

# **ESTUDIOS DE ORDENACION DE LA ZONA DE MINAS - BILBAO LA VIEJA**

(Resumen abreviado)

## **COORDINADOR**

**Ramón Martín Mateo \***

## **DIRECTORES DE EQUIPO**

**José Allende Landa**

**Javier Salazar Ruckauer**

**Víctor Urrutia Abaigar**

## **COLABORADORES**

**Alejandro Ipiña**

**Elena Iñarra**

**Joaquín Martínez Salazar**

**Iñiqui Cuevas**

**Maite González**

**José Antonio Puente**

**Pedro Berroya**

**María José Larrañaga**

**Jesús María Bilbao**

**Yoseba Juaristi**

## **1. JUSTIFICACION DEL ESTUDIO**

Al finalizar las tareas extractivas en la zona de minas situada al S.E. de Bilbao, se nos propuso, por los titulares de los terrenos resultantes, la realización de un estudio sobre su posible destino, utilidad y aprovechamiento futuro.

Como habría podido quizás intuirse en el estudio que ofrecemos, subyace algo más que una mera reconsideración de los usos del suelo. Hay posiblemente una sugerencia de futuro, una propuesta de reanimación colectiva, una alternativa ilusionadora que visualiza la salida hacia adelante, en un salto

esperanzador de la actual crisis económica y social, y del pesimismo que la acompaña.

Pero es claro que tales objetivos y su implícita osadía desbordan los presupuestos técnicos de la investigación realizada, que por lo demás ha pretendido ceñirse a los postulados clásicos de las operaciones de ordenación del territorio.

Desde esta perspectiva sería ilusorio esperar transformaciones inmediatas, resultados materiales concretos. Recordemos que la ordenación del territorio, tal como aquí se aborda, constituye una fase preliminar al planeamiento propiamente operativo y a la subsiguiente ejecución de lo planeado. Se trata, pues, de alumbrar directrices, alternativas, usos plausibles.

Después habrán de venir, si es el caso como esperamos, los planes de urbanización, los planes

---

\* Catedrático de Derecho Administrativo.

especiales, las zonas verdes, las edificaciones autorizadas. Entrarán inmediatamente en juego las competencias municipales y provinciales, y las de las autoridades de otro orden implicadas, que lógicamente también incluirán los planteamientos económicos de una operación de tal envergadura como la propuesta, y los convenios necesarios con los distintos agentes económicos, entre los que destacan los titulares de los terrenos.

Pero ello no quiere decir que el estudio se limite al plano de lo deseable. Se pretende también, dentro de las limitaciones expuestas, suministrar fórmulas para el discurrir de las actuaciones ulteriores, y cauces organizatorios para la mejor gestión de estas tareas, si se estiman, como esperamos, convenientes.

Es necesario clarificar desde el inicio que el estudio, a pesar del grado de precisión y pormenorización espacial a que llega en los usos del suelo, no es un plan parcial, especial o de reforma interior.

No es la pretensión del equipo de trabajo el llegar a definir los usos de las edificaciones tal como aparece en los cuadros explicativos de las cinco alternativas visualizadas. Esta cuantificación se ha realizado con objeto de facilitar la valoración económica, y posible negociación a la que habrían de llegar la propiedad del suelo y la administración local. Su consideración, por tanto, debe realizarse exclusivamente en función de este objetivo.

Los usos del suelo para zonas verdes, deportivas, equipamiento metropolitano (estación central de autobuses, aparcamientos, etc.), sector terciario y cuaternario, vivienda, etc., deberán ser analizados en su contexto de grandes agregados, habiéndose definido su ubicación a nivel de sectores espaciales.

Toda precisión a nivel intra-sectorial entendemos desde el punto de vista metodológico, es inadecuada, por lo que, insistimos, no debe considerarse definitiva en ninguna de las alternativas explicitadas.

Finalmente, queremos hacer constar que los redactores de este trabajo han actuado con absoluta independencia de criterio, como es la pauta obligada en el quehacer universitario al que todos estamos obligados. La propiedad no ha impuesto condición alguna ni ha establecido ninguna limitación. Es de justicia hacerlo resaltar, ya que no es éste, desgraciadamente, el marco en que se mueven estos tipos de trabajos.

A lo largo del estudio se han establecido contactos informativos, de doble sentido, con las autoridades municipales, Alcaldía de Bilbao, Comisión de Urbanismo, Consejerías afectadas del Gobierno Vasco y Asociaciones de Vecinos de la zona. Hemos pretendido dar a nuestros trabajos la mayor diaphanía y transparencia, y abrir puertas permanentes a toda clase de sugerencias preocupaciones y requerimientos sin perjuicio de ulterior reelaboración y aclimatación de acuerdo con las exigencias del ensamblaje de conjunto. El documento que a continuación se inserta testimoniará si se han conseguido o no, en este contexto, los propósitos iniciales. Quienes lo juzguen esperamos reconozcan, al menos, que lo hemos intentado.

## 2. MARCO DE ANALISIS

En el presente proyecto se aborda un esquema racional de posibilidades de ordenación territorial de la llamada zona de Minas de Bilbao la Vieja.

El tamaño de la zona de actuación, su estructura física actual, estratégica ubicación del área metropolitana y conformación, bien delimitada por agentes naturales y artificiales, configuran y definen el área de estudio como un espacio trascendental en el planeamiento del área metropolitana del Gran Bilbao.

No cabe la menor duda de que nos enfrentamos con una actuación urbana que se sale de la tónica habitual. El inmenso paisaje lunático que la zona minera ofrece, próxima al corazón del Gran Bilbao, bordeada por un conglomerado policromático de barrios, algunos de reciente creación y otros obsoletos y depauperados, tipifican inequívocamente el espacio objeto de estudio.

