad de la Administración del Estado.

También, estaba la voluntad del Gobierno Vasco y de la Diputación Foral de Bizkaia de apoyar la transformación de Bilbao.



El Consejo de Administración de Bilbao Ría 2000, presidido por el Alcalde de Bilbao, ha sido un lugar de encuentro entre las administraciones. Aitor Ortiz

La Torre Iberdrola, diseñada por César Pelli, se ha convertido en un punto de referencia en el nuevo Bilbao. Aitor Ortiz



Por último, había un antecedente de concertación entre las instituciones: la Comisión para elaborar el Proyecto de la Variante Sur Ferroviaria, donde participaban la mayor parte de los futuros socios de Bilbao Ría 2000.

Pero nada de esto hubiera sido suficiente sin la empatía personal que se produjo entre los representantes del Ministerio de Transportes y Obras Públicas, el Gobierno Vasco, la Diputación Foral de Bizkaia y el Ayuntamiento de Bilbao. Desde instituciones y partidos políticos diferentes, fueron capaces de concebir y llevar a cabo una actuación política, en el mejor sentido de la palabra, y crear Bilbao Ría 2000 S.A., el 19 de noviembre de 1992.

Bilbao Ría 2000 fue, junto a su “gemela” el Cinturón Verde de Oviedo, una experiencia piloto de la nueva forma de abordar los problemas de la ciudad en España.

2 Particularidades de Bilbao Ría 2000

Bilbao Ría 2000 es una Sociedad Anónima de capital público, formada al 50% por la Administración central y las Administraciones vascas. Por lo tanto, jurídicamente una sociedad anónima, pero con una misión pública.

Se pretendía crear un organismo ágil y flexible que, aunque no tuviera competencias reales, pudiera tomar decisiones

importantes. Para ello, se dotó de un Consejo de Administración, compuesto por veinte personas, donde se sientan los principales responsables de cada una de las administraciones miembros de la Sociedad. Su presidente es el Alcalde de Bilbao y su vicepresidente el Secretario de Estado del hoy Ministerio de Fomento.

Para garantizar el consenso desde el principio, se optó por que las decisiones se tomaran por unanimidad, lo que confiere mucha solidez a los acuerdos. A pesar de los diferentes cambios políticos que se han ido produciendo en las distintas administraciones y a lo largo del tiempo, el consenso sigue vigente.

Su ámbito territorial abarca los municipios que se sitúan en ambas márgenes de la Ría y sus actuaciones integran: urbanismo, transporte y medio ambiente, realizando tanto las tareas de planificar como proyectar y ejecutar las diferentes actuaciones.

Además de lo anterior, si hubiera que destacar alguna particularidad de Bilbao Ría 2000 estas serían la financiación, la planificación y el equipo humano.

LA FINANCIACIÓN

El aspecto más novedoso de esta entidad ha sido su forma de financiación. Bilbao Ría 2000 sólo ha recibido de las administraciones los 300 millones de pesetas (2 millones de euros) que aportaron inicialmente, para su constitución. El objetivo era obtener otras fuentes de financiación, fuera de los presupuestos de administra-



Vista central de Abandoibarra. Aitor Ortiz

ciones, en este caso, las que generaran de las actuaciones urbanísticas.

El proceso general para obtener la financiación se puede resumir de la manera siguiente:

- Las administraciones que forman parte de Bilbao Ría 2000 ceden a ésta los suelos que poseen en una actuación determinada.
- La Sociedad desarrolla el correspondiente proceso urbanístico y realiza la urbanización del área.
- Bilbao Ría 2000 vende las parcelas lucrativas resultantes a promotores privados.
- Los ingresos obtenidos, además de financiar las obras de urbanización necesarias para la actuación, generan unas plusvalías que se invierten en otros proyectos que no disponen de financiación propia.

Las inversiones previstas a realizar por Bilbao Ría 2000 desde su inicio suman más de 900 millones de euros. Salvo una pequeña parte que proviene de los Fondos FEDER, el resto se obtiene por la venta de terrenos, lo que indica la capacidad de la Sociedad para lograr su autofinanciación.

Aproximadamente, el 65% de los fondos obtenidos se tiene que invertir en las operaciones urbanísticas, como cargas urbanísticas asociadas. Ello deja un excedente del 35%, es decir más de 300 millones de euros, para invertir en otros proyectos. La mayor parte de estos proyectos han sido ferroviarios y ya se han realizado: la Variante Sur Ferroviaria, el

tranvía de Bilbao, la estación de Renfe en Santurtzi y las actuaciones para Feve en Basurto (estación y soterramiento).

Un caso paradigmático ha sido Bilbao la Vieja, el barrio más degradado de Bilbao y, a la vez, una parte importante de su historia. En él se puso en marcha en el año 2000 un ambicioso plan para recuperar el barrio y en el que participaban las distintas administraciones. Bilbao Ría 2000 ha colaborado en dicho plan con varios proyectos, cuya inversión total ha sido de 20 millones de euros procedentes de las plusvalías obtenidas en Abandoibarra.

Para lograr estos niveles de financiación, ha sido fundamental la credibilidad lograda por Bilbao Ría 2000 con el sector privado, por su gestión y por ofrecer parcelas ya urbanizadas, que sólo requieren la licencia municipal para su construcción.

La reciente crisis inmobiliaria también ha afectado a la Sociedad, que se ha encontrado con problemas para devolver un importante crédito que tenía concedido por los bancos. Esto ha hecho que su viabilidad y su futuro se hayan puesto en entredicho. Además, se ha cuestionado su modelo económico, como ha sucedido con otras sociedades similares en España. Sin embargo, si se hiciera el balance global de su actuación, contabilizando, por una parte, el coste que supondría no haber hecho nada y por otra, los resultados para la ciudad, la actividad económica generada y los impuestos tributados, su saldo resultaría muy positivo.

Como consecuencia de todo lo anterior, se hace patente que la labor de Bilbao Ría 2000 resulta insustituible, tanto por su gestión, como por haber demostrado que es el lugar de encuentro idóneo para lograr consensos entre las administraciones.

PLANIFICACIÓN A LARGO PLAZO Y ACTUACIONES A CORTO

Otra de las claves del éxito de Bilbao Ría 2000 ha sido compaginar la planificación a largo plazo de los proyectos con actuaciones a corto plazo. Se trata de no perder de vista el objetivo global y a largo plazo del proyecto y, a la vez, realizar actuaciones que permitan visualizar el proyecto a corto plazo por parte de los ciudadanos.

Para ello, los proyectos se han dividido en fases. En esta división, lo más importante es la definición de la primera de las fases, porque puede marcar el devenir del proyecto y, además, porque debe ser "autosuficiente" para que pueda ser percibida como algo completo y ser utilizada por los ciudadanos.

Así, la actuación de Ametzola tuvo una primera fase en la que se construyó una parte del parque suficiente para que fuera reconocida como tal y utilizada. El parque fue inaugurado en septiembre de 1998 y, desde entonces, ha tenido una utilización masiva.

La actuación de Abandoibarra ha durado 20 años, si no contamos el último edificio que está a punto de completarse, pero a los 10 años se pudo inaugurar el Parque de Ribera que conecta el Museo Guggenheim con el Palacio Euskalduna y que es muy utilizado por bilbaínos y turistas.

EL EQUIPO HUMANO

Para llevar a cabo los proyectos, se dotó a la empresa de un equipo técnico, pequeño y muy cualificado, que ha sido otra de las razones del éxito de Bilbao Ría 2000. Sus miembros iniciales fueron los siguientes:

- José Ramón González Mendía, ingeniero de caminos. Procedía de Renfe y su labor fue decisiva para desarrollar los proyectos ferroviarios. Suya fue la idea de realizar concursos de arquitectura para el diseño de las estaciones de la Variante Sur, lo que contribuyó a mejorar su calidad. También tuvo una parte muy activa en la definición del nuevo tranvía de Bilbao.
- Juan Carlos Sinde, arquitecto. Con amplia experiencia en el sector público, fue el encargado de las actuaciones de Abandoibarra y Ametzola. Sus tareas iban desde la organización de concursos de diseño para los espacios públicos hasta la venta de las parcelas, pasando por la coordinación de las obras. El resultado es la gran calidad de las urbanizaciones de los dos ámbitos citados.
- José Alberto Fuldain, ingeniero de caminos. Dejó temporalmente su puesto en la dirección de Idom para poner en marcha la actuación Urban-Galindo, en Barakaldo. Se encargó desde la elaboración del planeamiento hasta la venta de las parcelas, pasando por el diseño de un Parque



Temático, que no llegó a realizarse. Se implicó en los proyectos de arquitectura, especialmente en el Campo de Fútbol de Lasasarre, con muy buenos resultados.

- Begoña Crespo, abogada. Había formado parte de la Oficina del Plan General de Bilbao y fue un enlace fundamental con los servicios jurídicos municipales y del resto de las administraciones.
- José Luis Gorbeña, economista. Procedía del sector privado y organizó con mucha eficacia toda la gestión económico-financiera de la empresa.

Aunque cada miembro tenía un origen muy distinto, desde el primer momento el equipo actuó de forma cohesionada y como una dirección colegiada, donde todos los temas se analizaban de forma transversal.

Este equipo de dirección unido a las secretarías, delineante y resto de técnicos se implicó totalmente en el proyecto de Bilbao Ría 2000 y transmitió al exterior la ilusión de compartir un proyecto importante para Bilbao.

Abandoibarra estaba ocupada principalmente por el Puerto, la estación de contenedores de Renfe y el Astillero Euskalduna. Hoy es el nuevo centro de Bilbao con el Museo Guggenheim y el Palacio Euskalduna

3 Principales proyectos realizados

Bilbao Ría 2000 va a cumplir veinticinco años y sigue siendo una pieza clave en la transformación del Bilbao metropolitano, manteniéndose como punto de consenso entre todas las Administraciones. La Sociedad empezó desarro-



Ametzola, antes de la transformación, eran estaciones de mercancías de Renfe y Feve. Hoy hay viviendas, un nuevo parque y las vías soterradas



llando actuaciones en el municipio de Bilbao, pero luego ha ido extendiéndose a Barakaldo, Santurtzi y Basauri.

Las actuaciones se han diseñado con un enfoque global, que integra urbanismo, transporte y medio ambiente y uno de los elementos comunes a todas ellas es que aprovechan lo existente para transformarlo. Todos los proyectos urbanísticos se realizan sobre suelos previamente ocupados por industrias o infraestructuras de transporte y se aprovechan trazados ferroviarios existentes para construir nuevas infraestructuras. Con ello, se favorece el desarrollo sostenible al “reciclar” suelos, usos e infraestructuras y no colonizar nuevos territorios.

ABANDOIBARRA, UN EMBLEMA URBANO

Abandoibarra es el proyecto más emblemático de los acometidos por Bilbao Ría 2000 y ha supuesto una inversión de más de 200 millones de euros. Ocupa una superficie total de 345.000 m² que se localizan en el mismo corazón de la ciudad y en el borde de la Ría. Se trata de una zona que ha sido, hasta fechas muy recientes, industrial y portuaria y que se ha convertido en el nuevo centro de la ciudad. La mayor parte del suelo ha sido cedido a Bilbao Ría 2000 por Renfe y la Autoridad Portuaria de Bilbao.

El Plan de Abandoibarra ha sido diseñado por el arquitecto americano César Pelli, que también es el autor de la

Torre Iberdrola que corona el área. Allí se conjugan el ocio, el negocio, la cultura y las áreas residenciales. Todo ello complementado por 115.000 m² de zonas verdes y espacios libres, en los que se incluye un paseo que bordea la Ría a lo largo de un 1,5 kilómetros, uniendo el Museo Guggenheim y el Palacio de Congresos.

Es también un lugar emblemático de la arquitectura, ya que sus edificios han sido diseñados por los arquitectos internacionales Frank O. Gehry, Ricardo Legorreta, Robert Krier, César Pelli, Alvaro Siza y Robert Stern y por los españoles Carlos Ferrater, César Portela, Rafael Moneo, Luis Peña Ganchequi, Federico Soriano y Eugenio Aguinaga.

Otros elementos singulares son el puente Euskalduna, proyectado por Javier Manterota y construido por la Diputación y la pasarela Pedro Arrupe, diseñada por José Antonio Fernández Ordóñez y Francisco Millanes.

Abandoibarra cuenta con un buen servicio de transporte público, gracias al nuevo tranvía de Bilbao que, con tres paradas en el área, la conecta con el resto de Bilbao y, a través de las estaciones de San Mamés y Abando, tanto con la red de Metro como la de Renfe.

AMETZOLA, UN PROYECTO INTEGRADOR

Ametzola es una actuación de regeneración urbana que recupera, para uso fundamentalmente residencial, una zona de 110.000 m², ocupada antaño por tres estaciones ferroviarias de mercancías, pertenecientes a Renfe y Feve.

Con una inversión total en torno a los 90 millones de euros, el proyecto de Ametzola ha conseguido que la zona sur de la ciudad pueda comunicarse de forma natural y continua con el centro de Bilbao, del que le separaba una barrera de vías férreas. Esta conexión se refuerza con la construcción de una nueva estación de ferrocarril que da servicio tanto a Renfe como a Feve y que permite el enlace con el Metro y el tranvía y dota, por lo tanto, a toda la zona de un transporte público de calidad.

Pero Ametzola es, ante todo, un lugar para vivir, con 900 nuevas viviendas,



150 de las cuales de protección oficial, y donde el quehacer diario de los que habitan la zona gira en torno al nuevo Parque, un verdadero pulmón verde de 36.000 m², dotado con más de 400 árboles de distintas especies. El parque ha sido diseñado por Javier López Chollet y Marta Dalmau, que ganaron un concurso de diseño convocado por Bilbao Ría 2000.

VARIANTE SUR FERROVIARIA

Variante Sur Ferroviaria es el nombre de un ambicioso proyecto para reordenar el complejo sistema ferroviario que transcurría por el centro de Bilbao. Tiene un triple objetivo: liberar de vías férreas los muelles de Uribarte y Ripa, en el borde de la Ría; dotar de transporte público a los barrios del sur de Bilbao; y cubrir la trinchera existente donde el ferrocarril ejercía de barrera. Este último es un proyecto que data de 1932 y que, cuando se creó Bilbao Ría 2000, todos

los vecinos de la zona dudaban que se fuera a realizar.

Con una inversión del orden de 120 millones de euros, la Variante Sur ha modificado completamente la configuración del transporte ferroviario en la ciudad: se han creado 3,2 km de nuevas líneas para viajeros, cuatro nuevas estaciones y el cubrimiento de un total de 2,3 km de vías.

La Variante Sur ha mejorado sustancialmente la intermodalidad de Bilbao al conectar Renfe y Feve con el metro, el tranvía y la estación de autobuses (Termibús).

Como complemento de los arquitectos internacionales que estaban trabajando en Bilbao, la Sociedad BR2000 realizó concursos de diseño dirigidos a jóvenes arquitectos locales para el encargo de los proyectos de las nuevas estaciones. Eduardo Aurtenechea, IMB Arquitectos,

Ascensor entre Ametzola e Irala, diseñado por Javier Rui Wamba (Esteyco). Foto cedida por Esteyco

Vista general de Ametzola con la estación de Renfe y Feve en primer término. Aitor Ortiz

La Avenida del Ferrocarril ha cubierto la antigua herida ferroviaria



Cristina Pérez Iriondo y Alberto Sanz han realizado unos magníficos proyectos y dotado a la Variante Sur de una personalidad propia.

URBAN-GALINDO, EL NUEVO BARAKALDO

El municipio de Barakaldo es por población el segundo de Bizkaia y ocupa una posición geográfica central en la estructura del Bilbao metropolitano.

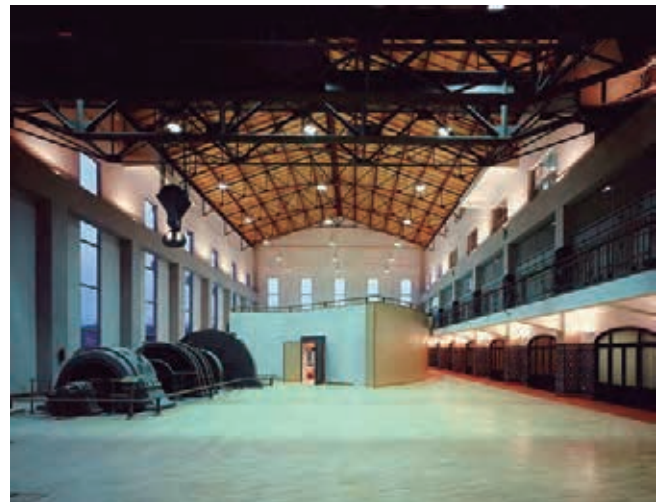
La operación Urban-Galindo se desarrolla sobre 500.000 m², ocupados por la actividad siderúrgica de Altos Hornos de Vizcaya hasta fechas recientes, que en su práctica totalidad han sido cedidos por la Diputación Foral de Bizkaia a Bilbao Ría 2000. Al estar situados entre el casco urbano de Barakaldo, el río Galindo y la Ría, la ribera de ambos ríos ha resultado inaccesible para los baracaldeses.

La actuación se apoya en cuatro líneas básicas: una nueva red viaria que sirva de soporte a la nueva estructura urbana; la creación de más de 200.000 m²

de zonas verdes y espacios libres (se ha diseñado un parque lineal de ribera a lo largo de las márgenes de la Ría y del río Galindo, con una longitud de más de 2 km); la edificación de 2.200 nuevas viviendas, de ellas más de 500 de protección oficial; y fijar empleo estable en la zona, mediante la creación de un área de actividad económica.

La inversión total a realizar por Bilbao Ría 2000, en torno a los 220 millones de euros, además de las cargas de urbanización, incluye el Polideportivo y el Campo de Fútbol de Lasasarre y el CEDEMI, una incubadora de empresas en una antigua central eléctrica rehabilitada.

Con el objetivo de buscar la calidad de la arquitectura, se ensayó un método novedoso para la adjudicación de las parcelas residenciales a los promotores. En primer lugar, se realizó un concurso para el diseño de los edificios destinado a arquitectos locales y se encargaron los proyectos básicos a los ganadores. Una vez acabados los proyectos, se convocó el concurso para los promotores que pujaron por una parcela con un



proyecto y un arquitecto ya definidos. Aunque hubo reticencias iniciales por parte de los promotores, el resultado fue un éxito.

También se ha presentado Urban-Galindo a varias convocatorias del concurso EUROPAN, destinado a arquitectos europeos de menos de 35 años. De los ganadores de los concursos, el re-

sultado más notable fue la elección del Campo de Fútbol de Lasasarre, diseñado por Eduardo Arroyo, y de la Torre Pormetxeta, diseñada por el equipo formado por Javier San Juan, Javier Fresneda y Javier Peña, para formar parte de la exposición de arquitectura española contemporánea, organizada por el Museo de Arte Moderno (MOMA) de Nueva York, en 2006.