Por ello, el substratum metodológico se fundamenta en concepciones de nuestra situación urbana que entendemos básicas:

1. Existencia de un área metropolitana con graves problemas de congestión, hacinamiento y agobiante escasez de suelo para infraestructuras públicas.
2. Priorización de actividades ubicadas en el renglón infraestructura pública, a tres niveles:
  - Metropolitano
  - Municipal
  - Local.
3. Importancia del factor "descongestión del tráfico" como condicionamiento de cualquier nuevo desarrollo dentro del municipio bilbaíno.
4. Observación y estudio, a efectos de ordenación urbana, de un área más amplia que el espacio minero que englobe las unidades urbanas del entorno próximo.
5. Necesidad de contemplar de forma integral la trama urbana del área de estudio, destinando a usos residenciales sólo lo estrictamente necesario para recomponer la malla residencial del modelo arrosariado que se extiende desde la Peña hasta San Adrián, pasando por Bilbao la Vieja, San Francisco y Zabala.
6. Conveniencia de favorecer en el área metropolitana un modelo multipolar con respecto a centros de actividades potencialmente generadoras de movimiento de personas y vehículos.

Al plantearse un estudio como el presente, consistente en recuperar para usos urbanos un espacio dedicado con anterioridad a uso minero, debe determinarse inicialmente en qué subárea espacial se integra o si forma una unidad espacial en sí misma, para poder actuar coherentemente.

No cabe duda de que en la actualidad todo el espacio dedicado a uso minero forma una unidad en sí misma, sin, por supuesto, poder desagregar tal cual trozo de suelo del resto de las minas. Las causas de esa unidad son precisamente su uso y la ra-



dical incompatibilidad de dicho uso con los usos que se han venido generando, habitacionales en su totalidad, en su entorno.

Sea cual fuera el tipo de desarrollo futuro que el proceso de estudio e investigación aconseje en la zona minera es evidente que deberá engarzarse en íntimas simbiosis funcional con las comunidades y actividades del entorno próximo.

Desde la óptica ciudadana del conjunto de barrios que limitan con la zona estrictamente minera, es palmario reconocer que: cualquier tipo de desarrollo que se proponga deberá considerar e internalizar, por los canales participativos adecuados los déficits, expectativas y requerimientos justificados, de las comunidades de su entorno próximo. Para abordar, con profundo conocimiento, la problemática ciudadana de ese entorno, se requiere, evidentemente, un análisis exhaustivo y suficientemente contrastado de la situación urbanística y social de los asentamientos existentes y previstos.

### 3. MORFOLOGIA ESPACIAL DEL AREA DE ESTUDIO

El tamaño del suelo, a pesar de su estructura física, junto con una situación geográfica a la entrada o salida del área metropolitana, imprime a esta zona de un carácter urbano inequívoco. Este peso estratégico aumenta si consideramos también la cercanía de la autopista Bilbao-Behobia-Vitoria.

Pero, además, se debe considerar el anillo de barrios periféricos en su entorno. El conjunto de estos barrios presenta las características generales de todos los del área metropolitana: carencia y déficits de equipamientos, marginación, etc.

El área posee unos límites o coordenadas físicas bien definidas por un agente natural (la ría) y por otro "humano-artificial" (la autovía-autopista ferrocarril). Queda configurada, así, como un área natural específica dentro del sistema urbano, tanto municipal como metropolitano.

Situada en la margen izquierda de la ría, orientada globalmente al este, la zona de las minas se asienta sobre un promontorio profundamente transformado por la actividad minera, con un gran desnivel entre su cota inferior, la ría, y su zona alta, que limita con el barrio de San Adrián y la actual autopista.

Uno de los factores determinantes de una actuación urbanística es el de las barreras físicas. En este caso nos encontramos con unas claras barreras, como son:

- La autopista con un acceso a la plaza Zabálburu. Constituye una clara barrera infranqueable salvo por puntos aislados y que siempre impedirá un desarrollo unitario de ambos lados de dicha autopista.
- La estación de Abando.
- Las vías del ferrocarril por encima del barrio de la Peña, zona en la que se unen el ferrocarril con un salto orográfico, que le convierte en una barrera del mismo tipo.

La ría de Bilbao, río Nervión, es otra barrera importante en cuyo carácter nos fijamos con más detenimiento, analizando lo que se encuentra en la otra margen. En efecto, recorriendo la ría de Norte a Sur, nos encontramos en primer lugar con el Casco Viejo cuya coherencia interna, su definición como unidad urbana, convierte a la ría en una barrera urbanística. El mismo carácter tiene el siguiente tramo, con la estación y las vías del ferrocarril Bilbao-San Sebastián. El último tramo lo forma un meandro en el que su parte interior, en la margen derecha, se sitúa la zona del paseo de los Caños, rodeándola por la otra margen las edificaciones del barrio de la Peña.

El anillo de comunidades circundantes se ha descompuesto de acuerdo con la génesis histórica y las diferentes variables sociológicas, hoy detectadas en cinco unidades o barrios.

Cada una de ellas, San Adrián, Zabala, San Francisco, Bilbao la Vieja y la Peña, han servido de plataforma básica para localizar posteriormente distintos servicios, así como para componer todas sus estructuras sociales. Ello no implica que a la hora de analizar diversos parámetros socio-económicos (equipamiento, infraestructura de transporte, etc.) se mantengan estas limitaciones sociológicas que compartimentizan al colectivo urbano. Sin embargo, la configuración de esas colectividades que suponen un hecho real insoslayable, permite vehiculizar con orden, control y, por tanto, con eficacia, el proceso de participación pública que hemos asumido.

### 4. PROBLEMATICA URBANISTICA DEL AREA DE ESTUDIO

La necesidad de enmarcar y definir con claridad las características más sobresalientes del área de actuación es palmaria, máxime cuando no se parte, como es el caso, de precondicionantes de específicos desarrollos o proyectos.

La identificación de estas características con incidencias locales, municipales y metropolitanas, entenderemos es prioritaria, antes de llegar a la formulación de estrategias posibles, y por supuesto, antes de realizar un detallado diagnóstico del área. Sólo después de esta identificación, así como de una inicial valoración de dichas características, estaremos en disposición de esbozar las posibilidades del área y designar, ya con precisión, el área de actuación inmediata sujeta a ordenación. Área, por otra parte, que deberá ser contrastada con los planes, proyectos y sugerencias procedentes de los organismos de planteamiento de la comarca.