El estadio de Lasasarre, obra de Eduardo Arroyo, ha formado parte de la exposición de arquitectura española contemporánea, organizada por el Museo de Arte Moderno (MOMA) de Nueva York, en 2006

Estación de Zabalburu proyectada por Eduardo Aurtenechea

La incubadora de empresas CEDEMI ubicada en el antiguo edificio Igner rehabilitado según un proyecto de José Luis Burgos

Fotos: Aitor Ortiz

Ortuondo

JOSU



Economista
Alcalde de Bilbao
(1991-1999)

Josu Ortuondo fue mi presidente en Bilbao Ria 2000 durante seis años y medio y siempre me permitió trabajar con mucha libertad, aunque supervisaba directamente los temas y todo lo que acontecía. Recuerdo que se leía todos los documentos, a los que añadía post-its amarillos con sus comentarios y así lo hizo hasta el último día de su mandato.

Es justo reconocer que en los ocho años de su mandato como Alcalde de Bilbao, se fraguaron casi todos los grandes proyectos que conocemos hoy. Por ello, confieso que, además, de conversar con él para conocer su opinión, quería hacer una mención especial a su labor durante esos años, para que no se vaya olvidando con el paso del tiempo.

El consenso y la unanimidad

¿Cuál fue el papel del Ayuntamiento de Bilbao en la transformación?

Lo señalaría a través de dos referencias notables. Por un lado, a comienzos de los noventa se inician los análisis y estudios técnicos para el primer Plan General de Ordenación Urbana de la Villa, lo que nos llevó a una reflexión sobre la situación de nuestros suelos y las oportunidades para su mejor calificación y aprovechamiento.

Por otro lado, el Plan Bilbao Capital Atlántica, que el equipo de gobierno municipal definió e impulsó a través de cinco áreas estratégicas: el Capital Humano, la Transformación Empresarial, las Comunicaciones, el Entorno Ambiental y Urbano, así como el Impulso Cultural y la Proyección Exterior.

¿Cuál fue la relación del Ayuntamiento con el resto de administraciones vascas en el proceso de creación de Bilbao Ría 2000?

En el nuevo equipo de gobierno municipal quisimos dar la vuelta a una situación precedente de no buenas relaciones con el resto de las instituciones por cuestiones de protocolo y titularidad. Aplicamos la máxima de que lo importante no era quién realizara las actuaciones y se llevara el mérito de las mismas, sino que se realizaran en Bilbao, mejorando la ciudad.

Por ello, quisimos aprovechar la oportunidad de poder actuar en el área de Abandoibarra, que el Ayuntamiento ya había definido como el espacio direccional y de negocios del futuro Bilbao, ya que había una buena relación política entre las insti-

tuciones central y vascas, gobernadas a la sazón por PSOE y PNV, respectivamente.

Sabíamos que sin el concurso de las demás instituciones no lograríamos el nuevo Bilbao, por ello nos esforzamos en que todas las partes se sintieran a gusto compartiendo el proyecto de Bilbao Ría 2000.

¿Cuál es tu valoración de Bilbao Ría 2000?

Sería una "bilbainada" calificarla de irreplicable e inigualable pero lo cierto es que sus actuaciones han traído una mejora cualitativa incuestionable a todos los espacios en los que ha actuado a lo largo de la Ría.

Destacaría la magnífica gestión en la venta de terrenos, el diseño cuidado de los nuevos espacios: parques, jardines, fuentes, puentes, trazados ferroviarios, estaciones y edificios de viviendas. Con esa calidad en la gestión han sido especialmente exitosas las actuaciones en Abandoibarra, Ametzola y Urban-Galindo.

Mi gran recuerdo se llama 'consenso'. En todos los acuerdos que adoptamos en el seno del Consejo de Administración, que fueron innumerables, jamás fue necesaria una votación. Y para ello, tuvo el mayor mérito la excelente labor de información previa de los pormenores de cada tema a todas las partes asociadas por parte del director general.

¿Qué anécdotas recuerdas de todo el proceso?

Una pequeña anécdota fue la derivada del cambio político en el gobierno del Estado en 1996 que acarrió la sustitución en el



Portada de El Correo Español-El Pueblo Vasco del 20 de mayo de 1993 con la firma del Convenio Abandoibarra-Variante Sur. Foto cedida por *El Correo*

Consejo de Bilbao Ría 2000 de los representantes socialistas por los populares. Se produjo alguna disparidad en cuanto al diseño de Abandoibarra, que zanjamos tras acordar que la Teniente de Alcalde, Ascensión Pastor, y yo realizaríamos un viaje urgente a Connecticut (EEUU) donde estaba el estudio de arquitectura de César Pelli para resolver las diferencias. Eran los primeros días de agosto y al llegar al aeropuerto para salir me encontré que mi acompañante fue Carlos Olazabal, con quien crucé el Atlántico y regresé de seguido, pudiendo solucionar el pequeño escollo amistosamente.

La mejor anécdota que conservo se refiere a cuando Frank Gehry, a quien habíamos ofrecido la antigua Alhóndiga para acoger el Museo Guggenheim, nos contestó que él veía el museo en la Campa de los Ingleses, junto al Puente de La Salve, en unos terrenos que pertenecían a Hierros Velasco y a la familia Ybarra. El Ayuntamiento atravesaba una mala situación económica y no tenía dinero, ni crédito, para adquirir esos terrenos mientras que se había comprometido con el Gobierno Vasco y la Diputación Foral, que costeaban por mitades la construcción, a aportar el lugar de emplazamiento del museo.

Me reuní personalmente con los propietarios de los suelos y les ofrecí, a cambio de ocupar anticipadamente sus fincas, el reconocimiento de sus aprovechamientos en el nuevo Plan de Abandoibarra, que iban a multiplicar los que disponían a la sazón con calificación industrial. No aceptaron mi propuesta, solicitándome la expropiación, solución que nos resultaba imposible por la falta de tesorería. No tuvimos más remedio

que proceder a ocupar los terrenos y comenzar las obras del museo, al tiempo que ellos iniciaban un pleito judicial contra el Ayuntamiento.

Cuatro años después, cuando el museo ya estaba acabado, comenzamos la venta de los solares edificables y llegó el fallo del juzgado condenando al Ayuntamiento a pagarles en metálico y con intereses el valor de sus terrenos. Mi sorpresa fue cuando Pablo Otaola me llama y me dice que un miembro de la familia Velasco, actuando en nombre también de los Ybarra, solicitaba un solar de los nuevos, a cambio de sus antiguos terrenos, es decir, la primera oferta que yo les había hecho. Contesté que, a pesar del pleito habido y de que, con el tiempo, ya teníamos dinero para pagarles, mantendría mi palabra inicial y así fue como ellos edificaron dentro de Abandoibarra el actual Hotel Meliá, proyectado por el arquitecto mexicano Ricardo Legorreta..

¿Crees que el modelo se puede repetir ahora? ¿Cómo lo harías en la actualidad?

Creo que el modelo se podría repetir ahora y en el futuro, siempre que se den las premisas necesarias para ello: oportunidad clara de mejora urbanística con la intervención y entendimiento político necesario.

En estos momentos, hay demasiada rivalidad política, desconfianza mutua y primacía de los intereses particulares. A pesar de todas estas dificultades, el futuro pasa por la concertación y la cooperación. Hay que tener altura de miras y superarlas.



La estación de Ametzola, de Renfe y Feve, es uno de los principales elementos de la Variante Sur Ferroviaria

La Dirección General de Ciudades fue una herramienta imprescindible para poder realizar una serie de operaciones en las ciudades españolas

La Dirección General de Ciudades, en su denominación coloquial, fue un invento muy innovador del ministro Borrell, gracias al que se crearon las primeras sociedades de concertación, como el Cinturón Verde de Oviedo y Bilbao Ría 2000.

Francisco Fernandez, Franchis, fue mi jefe en el Ministerio y siempre le estaré muy agradecido por haber confiado en mí y haberme ofrecido la dirección general de Bilbao Ría 2000, que cambió mi vida profesional. De él, recuerdo su talante negociador, siempre en busca de soluciones, pero con una claridad de ideas que separaba lo que era importante de lo que era accesorio.

Su labor en Bilbao Ría 2000 fue clave para conseguir un mensaje unitario por parte de todas las empresas que representaban al Ministerio. Recuerdo que nos ayudó a controlar un poco a Renfe y a Feve y que, gracias a eso, pudimos realizar la Variante Sur Ferroviaria.

La creación de la Dirección General de Ciudades fue una actuación novedosa del ministro Borrell ¿cómo funcionaba?

Estaba claro que debía tener nivel de dirección general, porque si no iba a fracasar, y me dejaron libertad total para elegir el personal. La organización fue absolutamente práctica a partir de la gente elegida, unos tenían un área geográfica y otros una temática. Fue una labor de equipo, donde todo el mundo aportaba en su parcela, porque todos nos creímos los objetivos que nos habían fijado. Félix Arias me ayudó muchísimo por su conocimiento de la administración y porque aportaba la visión

del arquitecto que completaba la de los ingenieros de caminos que éramos la mayoría.

Trabajar con José Alberto Zaragoza fue una delicia porque aportaba sus ideas estratégicas de futuro y de planificación. Él decía “tenemos que adelantarnos a todo lo que se esté haciendo en el Ministerio en este momento y adelantarnos quiere decir ir 3 años por delante de lo que ellos estén pensando”. Esta era una de sus tácticas de trabajo en la planificación, ir muy por delante en los proyectos en los que “la casa” estuviera trabajando.



FRANCISCO Fernández

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

Director General de Planificación Intermodal en la
Grandes Ciudades del Ministerio de Obras, Públicas y
Transportes (1991-1993)

Director General de Actuaciones Concertadas en la
Ciudades del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y
Medio Ambiente (1993-1996)

¿Qué expectativas teníais en la Dirección General?