Los aspectos más destacados que tipifican el área de estudio responden a las siguientes reflexiones, que deberán ser, después en el proyecto definitivo, desarrolladas en profundidad:

a) *Existe espacio. El suelo está por crear.* Las características geomorfológicas y físicas del espacio actual existente exigen un estudio detallado, tanto de costos como técnico, que permita conocer las limitaciones y la conformación de ese suelo por



crear. El escenario que presenta el área de estudio no permite visualizar con facilidad el suelo real disponible al aparecer completamente distorsionado, con grandes y profundos cráteres y discontinuidades.

b) *La zona presenta unos límites claramente identificados que ya esbozan el área de actuación.* Por otra parte, aparece un factor o agente natural que actúa como barrera, aunque no infranqueable: la ría bilbaína, por el Este. Al Norte y Noreste, la estación de Abando y la línea ferroviaria suponen un limitante artificial consólido, así como la autopista y la autopista al Oeste y Suroeste. Finalmente, en la zona Sur, un meandro de la ría, junto a la autopista y ferrocarril, originan un cuello de botella sobre el que se asienta el bilbaíno barrio suburbano de la Peña, que discurre entre la ría y el ferrocarril, rodeando el meandro.

c) *El área de actuación se encuentra en el corazón de la comarca, dentro del municipio bilbaíno y muy próxima a los principales centros neurálgicos de la urbe.* La accesibilidad potencial de la zona es excelente. Consecuentemente, cualquier cambio de uso de ese espacio originaría cambios sustanciales en el valor, y por tanto en los usos, de los suelos del entorno. De ahí la necesidad de ampliar el área de actuación, desbordando el suelo estrictamente minero. Especial importancia deberá darse al trazamiento zonal que tenga el meandro del río Nervión que limita el Noreste con el alto de Miraflores.

d) *La relación de la zona con respecto a la infraestructura viaria de la margen izquierda y la infraestructura intercomarcal e interprovincial es excelente.* Así como la accesibilidad intraurbana, con referencia al municipio bilbaíno, no aparece hoy satisfactoriamente resuelta, es evidente que la proximidad de la autopista revaloriza el área considerablemente al incidir, muy positivamente, sobre su accesibilidad intercomarcal e interprovincial.

e) *El tamaño del área a ordenar y su ubicación provocarán, sea cual fuera la nueva actuación recomendada sobre la zona, un impacto directo considerable sobre su entorno próximo a dos niveles: local (barrios periféricos) y municipal (Bilbao), además de un impacto diferido no desdeñable a escala metropolitana (gran Bilbao). La identificación y evaluación pormenorizada de estos impactos, en función de los usos potenciales de la zona, requerirían un análisis de sistemas, no exento de ciertas dificultades, ante la carencia de información no disponible.*

f) *La existencia de un amplio abanico de comunidades (barrios, algunos socialmente integrados, en el entorno próximo al área de actuación, exigirá un detallado estudio de estos grupos, sus necesidades, expectativas, prioridades y grado de consolidación.* En este contexto adquiere especial relevancia la zona históricamente marginal de San Francisco y Bilbao la Vieja, que aparecen en principio, como cordón umbilical para un ensamblaje conti-

nuo con la trama urbana del municipio. Tratamiento diferenciado se dará a la integración con la Peña, Zabala, San Adrián y Urazurrutia-Amézola.

Un conjunto de hechos e intenciones pesan de manera especial sobre el espacio analizado, el planteamiento del mismo y la dinamización ciudadana correspondiente.

Se trata, dejando aparte los factores específicamente derivados del suelo (morfología, desniveles, etc.), que exigen un tratamiento perfectamente delimitado, de los siguientes:

- a) Degradación y marginación de zonas limítrofes, destacando San Francisco, por lo que esto pueda suponer de cara a una recuperación urbana y considerando el peso histórico de este núcleo.
- b) Derivado de ello, la inseguridad ciudadana que se vive en estas comunidades resulta evidente, generando efectos contagiosos de difusión en las zonas de su entorno.
- c) Obsolescencia de un extenso número de viviendas (Zabala, San Francisco, Urazurrutia) y la consecuente degradación habitacional que ello implica.
- d) Infradotación general de equipamientos colectivos, existentes en la mayoría de las comunidades del entorno.
- e) Insuficiencia de suelo para equipamientos metropolitanos en el área del Gran Bilbao.
- f) Sensibilización, potencialmente intensa, del vecindario del entorno próximo, ante los posibles usos del suelo de la zona minera, haciéndose necesario dirigir o colaborar con realismo y racionalidad en las expectativas existentes.
- g) Especial importancia estratégica del área en relación a la infraestructura de comunicaciones existentes en sus inmediaciones. Tratamiento especial requerirán la autopista Bilbao-Behobia-Vitoria, y los accesos existentes (Puente de San Antón, Cantalojas, etc.) y potenciales con el resto del Municipio.

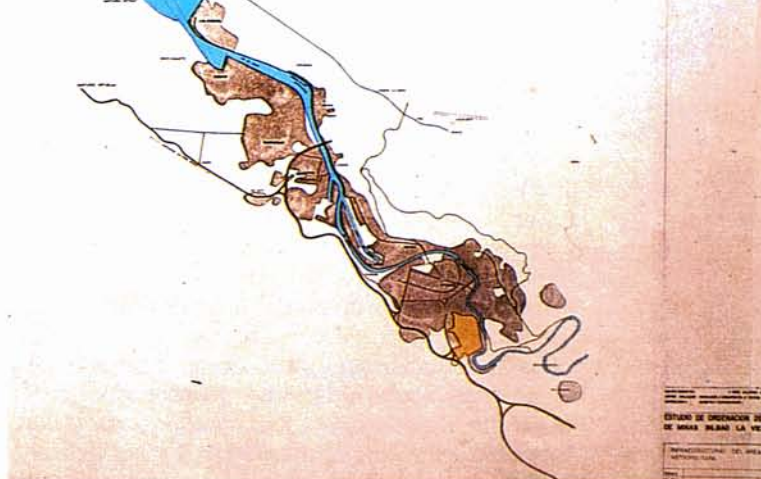
## Red de comunicaciones actual y prevista

El área goza de todas las virtualidades que ofrece la autopista en sus vinculaciones con la margen izquierda y con el exterior, al ser hoy esta infraestructura el principal canal de conexión viaria con toda la Comunidad Autónoma. Por otra parte, las soluciones Bilbao Centro (Zabálburu) y Bilbao Norte (San Antonio) dotan al área de estudio de gran accesibilidad para toda la zona urbana de ensanche bilbaíno y en especial para la zona de Basurto, Indauchu y Rekaldeberri. En lo que respecta a la margen derecha, la terminación de los enlaces del puente de Rontegui, ya construido, permitirá el acceso inmediato, sin necesidad de atravesar la zona urbana, a todo el tráfico que proceda de la margen derecha del Gran Bilbao.





La zona de minas en el contexto de Bilbao ciudad.



La zona de minas en el contexto del área metropolitana.



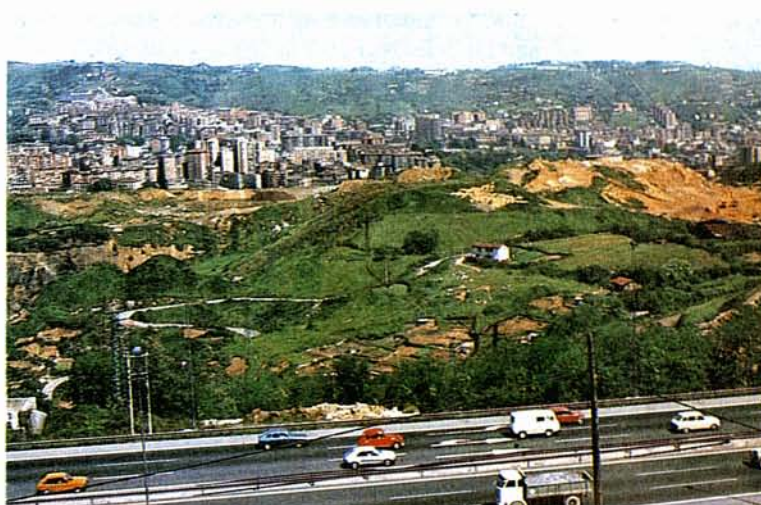
Vista panorámica de la connurbación Bilbaina con la zona de minas en la parte inferior izquierda.



La zona de minas, gran reserva en el centro de Bilbao.



La zona de minas en un primer plano. Al fondo la ladera, Este del Valle del Nervión.



La zona de minas. Excelente conectada con toda la metrópoli.

## 5. LOS BARRIOS COMO MARCO DE REFERENCIA INMEDIATO

Los capítulos anteriores han evidenciado el particular énfasis de que ha sido objeto el estudio detallado de las áreas urbanas que bordean la zona de estudio. La observación de estas áreas permite distinguir tres subsistemas urbanos: La Peña, San Adrián y Bilbao la Vieja —San Francisco— Zabala, como elementos singulares merecedores de la profunda investigación realizada. Estos subsis-

temas están conformados, a su vez, por cinco barrios con características propias que lo diferencian entre sí. Por esta razón, el estudio de viviendas, población y equipamientos ha sido desarrollado a nivel de barrios, permitiendo obtener así una información particularizada para unidades que exigirán un tratamiento diferenciado, tanto en relación a planes de reforma interior como a exigencias y prioridades de tales colectivos.

La problemática de la Peña aparece ligeramente desplazada del resto de los barrios que abrazan la



zona de minas. Así como San Adrián, Zabala, San Francisco y Bilbao la Vieja dejarán de ser periferia física o áreas marginales (en términos espaciales), una vez que se incorpore la zona de minas al tejido urbano municipal, no ocurre lo mismo con la Peña. Este barrio seguirá siendo un barrio físicamente marginal con respecto al municipio, al aparecer sumamente condicionado por las características geográficas-topográficas de su entorno. Las propuestas que el presente estudio diseñe deberán dirigirse a corregir pues el grado de aislamiento periférico a que está sujeto el barrio, dotándole de una mayor flexibilidad en cuanto a la infraestructura de acceso y comunicaciones con el municipio. Asimismo, las dotaciones de determinados equipamientos, hoy inexistentes en la Peña, podrán dimensionarse en las propuestas de forma que permitan completar tales exigencias.

En el subsistema urbano Bilbao la Vieja —San Francisco— Zabala, sobresale por su degradación física y marginalidad social los dos primeros barrios, que, sin embargo, disfrutan de una estratégica ubicación con respecto al eje central del municipio: Plaza Circular —Arenal— San Nicolás. El grado de deteriorización y degradación física queda suficientemente reflejado en anteriores epígrafes, haciéndose urgente la articulación de un plan de reforma interior de los mismos paralelo a la incorporación de la zona de minas al tejido urbano. Tanto el destino del suelo como la intensidad de utilización y la disposición o distribución espacial de las nuevas actividades en la zona de minas, deberá mantener como permanente referencia las condiciones y problemática hoy presente en Bilbao la Vieja-San Francisco. Ambos barrios habrán de ser los más beneficiados por los efectos positivos y regeneradoras que irradian de las nuevas propuestas para la zona incorporada.

Con respecto al tejido urbano, incompleto y residual de los barrios afectados, el objetivo de remate de los mismos e integración urbana con la zona incorporada figura como meta de primer orden en las propuestas que se realizan. Adicionalmente, las alternativas visualizan en sus recomendaciones de usos de suelo dotaciones insuficientes o inexistentes en los barrios: actividades de imposible o difícil oferta dentro de los límites físicos de tales comunidades. Por otra parte, resulta ocioso señalar la necesidad de iniciar planes de reforma interior que recojan los impactos diferidos previsibles, coadyuvando de forma ordenada a la transformación ordenada del área.