Nosotros nos lo tomamos con mucho entusiasmo, como si todo fuera verdad y como si tuviéramos presupuesto, pero teníamos ni un duro para invertir. Y nunca le iban a dejar a esa Dirección General tener presupuesto para estas operaciones. Pero todos éramos conscientes, incluido el propio ministro, que eso se podría acabar con él, como así fue, y por eso procuramos ir muy deprisa y hacer muchas cosas para demostrar que la vía podía ser eficaz. Por lo menos, fuimos capaces de hacer algunas cosas durante los seis años que duró. Por ejemplo, las operaciones de Oviedo y Bilbao salieron muy bien, cada una a su manera, y creo que en ambas ciudades logramos crear un verdadero espíritu de concertación.

Otro ejemplo muy interesante y atípico fue el de Jerez de la Frontera. El proyecto lo hizo Fernando Gutiérrez del Arroyo con mucho mimo, como suele trabajar él, y no hizo falta ni soterrar ni elevar el ferrocarril. Se hizo pasar la trama de la ciudad por varios sitios y se terminó la operación sin poner suelos y tampoco hizo falta crear una sociedad. Yo me empeñé en que se hiciera muy rápidamente para poder tener un ejemplo. Hoy en Jerez está todo el mundo muy orgulloso de lo que hicimos.

Viéndolo ahora, en la distancia, creo que hay que cambiar el discurso, porque las sociedades de las estaciones Renfe son ya muy antiguas y no me gustan como elemento de futuro. Creo que las ciudades quieren o necesitan otras cosas y que no todo sea exigir al Ministerio que lo soterre todo.

¿Por qué una de vuestras primeras actuaciones fue Bilbao?

Yo venía de haber trabajado en Bilbao cuando estaba en INECO y conocía muchas cosas de allí: Abandoibarra, la Variante Sur, los problemas de Feve, los temas del Metro de Bilbao. En resumen, conocía la problemática del transporte en Bilbao, había trabajado en el tema y, tengo que decir, que me gustaba. Además, yo tenía buena relación con José Alberto Pradera desde hacía tiempo.

En Bilbao se daban las condiciones objetivas para hacer actuaciones concertadas porque la parte local sabía lo que quería y así se lo transmitió al ministerio. Además, la parte local mostró siempre una unidad que fue muy positiva para el proyecto y para que las cosas se hicieran. Podríamos decir que toda la parte local estaba ya pre-concertada.

¿Por qué están en crisis las sociedades de concertación?

Las actuaciones concertadas en las ciudades tuvieron su oportunidad y un éxito increíble e inesperado. Pero no teníamos ninguna duda sobre su pervivencia, y no porque fuera un invento de Borrell, si no porque el modelo político del PP no es capaz de plantearse unos ámbitos de concertación.

Un ámbito de concertación exige unas agencias más descentralizadas y más independientes. Por eso, fue un error que estuviéramos en el Ministerio. Una unidad de actuaciones concertadas tiene que ser un organismo público pero autónomo, porque tiene que actuar con todos: ministerios, comunidades autónomas, diputaciones y ayuntamientos.

Algo que no hicimos fue involucrar al sector financiero en las operaciones, tipo el modelo francés de la Caisse de Dépôts. Si hubiésemos podido involucrarlo, se habrían hecho más actuaciones porque pretender cerrar las operaciones entre suelo e inversión, muy loable, era muy restrictivo y solo era posible en determinadas ciudades dinámicas como Bilbao.

En Francia, como la Caisse de Dépôts tiene entre sus objetivos fundacionales las grandes actuaciones urbanas y tiene dinero para ello, sienta en la mesa a los que tienen suelo y los pone de acuerdo. Hace falta una institución financiera controlada y con una visión de servicio a la sociedad para que ponga un dinero a trabajar y se creen proyectos a largo plazo. Porque trabajar con suelo no es sostenible económicamente, debido a los ciclos. Si queremos que sea sostenible hay que hacer planes a largo plazo y, para ello, hay que apoyarse en instituciones financieras que te lleven al largo plazo y con condiciones de retorno flexibles.



En Zorrotzaurre conviven industrias y viviendas. Aitor Ortiz

Zorrotzaurre

una isla para vivir,
trabajar y disfrutar



PABLO
**Otaola
Ubieta**

Ingeniero de Caminos, Canales y
Puertos

Director general de Bilbao Ría 2000
(1993-2000)

Gerente de la Comisión Gestora de
Zorrotzaurre (2004-2017)

El proyecto de Zorrotzaurre es la última gran operación de regeneración urbana puesta en marcha en Bilbao. Se trata de una antigua zona industrial y portuaria en la que, actualmente viven algo menos de medio millar de vecinos.

Su ámbito urbanístico ocupa una superficie de 838.781 m², de los que más de la mitad pertenecen a entidades públicas (Gobierno Vasco, Ayuntamiento de Bilbao y Autoridad Portuaria de Bilbao), repartiéndose el resto entre diversos propietarios privados.

En conjunto, la regeneración de Zorrotzaurre representa un proyecto integral y equilibrado, definido bajo criterios de

sostenibilidad, que recupera un espacio actualmente degradado para convertirlo en un barrio nuevo de Bilbao dotado de vivienda accesible, áreas de actividad económica, numerosos equipamientos sociales y culturales así como de amplias zonas de disfrute ciudadano.

1 La creación del territorio actual de Zorrotzaurre

La génesis del Zorrotzaurre que conocemos hoy está en la obra del Canal de Deusto que acometió el Puerto de Bilbao a finales de los años 50 y que se inauguró en 1968. La obra tenía dos

Fotos cedidas por la Comisión Gestora de Zorrotzaurre



A finales de los años 50, el Puerto acometió la apertura del Canal de Deusto, que se inauguró en 1968. Zorrotzaurre en 2005, justo antes de que el Puerto abandonara sus instalaciones.

objetivos principales, conseguir nuevos muelles portuarios en el centro de Bilbao y favorecer el movimiento de los barcos que tenían dificultades para franquear la curva de Olabeaga. El proyecto planteaba abrir un canal navegable y luego rellenar un tramo de la Ría que uniera el barrio de Olabeaga con Zorrotzaurre. Debido a la complejidad de las obras y a la mala calidad de los suelos, el canal no se llegó a completar.

A partir de la creación del canal, Zorrotzaurre vivió una era de pujanza industrial en la que se consolidaron diversas actividades industriales, fundamentalmente aquellas relacionadas con la actividad portuaria.

Junto con las industrias existía un núcleo de viviendas situado, principalmente, en el borde de la Ría, que conformaba un barrio con mucha personalidad, cuyos habitantes estaban, en su mayoría, relacionados con las industrias existentes.

La crisis económica de los años 70 afectó a este entramado industrial que comenzó un progresivo declive, agudizado cuando el Plan General de Bilbao, aprobado en 1995, destina Zorrotzaurre principalmente a uso residencial. Ello se tradujo en el abandono de parte de la actividad industrial así como el deterioro del nivel de vida de la zona como consecuencia del envejecimiento de edificaciones y espacios públicos.

El Master Plan fue expuesto en el Museo de Bellas Artes de Bilbao en octubre de 2004



El Consejo de la Comisión Gestora, presidido por el Alcalde de Bilbao, Juan M^º Aburto



Iñaki Azkuna, Alcalde de Bilbao entre 1999 y 2014, fue un gran impulsor del proyecto de Zorrotzaurre. Foto cedida por Deia

2 Los inicios del proyecto

El Plan General de Ordenación Urbana de Bilbao, a la vez que cambiaba el uso industrial por el residencial, remitía la definición del diseño urbano de Zorrotzaurre a la redacción de un Plan Especial. Los plazos de la actuación dependían principalmente de la marcha del Puerto, ya que ocupaba el 40% del suelo.

En octubre de 2001, cuatro propietarios privados de Zorrotzaurre, con una participación mínima de la Autoridad Portuaria, constituyen la Comisión Gestora para el Desarrollo Urbanístico de Zorrotzaurre, con el objetivo de impulsar y ejecutar el plan de regeneración urbana de la zona.

Dada la importancia del proyecto para Bilbao, desde la parte pública se constituye, en septiembre de 2002, la “Mesa para el Desarrollo de Zorrotzaurre”, formada por el Ayuntamiento, la Diputación Foral, la Autoridad Portuaria y la propia Comisión Gestora, con el objetivo de impulsar y controlar el proyecto desde la parte pública.

Uno de los objetivos de la Mesa era que el plan urbanístico de Zorrotzaurre fuera diseñado por un arquitecto de prestigio internacional, para lo que se seleccionan a tres equipos, liderados por Renzo Piano, Richard Rogers y Zaha Hadid, respectivamente. Tras estudiar las propuestas de trabajo que presentan los equipos, en mayo de 2003, la Mesa acuerda contratar al equipo de Zaha Hadid la elaboración del Master Plan de Zorrotzaurre.

En junio de 2004, se incorporan a la Comisión Gestora el Ayuntamiento y la Diputación, además de la Autoridad Portuaria de forma completa, unificando la Comisión y la Mesa. El Consejo se rediseña siguiendo el modelo de Bilbao Ría 2000, con el Alcalde como presidente y estando el resto de propietarios representados al máximo nivel.

En octubre de 2004, Zaha Hadid presenta su diseño para Zorrotzaurre. El proyecto se expone en el Museo de Bellas Artes durante un mes, periodo en el cual se presenta el proyecto a partidos políticos y asociaciones de vecinos.

Para apoyar los presupuestos del Estado de 2006, Izquierda Unida negocia con el gobierno del PSOE que la Autoridad Portuaria de Bilbao venda los suelos que posee en Zorrotzaurre al Gobierno Vasco, en concreto, al Departamento de Vivienda, cuyo consejero era Javier Madrazo, que pertenecía a Izquierda Unida. Tras realizar las valoraciones pertinentes, en julio de 2006 se firma un acuerdo para la citada venta y, a partir de ese momento, el Gobierno Vasco, con su empresa Visesa, pasa a ser el mayor propietario de Zorrotzaurre, con un 40% del suelo total.