## 6. LA ZONA DE MINAS EN EL CONTEXTO URBANO METROPOLITANO

La investigación realizada permite vislumbrar para la zona de minas una vocación netamente metropolitana. Tanto *su ubicación estratégicamente situada* respecto a la red viaria superior, como su extensión, de 50 a 60 Ha, define el carácter de ese

espacio como susceptible de ofrecer servicios y actividades de carácter supramunicipal. Consecuentemente, esas características junto a *su gran centralidad favorecen la ubicación de servicios que demanden amplios espacios y que a la vez requieren de esa estratégica localización respecto al distrito central del municipio.*

La prospección realizada en los órganos de la administración ha tenido como objetivo identificar las necesidades existentes en cuanto a actividades supramunicipales. Desde esta perspectiva se han identificado unos servicios para los que la zona de minas puede resultar idónea: *parque urbano, aparcamiento de disuasión, centro de servicios administrativos o terciario en general y estación central de autobuses.*

El centro de servicios se presenta como una actividad que podría paliar la gran concentración del sector terciario que se detecta en el eje Plaza Elíptica-Plaza Circular. La necesidad de frenar la terciarización del Ensanche parece de sagrarse como objetivo en los organismos de planeamiento municipal. Desde esta perspectiva y asumiendo que existe el criterio de dispersar en varios polos la excesiva concentración que refleja el modelo urbano bilbaíno, la posibilidad de potenciar en la zona de minas un complejo terciario parece tendría excelentes virtualidades en el supuesto que el proyecto del superpuerto se llevará a cabo, como parecer ser el caso. La accesibilidad de la zona de minas con respecto a Santurce y toda la margen izquierda es excelente. La autovía del puerto actuará como eje directo que vincule las áreas de actividad de los muelles con la autopista. De esta forma, el área de estudio se presenta excelentemente ubicada para actuar como soporte terciario en la creación de los servicios que los intensos usos del puerto generen. Por otra parte, es evidente que las actividades del Gran Bilbao irán desplazándose, inequívocamente, hacia la potenciación del sector terciario. Si esta es la tendencia previsible, la necesidad de disponer de suelo bien ubicado, que descongestione la fuerte presión de tráfico del área central bilbaína y que, además, resulte fácilmente accesible para la Comunidad Autónoma sin interferir negativamente en el área urbana tradicional del municipio, permite visualizar a la zona de estudio como un espacio óptimo. La complementariedad existente, por otra parte, entre una estación central de autobuses, la terminal de pasajeros de los aeropuertos de Sondica y Foronda, un amplio aparcamiento de disuasión y, finalmente, un complejo terciario no ofrece duda alguna. Una prospección de los espacios disponibles en el municipio o entorno próximo que disponga de las características de que goza la zona de minas, muestra la inexistencia del mismo en la metrópoli. No se nos oculta, en cualquier caso, que el posible desarrollo de este centro terciario recabará voluntades e iniciativas que desbordan las posibilidades de este equipo de trabajo y que requieren la concertación de instituciones y poderes supramunicipales.



## 7. CRITERIOS DE PLANEAMIENTO Y OBJETIVOS

Como se observará, las alternativas que resulten mantendrán unas reglas fijas y un equilibrio morfológico que armonice la malla de interacciones que se den entre la ubicación de los usos estructuradores del conjunto entre sí y con el sistema urbano superior inmediato: el Municipio de Bilbao.

Consecuentemente, se parte de un criterio que permita un margen de indeterminación y adaptabilidad dotando al área de estudio de una flexibilidad controlada. Por ello, esas directrices estructurantes deberán ir acompañadas de normas y regulaciones que aseguren el marco de desarrollo urbano dentro del cual se desenvuelva la apertura de opciones a que hacíamos referencia.

Una vez definido el esquema que pretendía alcanzar el presente estudio, el equipo de trabajo estableció, tras un profundo examen y análisis de la realidad del municipio bilbaíno y del área metropolitana, unos criterios base a partir de los cuales se abordarían las posibilidades de ordenación y desarrollo urbano del área asignada. Tales premisas metodológicas incluían las siguientes precisiones:

1. Las instituciones públicas responsables de la ordenación urbana y territorial deberían ser ampliamente informadas a lo largo del proceso de planeamiento para que pudiesen aportar sus aspiraciones y postulados.
2. Lo mismo habría de hacerse con los barrios y áreas urbanas limitantes con el espacio a ordenar cuyo conocimiento de la marcha del estudio de los inicios, permitiría internalizar las prioridades y necesidades más sentidas por dichas comunidades.
3. Las características inherentes al espacio por ordenar debido al tamaño, accesibilidad y centralidad potencial, abocaban su tratamiento, no como una nueva zona a desarrollar dentro de la expansión de Bilbao, sino como un espacio destinado a paliar las deficiencias, carencias y necesidades de las infraestructuras metropolitanas.
4. Los focos o elementos estructurantes del nuevo desarrollo propuesto deberán priorizar el principio de "descongestión del tráfico" en sus alternativas, al ser éste uno de los problemas de más gravedad y difícil solución del municipio bilbaíno.
5. Ello no obstante, las alternativas a proponer deberían asumir la problemática urbana del entorno próximo (barrios de la Peña, Bilbao la Vieja, San Francisco, Zabala y San Adrián) sugiriendo reestructuraciones, remodelaciones y renovaciones en las áreas que aparezcan más deterioradas y distorsionadas.
6. Las propuestas visualizadas deberán favorecer un modelo urbano multipolar hacia lo que parece recomendable tienda el área metropolitana.
7. Cualquier solución de nuevos desarrollos potenciara, como solución al transporte intraurbano, el transporte público, desincentivan-

do el transporte privado con el área central del municipio.

8. La inmediata proximidad de la autopista, estaciones de Abando, Amézola, la Naja y Achuri, así como la relativa centralidad del área de estudio, recomienda soluciones de alcance supramunicipal en los equipamientos actividades económicas y posibilidades de usos del suelo en general.
9. Los nuevos desarrollos que se propongan deberían ser capaces de generar una actividad urbana variada y permanente, evitando se transforme la zona de un hábitat unidimensional y marginal.
10. Las opciones que se visualizan incluyen en cuanto a la morfología urbana, la terminación y ensamblaje de la actual distorsionada malla urbana de las áreas y barrios colindantes, lo que llevará parejo, en algunos casos, recomendaciones de remodelaciones y renovación de algunas bolsas urbanas sumamente deterioradas.

La delimitación de objetos es un estudio del nivel del presente, sin haber llegado a significar la configuración y diseño de un Plan de Ordenación, que sería la fase siguiente, resulta, evidentemente, aventurado. No obstante, la definición de criterios ya expuesta está orientando indefectiblemente el esbozo de unos objetivos específicos que sería deseable vinieran respaldados por las autoridades de planeamientos afectadas por las soluciones que aquí resulten.

En cualquier caso, puesto que el presente estudio pretende llegar a la definición espacial de actividades o elementos estructurantes, dentro de una amplia flexibilidad y cierta indeterminación, se han establecido unos objetivos específicos a los que deberán ceñirse las propuestas espaciales en su dimensión cualitativa y cuantitativa.