A partir del primer Master Plan y de los procesos de participación ciudadana, se elaboraron versiones sucesivas hasta la que se aprobó en noviembre de 2012.

3 Master Plan de Zaha Hadid

El primer elemento del Master Plan es transformar Zorrotzaurre en isla, completando el Canal de Deusto, para garantizar la no inundabilidad de la zona. A partir de esa idea, todo el proyecto trata de potenciar el carácter de isla desde muchos aspectos: los bordes de agua convertidos en paseos, los usos públicos junto al canal (zonas verdes, equipamiento escolar, deportivo y cultural), así como la disposición de los edificios de viviendas en lajas perpendiculares a la Ría, a fin de que se tenga siempre la visión del agua.

La apertura del canal, cuyas obras ya han comenzado, viene determinada por los distintos estudios hidráulicos realizados, que han confirmado la necesidad de abrir el canal para minimizar el riesgo de inundaciones en Bilbao. Los efectos positivos de dicha apertura llegarán hasta el Casco Viejo.

El futuro Zorrotzaurre tendrá una mezcla de usos (viviendas, oficinas, comercio y equipamientos públicos y privados) lo que favorecerá un desarrollo urbano equilibrado y la reducción de la movilidad.

En la isla habrá dos barrios autosuficientes, uno en cada punta, en los que existirá una mezcla de actividades: vivienda, comercio, oficinas, equipamientos públicos y lugares de ocio. Entre ambos barrios y en el entorno de la iglesia de San Pablo, donde actualmente están la mayoría de los edificios de viviendas existentes y que se mantienen, se creará una zona especial, un “casco

Imagen final del Master Plan diseñado por Zaha Hadid Architects





El proyecto mantiene y rehabilita las viviendas existentes para evitar la gentrificación. Aitor Ortiz

viejo”, donde se mantendrá el carácter del barrio existente.

Para las conexiones con los barrios vecinos, se construirán tres puentes: uno con Deusto, otro con San Ignacio y un tercero con Zorrotza, que será móvil, para garantizar la navegabilidad de la Ría hasta el Museo Marítimo.

El diseño de Zorrotzaurre busca favorecer a los peatones y ciclistas y potenciar el uso del transporte público, con el objetivo de reducir el uso del coche a lo mínimo imprescindible. Para ello, se han diseñado tres paseos de ribera que suman un total de 7,5 kilómetros. En cada margen del canal se ha previsto un paseo peatonal de 20 metros de anchura por el que podrá circular también las bicicletas. En la ribera de la Ría, la carretera actual se transformará en un paseo que compartirán peatones y ciclistas.

La base del transporte público será el tranvía que circulará por la avenida central y conectará con la línea existente en la plaza del Sagrado Corazón; tendrá 4 paradas a lo largo de la isla.

En la futura isla apenas existirá aparcamiento en superficie, de forma que se pueda percibir casi como “una isla sin coches”. Para garantizar la accesibilidad en vehículo privado existirá un aparcamiento de rotación en cada una de las dos puntas de la isla y próximos a los puentes.

Zorrotzaurre estará dotado de un sistema neumático de recogida de residuos domésticos, análogo al ya implantado en algunas zonas de Bilbao. Al transportar todos los residuos por debajo de las aceras, la isla quedará libre de la circulación de camiones de basura.

Dos tercios del nuevo Zorrotzaurre tendrán un uso público y para lograr una



adecuada mezcla de usos, las actividades económicas supondrán el 26% de lo que se va a construir. El Plan prevé la construcción de 5.473 viviendas, de las que la mitad serán protegidas (VPO y tasadas), y 201.360 m² construidos para actividad económica, lo que permitirá que en Zorrotzaurre existan alrededor de 6.000 puestos de trabajo. La actividad económica se concentrará en el parque tecnológico urbano, que se repartirá entre las dos puntas de la isla y junto a los puentes para favorecer su accesibilidad.

4 Elementos diferenciadores con lo realizado anteriormente en Bilbao

En el proyecto de Zorrotzaurre existen tres elementos que no figuraba en los proyectos urbanísticos realizados anteriormente en Bilbao:

- *Se mantienen las viviendas existentes para preservar las señas de identidad del barrio y evitar la "gentrificación".*

El Ayuntamiento y la Comisión Gestora han establecido importantes ayudas a fondo perdido para que los vecinos puedan acometer la rehabilitación de los sus edificios. Hasta finales de 2016 se han aportado casi 6 millones de euros, que han permitido rehabilitar más de 300 viviendas.

Para la realización de los proyectos de rehabilitación, los vecinos han contado con el apoyo técnico de Surbisa, la em-

presa municipal encargada de la rehabilitación de viviendas.

- *Se conservan 19 edificios industriales para mantener la memoria histórica de Zorrotzaurre y aprovechar el potencial que tiene este tipo de construcciones para albergar nuevos usos, principalmente culturales y creativos.*

Hay que tener en cuenta que, hasta la fecha, la transformación urbanística del Bilbao metropolitano no había sido muy cuidadosa con el patrimonio industrial, a pesar de su pasado industrial.

Dos de los edificios (Lancor y Consonni) se destinarán, tras su rehabilitación, a realojar las actuales empresas de Zorrotzaurre cuya actividad sea compatible con el nuevo uso urbano definido por el plan.

El antiguo Depósito Franco del Puerto ha sido rehabilitado para acoger la nueva sede de la empresa de ingeniería bilbaína Idom, donde trabajan 900 personas.

- *La "Isla Creativa".* Aunque Zaha Hadid ya planteaba la implantación de usos creativos y actividades artísticas, han sido los propios artistas y creativos quienes han invertido tiempo y dinero para instalarse en Zorrotzaurre. Ha habido subvenciones públicas, pero sobretodo ha habido mucho trabajo y mucha ilusión.

Desde 2008, y en paralelo al proyecto de regeneración urbanística, se están instalando en la futura isla un número

Edificios de viviendas rehabilitados con subvenciones a fondo perdido por parte del Ayuntamiento de Bilbao y la Comisión Gestora. Aitor Ortiz



Antigua sede del Depósito Franco portuario rehabilitada como sede de la empresa de ingeniería bilbaína Idom. Aitor Ortiz

El proyecto mantiene 19 edificios industriales para dedicarlos a nuevos usos. Aitor Ortiz

creciente de actividades culturales, artísticas y de ocio, que están convirtiendo a Zorrotzaurre en una verdadera “isla creativa”, un espacio idóneo para acoger la innovación artística y la creatividad.

Este proceso tuvo origen en el año 1998 cuando la Asociación Cultural Hacería se instaló en Zorrotzaurre, recuperando una nave industrial como espacio para teatro, música y danza.

En 2008, con el proyecto urbanístico ya en marcha, surgió el proyecto ZAWP (Zorrotzaurre Art Work in Progress) con el objeto de generar actividades artís-

ticas y creativas mientras el proyecto urbanístico se desarrollaba. Se trataba de realizar actuaciones en el “mientras tanto” utilizando para actividades creativas naves industriales desocupadas que cobraban así una nueva vida.

ZAWP contó con el apoyo de la Viceconsejería de Cultura del Gobierno Vasco que, dentro de su programa de “Fábricas de Creación”, financió la rehabilitación de las naves industriales.

A finales de 2009 surgió la idea de un mercadillo creativo que se ha consolidado en la antigua fábrica de galletas Ar-



tiach todos los domingos de cada mes. Liderado por el colectivo Espacio Open, en Artiach conviven hoy un total de 30 empresas y asociaciones donde se mezcla industria tradicional, industria creativa, fabricación digital y cultura urbana.

También con el apoyo del Gobierno Vasco, en 2012 surgió el proyecto Pabellón 6, de la mano de 13 profesionales relacionados con las artes escénicas con la pretensión de propiciar sinergias y hacer un ejercicio de autogestión compartida. Hoy es un teatro estable donde se representan obras de vanguardia de pequeño formato.

En este caldo de cultivo creativo han ido apareciendo muchas otras propuestas como las iniciativas circenses de Karolazirko o Zirkozaurre, un espacio para practicar el skate, Gure Txoko Skate Park, y un rocódromo de interior, Piu-gaz Bilbao.

Este proceso creativo se ha convertido en una de las señas de identidad de Zorrotzaurre, futura “isla creativa” donde la imaginación, la creatividad y el ocio innovador encuentren su natural acomodo en un entorno adecuado donde vivir, trabajar y disfrutar.

Pabellón 6, espacio dedicado al teatro con una doble función de viernes a domingo
 Mercadillo de los domingos organizado por Espacio Open en la antigua fábrica de Artiach
 Piu Gaz Bilbao, rocódromo artificial para aprender y practicar la escalada
 Fotos: Aitor Ortiz

MANUELA Gatto

Arquitecta
Socia de Zaha Hadid Architects
Directora del Master Plan de
Zorrotzaurre (2003-2007)

El Master Plan de Zorrotzaurre fue encargado al equipo de Zaha Hadid en 2003 por la Comisión Gestora de Zorrotzaurre. Manuela Gatto, que ha sido la directora del Master Plan y testigo privilegiada de todo el proceso, aúna su gran creatividad con su capacidad para dirigir equipos y a la vez negociar con el cliente.



Zaha Hadid e Iñaki Azkuna compartieron una misma visión sobre Zorrotzaurre

La desaparición de Zaha Hadid, en mayo de 2016, deja a Manuela como testigo casi único de la relación de Zaha con Bilbao y con el Alcalde Azkuna y de cómo se vivió el proceso de elaboración del Master Plan de Zorrotzaurre desde el equipo de Londres.