1. Descongestión del tráfico y ciertas actividades de carácter metropolitano del área estrictamente urbana y supramunicipal.

2. Delimitación de aprovechamientos para usos previamente determinados:

- a) Equipamiento colectivo de carácter municipal y metropolitano.
  - b) Equipamiento colectivo para los barrios del entorno, con escasas posibilidades de ser abastecido dentro de las citadas comunidades.
  - c) Terminación y ensamblaje de las tramas urbanas actualmente mal definidas y estructuradas, absorbiendo, en una primera fase, zonas residenciales y de servicios de nueva creación.
3. Desincentivación de la terciarización de la hoy calificada área central de Bilbao.
4. Búsqueda de la máxima simbiosis en los usos a determinar, evitando la excesiva compartimentación espacial.
5. Priorización en los desarrollos de las áreas más próximas a las comunidades existentes.
6. Potenciación del transporte colectivo y la red peatonal en la conexión del área de estudio con el



eje central: Plaza Circular-Arenal, evitando soluciones viarias que incentiven y favorezcan el transporte privado.

7. Clara delimitación de las fórmulas jurídico-administrativas y económicas susceptibles de utilizarse en el proceso de negociación entre la administración afectada y la propiedad del suelo, de forma que el plan que posteriormente se elabore resulte viable u operativo, desde la perspectiva de todos los intereses encontrados.

## 8. Elementos vertebradores para el nuevo desarrollo

Las características presentes en el espacio objeto de estudio poseen una singularidad que impide su tratamiento como un espacio más suburbial a incorporar al tejido urbano de la metrópoli.

La excelente centralidad de que goza la zona con respecto a la comarca del Gran Bilbao, adquirida gracias al ramal de la autopista, cuya solución centro bordea al área, junto a su inmediatez espacial con respecto al Casco Viejo bilbaíno y triángulo plaza de Zabálburu, plaza Circular, Arenal, permite visualizar para la zonas de minas una amplia gama de posibilidades con características que ninguna otra zona del municipio dispone.

La escasez de suelo que tipifica al municipio, con grandes dificultades para ubicar nuevas infraestructuras públicas que demanden centralidad, sin generar una mayor agobio a la ya congestionada urbe, encuentra en el amplio espacio existente en la zona de estudio la oportunidad que Bilbao lleva años esperando.

En base a los criterios y objetivos explicitados en anteriores epígrafes, el equipo de trabajo, previas consultas y reuniones mantenidas con los organismos públicos responsables del planeamiento, llegó a delimitar una serie de actividades y usos de los que la metrópoli parece estar urgentemente necesitada:

- Estación central de autobuses.
- Terminal de pasajeros aeropuertos Sondika y Foronda.
- Parque de carácter urbano.
- Equipamiento deportivo.
- Aparcamiento de disuasión.
- Un nuevo centro de actividad terciario y cultural.

Todos estos elementos encajaron en el abanico final de propuestas, en base a los criterios de complementariedad y autosostento que lo caracteriza. Existen unas evidentes economías de localización en el ensamblaje espacial de los mismos, máxime cuando la zona aparece dotada de una gran accesibilidad, tanto a escala municipal como metropolitana y extracomarcal. La problemática del tráfico, que figura como criterio prioritario en la elaboración del proceso tiene, evidentemente, un tratamiento singular. La existencia de la autopista, cordón umbilical que interrelaciona ya hoy los diferentes espacios de la metrópoli, y que a través

del puente de Rontegui establecerá esa vinculación transversal de ambos márgenes del Nervión, junto a la estratégica ubicación del espacio con respecto al distrito central bilbaíno, favorece usos generadores de tráfico que paralelamente necesitan de gran centralidad.

La estación central de autobuses, la terminal de pasajeros de los aeropuertos y los aparcamientos de disuasión conforman un complejo descongestionador de tráfico para el municipio, con excelente ubicación, capaz de adaptarse al tejido urbano sin distorsión al mismo y susceptible de propulsar nuevas actividades que favorezcan la transformación de las áreas marginales de sus aledaños.

Por otra parte, la problemática del entorno y la necesidad de creación de un nuevo parque que Bilbao lleva años exigiendo conformarían el segundo elemento o conjunto singular de las propuestas de ordenación que se realizan.

También adquieren especial relevancia el urgente tratamiento de remate de barrios que circundan a la zona de minas. La incorporación de ese nuevo espacio exigirá una cierta cirugía en el entorno que adecue el mismo a las nuevas exigencias y transformaciones que se originen. Ello deberá estar soportado por la oferta, en ese entorno, de nuevas áreas residenciales que permitan la relocalización de los colectivos que eventualmente resulten desplazados por la adecuación, así como la incorporación a la zona de residencias para los nuevos puestos de trabajo susceptibles de generarse como consecuencia de los desarrollos propuestos.

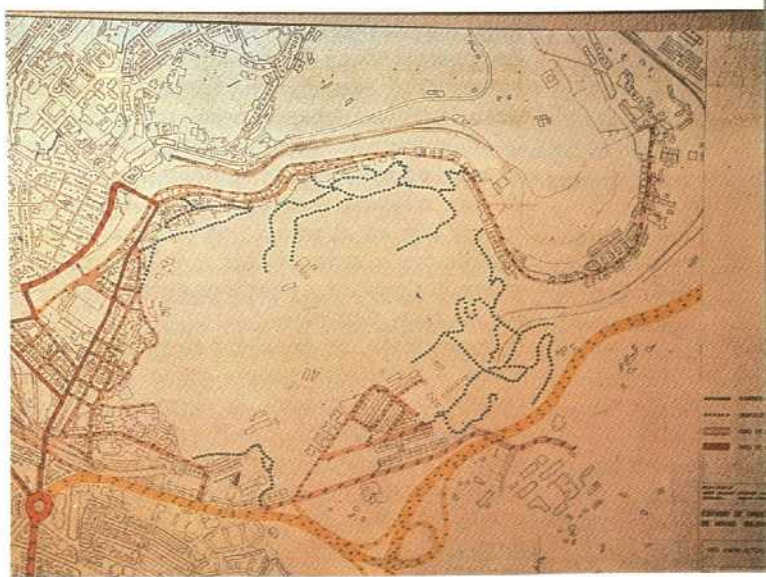
No se trata, pues, de crear una nueva área residencial desprovista del necesario y recomendable aporte de actividades económicas generadoras de empleo y diversidad. El proceso seguido es todo lo contrario: ubicación de equipamientos urgentes para la metrópoli y el municipio, generadores de empleo y con importantes efectos de arrastre en la transformación del área y en la potenciación de nuevas actividades indirectas. Estos elementos motores, junto a la remodelación forzada por exigencias de planeamiento del conjunto, son las que hacen recomendable la creación de áreas residenciales que doten a la zona de estudio de una vida rica y permanente durante las veinticuatro horas del día.