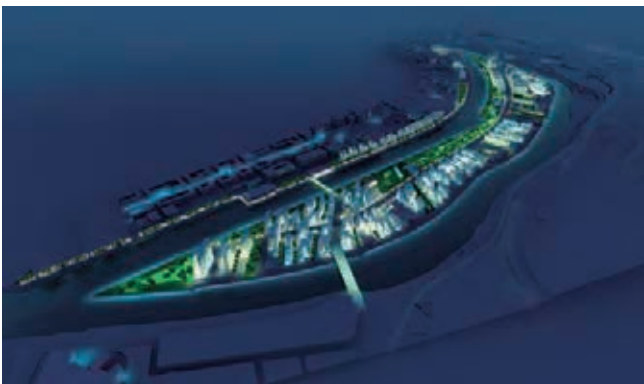


Imagen nocturna del futuro Zorrotzaurre

¿Qué opinión tienes de la transformación de Bilbao?

La sinergia entre un clima económico favorable, un liderazgo político con visión de futuro, una apuesta por el diseño y el arte que se produjo en Bilbao a finales de los años 90 provocó una transformación que ha establecido a la ciudad con un ejemplo de libro de texto para el planeamiento urbano moderno. Creo que la transformación de Bilbao es verdaderamente un hijo de su propio tiempo, el entusiasmo e impulso que el País Vasco, España y Europa disfrutaron en el cambio del milenio representó un grupo de circunstancias muy especiales que no es fácil que se vuelvan a producir.

¿Cómo se ve desde Londres la transformación de Bilbao?

Bilbao se ha establecido rápidamente como uno de los destinos culturales y turísticos clave en Europa, con su atractivo propagándose mucho más allá de las fronteras nacionales de España. El éxito de Bilbao ha desplazado la atención de los turistas desde el sur al norte de España. Su atractivo para los británicos se produce en múltiples niveles: atrae tanto a los turistas como a los gourmets, así como a los amantes del arte. Bilbao ha colocado el listón muy alto para muchas ciudades pequeñas y medianas que buscan encontrar un lugar en el mapa de reconocimiento internacional. Varias ciudades han intentado reproducir esto, pero pocas han conseguido alcanzar el rotundo éxito que ha logrado Bilbao. La misma Fundación Guggenheim ha tratado de repetir el éxito obtenido con su museo de Bilbao, pero las condiciones económicas y políticas cambiantes han imposibilitado lograrlo.

¿Cómo se desarrolló el Master Plan de Zorrotzaurre?

El diseño conceptual del Master Plan de Zorrotzaurre por Zaha Hadid Architects empezó en el año 2003, en medio del boom económico mencionado antes. La ambición de Bilbao por el desarrollo urbano aguas abajo del centro era alta. Después de Abandoibarra, Zorrotzaurre se preveía como la siguiente área de desarrollo urbano intenso, para ser seguida por otras zonas

industriales al borde de la Ría, continuando con el crecimiento de la ciudad a lo largo de la Ría.

Creo que el reto más grande de Zorrotzaurre ha sido sobrevivir a la profunda crisis de la vivienda que azotó España hacia el año 2009. Esto es debido a la perseverancia y pasión por el proyecto de la Comisión Gestora. Zaha Hadid Architects está muy agradecido al cliente por ese importante logro.

¿Cuál crees que son los elementos más importantes del Master Plan?

El aspecto más importante del Master Plan es su tejido urbano, que consiste en una serie de edificios largos y estrechos que se desarrollan en forma de abanico y siguiendo la suave curvatura de la futura isla.

La forma y tamaño de ese tejido contribuye a la identidad de Zorrotzaurre dentro de Bilbao. Sus edificios esbeltos sobresaldrán sobre la estructura urbana más clásica de los barrios vecinos, como San Ignacio, Deusto y el Ensanche.

¿Cómo fue la relación de Zaha Hadid con Bilbao?

Zaha iba a Bilbao encantada porque le gustaba mucho la ciudad y su ambiente. Además, desde el principio, tuvo una relación entrañable con el Alcalde Iñaki Azkuna, con quien compartió unas reuniones amistosas y divertidas siempre que ella estaba en la ciudad.

A partir de esa relación muy especial y amistosa entre Zaha e Iñaki Azkuna, dos personalidades extraordinarias que compartieron una visión muy clara sobre Zorrotzaurre y la ciudad de Bilbao, nuestra colaboración con el Ayuntamiento y la Comisión Gestora ha sido siempre excelente.

Iñaki Azkuna siempre quiso que Zaha Hadid diseñara un edificio en Zorrotzaurre

Desde el inicio del Master Plan, nosotros siempre pensamos que un edificio alto y excepcional, enfrentado a Abandoibarra, habría complementado la isla de Zorrotzaurre y reforzado su identidad y el Alcalde compartía esa visión.

Diseñar la sede de una histórica institución local como la BBK (hoy Kutxabank) habría sido la perfecta culminación para Zorrotzaurre. También habría supuesto un ejemplo visual concreto del tipo de tejido urbano que Zaha imaginaba para la isla. Por desgracia, el proyecto, que llegamos a diseñar hasta el nivel de proyecto básico, se paralizó en 2010, pero todavía estamos esperanzados de que vuelva a tener un nuevo impulso en el futuro próximo.

¿Cuál fue tu papel en todo el proceso?

Yo llegué al proyecto en 2003 como Arquitecto de Proyecto, cuando nuestro estudio era muchísimo más pequeño que en la actualidad. La Comisión Gestora y el Ayuntamiento de Bilbao nos dieron la oportunidad de diseñar una parte importante de su ciudad y esto es algo a lo que siempre hemos estado muy agradecidos. Junto con mi equipo, pusimos mucha pasión y esfuerzo en ese diseño, que sigue siendo uno de los proyectos que llevamos más cerca del corazón.

¿Qué cosas no harías o harías de otra manera?

Aunque hemos seguido en contacto con Pablo Otaola y la Comisión Gestora después de que acabáramos el diseño conceptual del Master Plan, la implicación de Zaha Hadid Architects en el desarrollo del Master Plan ha ido decreciendo con el tiempo. A posteriori, creo que una participación mayor habría sido positiva para el proyecto.

El elemento más característico del Master Plan son sus edificios alargados, situados perpendicularmente a la Ría



La importancia de los usos provisionales para Bilbao



Maquinista de Renfe
Presidente de la Asociación Cultural Hacería Arteak
Creador de ZAWP (Zorrotzaurre Art Work in Progress)

Club de Jazz la Hacería instalado en Zorrotzaurre desde hace 20 años

MANUEL Gómez-Álvarez

¿Qué es ZAWP?

Una visión innovadora, creativa y artística de un proceso de transformación urbana a largo plazo. Se trata de generar oportunidades a través de la gestión del mientras tanto, creando un urbanismo en tránsito.

ZAWP es un movimiento tractor para generar oportunidades en espacios en desuso. Creamos espacios para todo tipo de actividades creativas: música, teatro, danza, artes plásticas, co-working, diseño, moda, bicicleta, fotografía, etc.

Y lo que hacemos es dar pistas a la institución de por donde pueden ir los tiros, porque con un bajo coste estamos metiendo gente, joven generalmente, con sus sueños y sus deseos de trabajar, en un ecosistema donde se les permite trabajar con un bajo coste y con compañeros con los que se van compartiendo proyectos.

¿Cómo se te ocurrió crear ZAWP?

ZAWP se me ocurre cuando la Comisión Gestora presentó el Master Plan de Zaha Hadid en el Museo de Bellas Artes, que fue a la vez de cuando se hizo el Foro de Sostenibilidad de Zorrotzaurre. La gente me empezó a decir que nos iban a echar, pero leí que

el proceso iba a durar 30 años y vi que el proyecto de Zaha Hadid era una gran oportunidad para interpretar, mientras se hacían las obras, desde otro punto de vista más creativo.

Y un día les dije a los compañeros “vamos a escribir una carta a Zaha Hadid: mi nombre es Manu Gómez-Álvarez y soy director de un proyecto cultural en Zorrotzaurre y quiero saber si, mientras usted hace las obras, me dejaría contar con espacios que usted genere: aparcamientos, muros, estructuras, etc. para poder intervenir en ellos artísticamente, solamente mientras tanto”. Escribimos la carta y, en esa misma redacción, se me ocurrió el nombre de ZAWP.

La carta nunca se llegó a enviar, pero ahí empezó ZAWP. Y lo primero que se me ocurrió cuando leí que se iban a derribar unos pabellones industriales fue la posibilidad de hacer allí unas fotos espectaculares, porque era una naturaleza dentro de una industria muerta que tenía una gran posibilidad de interpretar desde el punto de vista fotográfico. En esa intervención empezó, con tan solo 20 años, la actual Directora de ZAWP, la socióloga Ruth Mayoral.

Después de llevar un año trabajando en ZAWP, cambió el gobierno de País Vasco y entran los socialistas. En su Departamento



Talleres de moda organizados por ZAWP

ZAWP-Lab donde se combinan zonas de trabajo con residencia de artistas

La terraza ZAWP se ha convertido en un lugar de encuentro los fines de semana

mento de Cultura tienen un proyecto que se llama Fabricas de Creación y nos llaman para proponernos apoyar el proyecto de ZAWP. Fue como la gran oportunidad y la gran trampa, porque crecimos demasiado y no estábamos preparados. Y así empezamos a tener un diseño de lo que podría ser un ecosistema de fábricas de creación en varias naves.

¿Qué planes tenéis a corto plazo?

A corto plazo, tenemos lo que llamamos el Z-Exit, como el Brexit, porque tenemos que irnos y porque en el ADN de ZAWP está la provisionalidad, el mientras tanto. Ya sabemos que, en un año o año y medio, nosotros desaparecemos de donde estamos ¿Qué es lo que hacemos? mirar otros espacios donde seguir nuestro proyecto.

Por otro lado, nos hemos dado cuenta de que, en estos casi 10 años, hemos generado un conocimiento que estamos recopilando e intentando prototipar, de alguna manera. Creemos que tenemos la experiencia suficiente para contar a otras ciudades, a más gente que tiene ese problema de espacios en desuso, de qué manera pueden dar valor a ese mientras tanto, en vez de cerrar los espacios con tapias y muros.

¿Cómo ves los usos provisionales en la ciudad o en Zorrotzaurre?

Los usos provisionales son la gasolina que necesita cualquier ciudad, porque nos hemos dado cuenta de que el ser humano se mueve más en la provisionalidad que en lo fijo. Creo que la provisionalidad se debería regular porque da mucho valor a la ciudad y es el motor para generar otras cosas no provisionales, pero que tienen que pasar por una fase provisional. Pero también es importante dejar claro que las personas que estamos en ese magma provisional somos personas responsables. Provisional no quiere decir que seamos unos locos.

Creo que Bilbao tiene una gran oportunidad de demostrar al mundo que se pueden hacer las cosas desde el otro lado y exportar este modelo. En el pasado hemos exportado el anterior modelo, el del Museo Guggenheim, ahora está la gestión del mientras tanto.

La provisionalidad pone muy nerviosos a los políticos, y yo lo entiendo, pero ¿por qué no lo regulamos? Porque si matamos la provisionalidad, matamos la creación, porque la creación es provisional desde la primera pincelada, y ya veremos cómo queda el cuadro.

¿Cómo te gustaría que fuera Zorrotzaurre en el futuro?

Para mí la provisionalidad es lo que tiene que dominar el futuro de Zorrotzaurre. Porque ¿qué diferencia va a haber entre Zorrotzaurre y la Gran Vía o Ametzola, si Zorrotzaurre va a ser igual, solamente que con casas más bonitas? Creo que Zorrotzaurre tendría que ser un laboratorio experimental. Yo me lo imagino como ese lugar que toda ciudad del mundo quisiera tener.

Veo a Zorrotzaurre como un protectorado, donde haya flexibilidad y permisividad. No estoy hablando de locura, ni de caos, estoy hablando de una regulación especial a la que llamaríamos "zona franca". Yo lo quiero imaginar así, un sitio especial que la gente cuando venga a Bilbao quiera ver qué es Zorrotzaurre y muchas otras ciudades quieran copiarlo.

Necesitamos gente joven que realmente conecte con ese futuro que está ahí, que tenga esas ganas de hacer, y les tienes que dar un espacio que no son los Auzo Factories, que pueden ser necesarios pero no son el modelo de la provisionalidad..

Para mí la provisionalidad que, de manera espontánea, se ha creado en Zorrotzaurre, por la tardanza del Plan Especial, porque esto se está alargando, porque hay unas personas que van a hacer ZAWP... ha conformado un nuevo orden de cosas.

En Bilbao, la arquitectura internacional ha permitido **el** florecimiento de la arquitectura local

IBON

Areso Mendiguren



Arquitecto

Director de la Oficina del Plan General de Bilbao (1987-1991)

Concejal del Ayuntamiento de Bilbao (1991-2014)

Alcalde de Bilbao (2014-2015)

1

**La llegada del star-system
de la arquitectura a Bilbao**

La crisis sufrida en los años 80 del siglo pasado, evidenció el agotamiento del modelo industrial en el que está basada la economía de Bilbao y trajo consigo unos altos índices de desempleo. Para superar esa coyuntura, la Villa se vio en la necesidad de realizar un proceso de planificación a fin de cambiar su modelo de ciudad y la base económica de su futuro. Se trataba de realizar un profundo proceso de transformación física y el desarrollo de nuevas formas de actividad económica, básicamente en el sector terciario, que proporcionasen los nuevos puestos de trabajo.

El sector de los servicios, para su desarrollo e implantación, requiere entornos mucho más cuidados y selectivos que el sector industrial. Por otro lado, las ciuda-

des compiten entre sí para atraer a las nuevas empresas y actividades económicas que buscan emplazamientos alternativos, por lo que un entorno urbano de calidad va indisolublemente unido a la obtención de un mayor nivel de renta.

En ese contexto, junto a la recualificación urbana necesaria para conseguir una ciudad más amable y mejor diseñada, también debía prestarse atención a la calidad arquitectónica de su construcción, ya que ello no sólo configura un entorno de vida más agradable a sus habitantes, sino que además contribuye de forma importante a la proyección de Bilbao en el ámbito internacional, facilitando la atracción de visitantes e inversiones.

Para alcanzar ese objetivo, surge la duda metodológica de cómo conseguirlo: si mediante encargos directos a arquitectos de prestigio internacional, el denominado star-system, o mediante concursos, nacionales o internaciona-



les, o contratando arquitectos locales de reputada trayectoria profesional.

La solución adoptada fue mixta y considero que ha sido acertada. Es cierto que el denominado star-system ha sido objeto de muchas críticas y denostado por algunas de las actuaciones desarrolladas a lo largo de la geografía española, pero creo que ese no es el caso de Bilbao. Sus dos ejemplos más representativos son el Museo Guggenheim y el Metro, cuyos autores se eligieron a través de sendos concursos restringidos, que en el segundo caso contó también con la invitación a arquitectos locales.

A dicha decisión contribuyó también la necesidad de diversificar la economía de Bilbao, que había estado muy afectada por el monocultivo industrial. Conseguir algunos empleos en el sector turístico fue un reto. Pero cuando se dice turismo se dicen muchas cosas, turismo de sol y playa, turismo de lugares históricos, turismo religioso..., y cada ciudad tiene que buscar el nicho al que puede dirigirse. En nuestro caso elegimos el turismo urbano cultural y de congresos y a esos efectos contar con arquitecturas de reconocido prestigio era una ayuda importante. La Villa ha pasado de tener ochenta y ocho congresos y encuentros en 1994 a más de mil a partir de 2007. ¿Quién puede poner en duda lo que le debemos en este sentido a Frank Gehry?

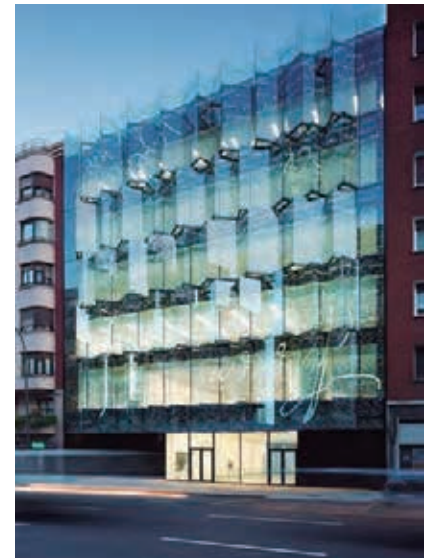
En todo caso, la presencia en Bilbao de esos arquitectos internacionales, creo

que ha ayudado también a los arquitectos locales, en un doble sentido. En primer lugar, porque absolutamente en todas esas obras han participado profesionales bizkainos, como Iñaki Aurrekoetxea en varios de ellos, César Caicoya, Ramón Losada, Eduardo Aurtenechea y Cristina Perez-Iriondo, etc. Estos arquitectos han tenido la oportunidad de colaborar y compartir una experiencia con grandes figuras de la arquitectura. La única excepción fue el Metro, ya que quienes trabajaron con Norman Foster fueron prestigiosos ingenieros de caminos locales entre los que sólo citaré a Agustín Presmanes, coordinador del proyecto, y al fallecido José Ramón Madinabeitia, responsable técnico del mismo.

El segundo beneficio fue que la internacionalización de la imagen arquitectónica de Bilbao y la atracción de visitantes que ese hecho conllevó, puso también en valor a los buenos profesionales locales, haciéndolos más conocidos. Además, la importancia que se le ha dado a la arquitectura ha servido de incentivo a los arquitectos autóctonos para mejorar sus proyectos y obras.

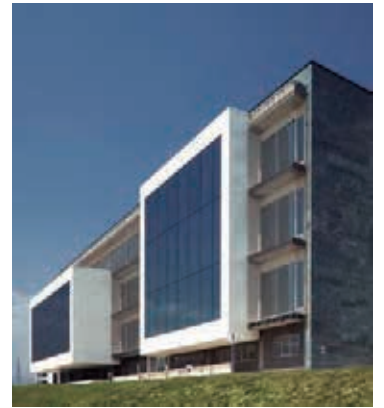
2 La nueva arquitectura local

Evidentemente durante los últimos 25 años se ha producido una abundante arquitectura en Bilbao y Bizkaia, por lo que me ceñiré básicamente a aquellos



Ampliación del Ayuntamiento de Bilbao. IMB Arquitectos (Iriarte, Múgica y de la Brena)

Archivo Histórico de Euskadi en Bilbao. Gonzalo Carro (ACXT-Idom)



Edificio BTEC en el Parque Tecnológico de Zamudio. Gonzalo Carro (ACXT-Idom)

Edificio del Parque Tecnológico de Zamudio. Eduardo Escauriaza

Edificio Biogune en el Parque Tecnológico de Zamudio. Iñaki Aurrekoetxea

Edificio Ericsson en el Parque Tecnológico de Zamudio. AH Asociados

Auzo Factory de Matiko en Bilbao. Suarez Santas Arquitectos

Conservatorio de Música de Ibarrekolanda en Bilbao. Ercilla y Campo

proyectos en los que ha existido una mayor presencia de la iniciativa pública o institucional.

El más antiguo de esta época es el edificio de Sabinetxea diseñado por Koldo Eguren que, con su sencilla rotundidad, tiene un buen encaje, a pesar de su estilo postmoderno, en el ambiente romántico de los Jardines de Albia de Bilbao.