Con respecto a la reserva de suelo orientada a la previsible potenciación del sector terciario como base exportadora de la comarca, es palmaria la idoneidad de la zona de minas. Existe una voluntad, ya explicitada por parte del Ayuntamiento bilbaíno, dirigida a la paralización detectada en la creciente terciarización de la Gran Vía. La alternativa de complemento que genera la zona de estudio es única. Un nuevo centro de servicios, excelentemente ubicado en relación a la infraestructura viaria, a sólo quince minutos del superpuerto, con una accesibilidad directa al distrito central de negocios tradicional, con una estación central de autobuses en sus inmediaciones, además de estratégicamente situado con respecto al sistema de estaciones ferroviarias, con la terminal de los aeropuertos y, resuelto el problema de aparcamientos, resulta un conjunto fuertemente conexas y

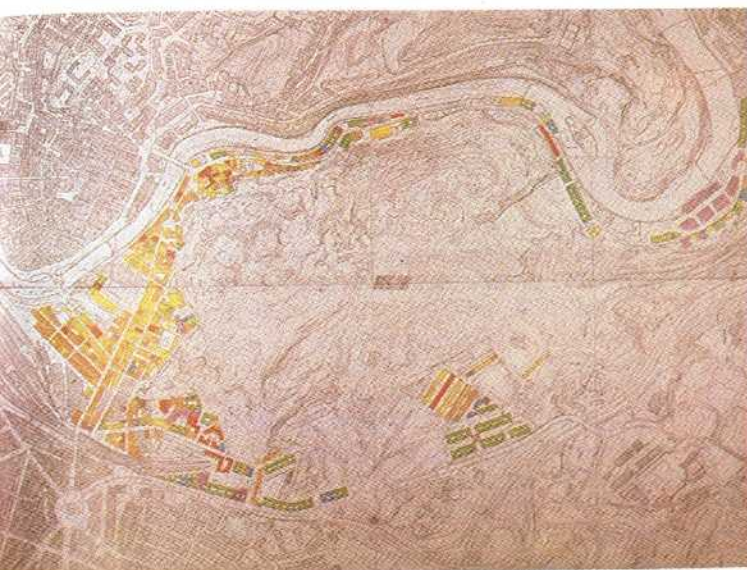




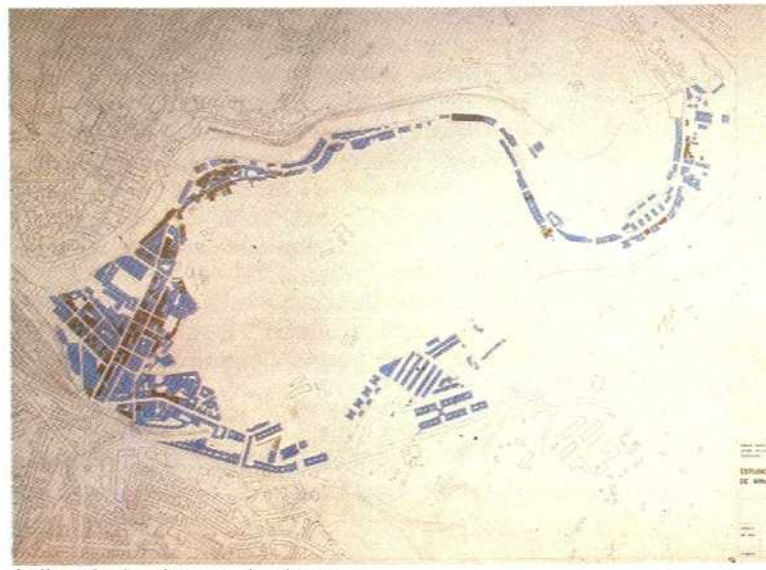
Niveles fotográficos de la zona de minas.



Infraestructura viaria actual de la zona de Estudio.



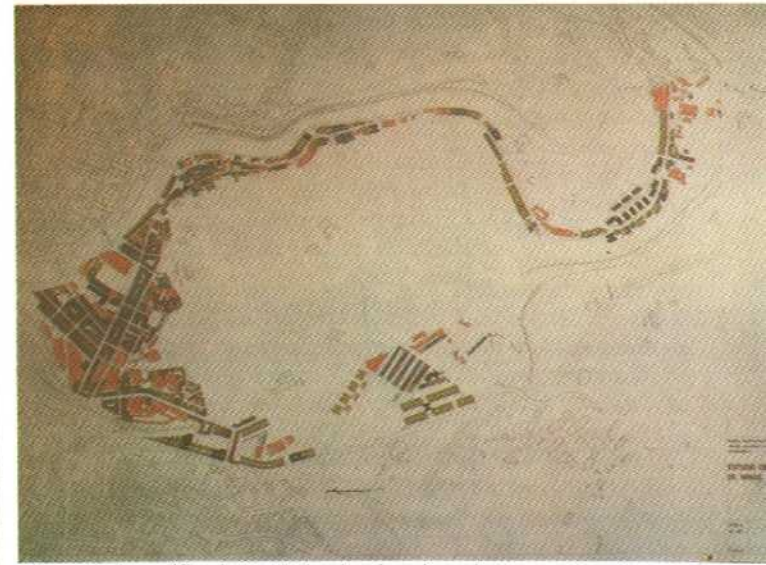
Edad de las Edificaciones.



Indices de deterioro y ruinosidad.



Número de viviendas por edificio en los barrios circundantes.



Altura de las edificaciones de los barrios circundantes.



con un alto grado de complementariedad que asegura su eficaz funcionamiento. Si este sistema, sumamente equilibrado, dispone además de un gran parque urbano para todo el municipio, complementado con unas instalaciones deportivas que palien el deficiente equipamiento social de que disponen los barrios colindantes, no es aventurado prever que en el espacio de la zona de minas está una de las soluciones más viables y realistas a los graves y agobiantes problemas urbanos hoy presentes en esta metrópoli.