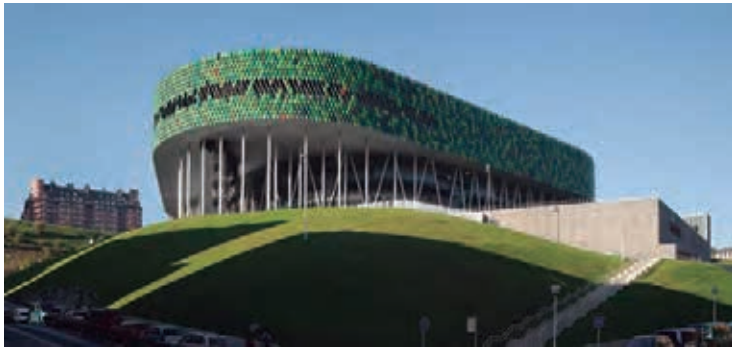
El estudio IMB Arquitectos (Iriarte, Múgica y de la Brena) es el responsable de obras tan interesantes como la ampliación del Ayuntamiento de Bilbao en San Agustín, las estaciones de ferrocarril de Basurto (Feve) y Ametzola (Renfe y Feve), la nueva parroquia del barrio de Miribilla y la ampliación de la Biblioteca de la Diputación Foral, todas ellas en Bilbao. Ésta última resuelve de forma espectacular, mediante un exquisito y sencillo contenedor de cristal, su unión con el ecléctico edificio de 1929, sede de la Diputación. La obra ha despertado la admiración de la ciudadanía y, además, ha obtenido diversos premios y reconocimientos, habiendo sido seleccionados para participar en la Bienal de Venecia de 2008.

Otra obra, que guarda un cierto parentesco con la anterior, es la ampliación del Museo de Bellas Artes de Bilbao

diseñada por Luis María Uriarte. Su proyecto sobrio y elegante integra con gran sabiduría el edificio inicial de Urrutia y Seguroola con la ampliación que, en los años 70, diseñó Álvaro Libano. Del mismo autor es también el Colegio Gandasegi, en Galdakao, que articula con sensibilidad el colegio y los espacios abiertos circundantes en la compleja trama urbana existente.

Del estudio de Coll-Barreu destacan tres edificios, todos ellos en Bilbao: el nuevo parque de bomberos en Miribilla, la Delegación en Bizkaia del Departamento de Sanidad del Gobierno Vasco, que es el más conocido, por sus formas y por su ubicación en pleno centro de la ciudad; pero a mi juicio el más interesante de los tres es el polideportivo de La Peña que resuelve con una sobria expresividad formal un complicado emplazamiento.

Una de las obras más emblemáticas del nuevo Bilbao es el Palacio Euskalduna, para ópera y congresos, diseñada por Federico Soriano y Dolores Palacios, madrileño y bizkaína. Su arquitectura rememora, con gran acierto, la construcción naval que se desarrollaba antaño en esa ubicación. Uno de sus elementos característicos es el auditorio principal para 2.000 plazas, revestido de madera



y con muy buena acústica. De los mismos autores es el edificio de oficinas del Gobierno Vasco de la Plaza Bizkaia que, con su ondulante fachada acristalada, aligera su presencia en la referida plaza.

Otra obra que tiene una cierta concomitancia con la anterior es la correspondiente al Archivo Histórico de Euskadi, de Gonzalo Carro, cuya fachada principal de vidrio tiene una gran vibración que aumenta la percepción del edificio rompiendo la uniformidad de la calle y remarcando su ubicación. Del mismo autor, perteneciente al grupo ACXT de Idom, es el edificio BTEC del Parque Tecnológico de Zamudio, junto al aeropuerto.

Otros ejemplos interesantes de este tipo de arquitectura para grandes edificios terciarios y situados también en el Parque Tecnológico son el de Eduardo Escauriaza, para dicha institución, el de Biogune de Iñaki Aurrekoetxea, el edificio Ericsson de AH Asociados, así como el Centro de Biotecnología Animal, de Ander Marquet, pero este último situado en Leioa.

El Conservatorio de Música de Ibarrolanda en Bilbao, de los vitorianos Ercilla y Campo, formado por un paralelepípedo contundente que va jugando con el desnivel del terreno y la plaza co-

lindante, se ha convertido en un punto de referencia para el barrio. Los mismos autores ganaron también el primer premio del concurso convocado para la ampliación del Palacio de Justicia en el solar del antiguo cuartel de bomberos de la calle Colón de Larreategui. Su interesante propuesta no se llevó a término, al parecer por problemas de recortes presupuestarios, ejecutándose en su lugar otro ajeno al concurso y perdiendo Bilbao la oportunidad de tener otro edificio singular en tan emblemático emplazamiento.

Una obra de gran interés, cuya brillantez demuestra, además, que se puede hacer buena arquitectura con un presupuesto muy ajustado, es el Auzo Factory de Matiko en Bilbao. Proyecto de Suárez Santas Arquitectos, su fachada de gran expresividad está diseñada mediante un cierre a base de bandejas contenedoras de las instalaciones. Esta obra ha sido premiada en la XIII Bienal Española de Arquitectura y Urbanismo. En el plano de los equipamientos deportivos de Bilbao, se encuentran el nuevo estadio de San Mames de César Azcárate y el Bilbao Arena de Javier Pérez y Nicolás Espinosa. Este último obtuvo el reconocimiento internacional de Edificio del Año 2011, en la categoría de

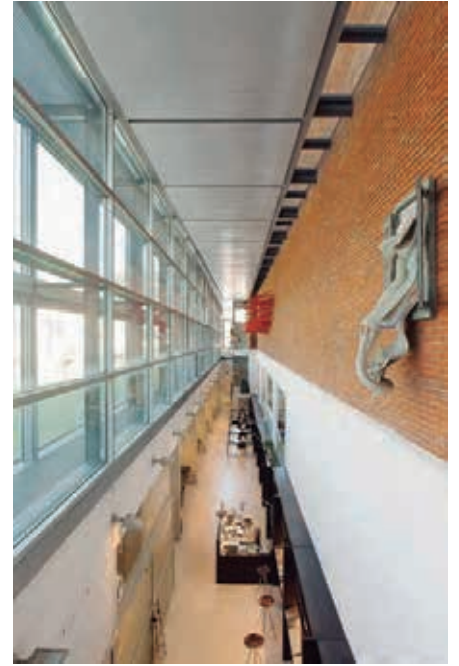
Bilbao Arena. Javier Pérez y Nicolás Espinosa (ACXT-Idom)

Nuevo estadio de San Mamés en Bilbao. César Azcárate (ACXT-Idom)

Estadio de fútbol de Lasasarre en Barakaldo. Eduardo Arroyo

Iglesia católica del barrio de Miribilla en Bilbao. IMB Arquitectos (Iriarte, Múgica y de la Brena)

Edificio de viviendas en Abandoibarra (Bilbao). Luis Peña Ganchegui.



Edificio de viviendas en Abandoibarra (Bilbao). Carlos Ferrater y Luis Domínguez / Ampliación del Museo de Bellas Artes de Bilbao. Luis María Uriarte / Edificio de viviendas en Abandoibarra Bilbao (Bilbao). César Portela e Iñaki Peña / Delegación en Bizkaia del Departamento de Sanidad del Gobierno Vasco en Bilbao (Bilbao). Coll-Barreu / 70 viviendas sociales en Mina del Morro (Bilbao). José María Lapuerta y Francisco Burgos / Palacio Euskalduna en Bilbao. Federico Soriano y Dolores Palacios / Sede del Gobierno Vasco en Bilbao. Federico Soriano y Dolores Palacios



instalación deportiva. Ambos proyectos pertenecen al grupo ACXT de Idom. Así mismo, tenemos el Frontón Bizkaia de Javier y David Gastón y Marcelo Ruiz, en el que sobresale ante todo su luminoso, limpio y minimalista interior.

Siguiendo con los equipamiento deportivos, en Barakaldo hay que destacar el campo de fútbol de Lasasarre, obra de Eduardo Arroyo, que fue seleccionado para la exposición de arquitectura española contemporánea organizada por el Museo de Arte Moderno (MOMA) de Nueva York en 2006.

En lo que respecta a la edificación residencial, hay que citar en primer lugar los edificios construidos en Abandoibarra. Al pie de la Torre Iberdrola está la obra de Carlos Ferrater y Luis Domínguez, de gran calidad expresiva, pero muy convertidos para la opinión pública. También son destacables en los edificios de Luis Peña Ganchegui, ya fallecido, y de Cesar Portela e Iñaki Peña.

Dentro de Bilbao, también son interesantes el edificio de viviendas en la calle Gardoqui, obra de Luis Domínguez, y los proyectos de viviendas sociales en Txurdinaga (32 viviendas), por David Torres y Sandra Gorostiza, y en Mina del Morro (70 viviendas), por José María Lapuerta y Francisco Burgos.

Considero que también forman parte del nuevo paisaje de Bilbao la sucesión de nuevos puentes que se han construido a partir de 1990 y que, siguiendo su orden desde aguas abajo son los siguientes: Zubizuri de Santiago Calatrava, Pedro Arrupe de José Antonio Fernández Ordóñez y Francisco Millanes, Euskalduna del navarro Javier Manterola y el Frank Gehry de Arenas y Asociados.

Para finalizar, quiero recordar aquí también al ingeniero de caminos Javier Rui-Wamba quien nos ha dejado en Bilbao el magnífico ascensor de Amezola, obra escultórica de gran expresividad.



Colegio Gandasegi en Galdakao. Luis María Uriarte. Foto cedida por Luis M^a Uriarte

Polideportivo de La Peña en Bilbao. Coll-Barreu. Aleix Bagué