Finalmente, así como los elementos con singularidad y definición propia como son: la estación central de autobuses, la terminal de pasajeros aeropuertos Sondika y Foronda, el parque de carácter urbano, el equipamiento deportivo y el aparcamiento de disuasión, tienen una clara y concreta plasmación física y cuantitativa en el territorio objeto de estudio, no ocurre lo mismo con el centro de actividades terciarias y cultural. Estos equipamientos es difícil categorizarlos y dimensionarlos en esta fase del proyecto-estudio, fundamentalmente porque su promoción depende de voluntades supramunicipales y de una clara definición del futuro del área metropolitana. No está de más, sin embargo, sugerir unas posibles directrices en cuanto a diferentes elementos susceptibles de encajar en estas dos actividades para las que, estimamos, el área de estudio posee unas virtualidades únicas, desde la perspectiva de la necesaria descentralización del sector terciario y del equipamiento cultural.

Con respecto al que podíamos denominar "Gran Equipamiento Cultural", algunas sugerencias que no agotan sus posibilidades serían:

- Palacio de Radio-Televisión.
- Video-Centro (Producción, distribución, intercambio y préstamo de video-cassettes, etc.).
- Multi-taller ocio activo (Escolares, adultos, tercera edad...).
- Museo Naval.
- Museo de la Ciencia y la Tecnología.
- Auditorio metropolitano (conciertos, teatro, espectáculo, ballet, etc.).

El Sector Servicios podría incluir elementos como:

- Centro de exportación-importación.
- Oficina de relaciones con el Mercado Común.
- Centro de intercambios con Iberoamérica.
- Bolsa de Fletes y seguros marítimos.
- Centro de conexión con mercados de futuro.
- Bases de datos y cabecera de ordenadores del País Vasco.
- Consultoría general de coyuntura y propectiva.
- Etc., etc.

## 9. INFRAESTRUCTURA DE COMUNICACIONES

El principio de potenciación del transporte público y desincentivación del transporte privado a escala intraurbana ha condicionado el modelo de

comunicaciones propuesto, en el que si bien se potencia la accesibilidad del área con la metrópoli y el espacio suprametropolitano, se desincentiva el tráfico privado de la zona con el área central bilbaína, eludiendo todo tipo de gran solución viaria entre ambos espacios y potenciando, alternativamente, el tráfico peatonal y el transporte colectivo. La situación de congestión que se defecta en la actualidad, debido a la existencia de dos cuellos de botella, Puente de San Antón y Cantalojas, se favorecerá de soluciones puntuales y de nuevas vías soporte que incorporarán las propuestas rompiendo la barrera urbana entre Zabálburu y el barrio de Zabala por una parte, y agilizando la solución de San Antón y la vinculación a San Francisco por la estación de Santander.

Bajo estas premisas, se desechó desde un inicio propuestas de grandes infraestructuras viarias (túneles, puentes) que incentivarían el tráfico privado, distorsionando el entorno durante su construcción. La zona de estudio, gracias a la red de autopista y puente de Rontegui, aparece con una gran accesibilidad para toda la metrópoli y para amplias zonas del municipio bilbaíno. Aparentemente, y desde la perspectiva del tráfico privado, se producen ciertas fricciones para un tráfico fluido con el eje central de la urbe. Sin embargo, siempre y cuando se agilice y resuelva —como es posible— el transporte colectivo público entre el centro tradicional y la zona de minas, entendemos que resultará positivo. Frenando las posibilidades viarias de acceso de tráfico privado al área central beneficiaremos la política de descongestión de tráfico, potenciaremos la creación de nuevos centros en la metrópoli y se incentivará el uso del transporte público.

Las propuestas que afectan a la infraestructura de comunicaciones poseen un denominador común: potenciación del transporte público con el distrito central, además del tráfico peatonal; resolución de los enlaces de la zona con la autopista, y cubrición parcial o total de la fosa del ferrocarril que, a partir de Cantalojas, separa los barrios de Zabálburu y Zabala.

La idea que prevaleció fue la recuperación y revisión de la infraestructura viaria sobre la base de la red actual y cubrición de la fosa ferroviaria de Cantalojas. Desahogando sus "áreas conflicto", regulando más racionalmente los sentidos del tráfico, incorporando nuevas conexiones en base al trazado y disposición viaria actual y resolviendo con benevolencia la integración o conexión del área de estudio con la autopista se cumplirían los requerimientos que impondrían los nuevos desarrollos.

De esta forma, introduciendo medidas como:

- Supresión de giros prohibidos e incorporación de giros únicamente para el transporte público.
- Adaptación de carriles sólo bus o sistemas de transporte público en áreas peatonales.
- Reorganización de los esquemas de ordenación del tráfico para evitar trayectos excesivamente complicados o puntos de recogida/descenso de pasajeros poco convenientes para éstos, etc.



Se conseguirán excelentes resultados sin hipotecar el hábitat de la zona.

La posible incorporación futura de sistemas tipo "Monorail" o "Minirail" que vincularía a la zona "Plaza Circular-Arenal" con el área de estudio, queda reservada con el diseño de las alternativas que se proponen. El sistema de tráfico circular o elipsoidal en torno al parque central y la solución de cubrición del foso del ferrocarril y directa penetración en el área, facilita y propicia la probable incorporación de nuevas tecnologías de transporte en el futuro. Por el momento, un sistema simple de trolebús-autobús-tranvía podría resolver satisfactoriamente esa fricción, hoy presente entre la Plaza Circular y la zona de minas, a través de la penetración de Cantalojas, entre Zabala y San Adrián, descendiendo después hasta la Naja por la vertiente oriental de la estación de Abando. Este sistema permitirá en el futuro incorporar nuevas formas de transporte si éstas se hicieran necesarias.

## 10. ESTACION CENTRAL DE AUTOBUSES

La gran dispersión espacial que se observa en el municipio bilbaino con respecto a la distribución de estaciones de autobuses y terminales provinciales e interprovinciales es motivo de preocupación en el seno de los estamentos públicos locales desde hace mucho tiempo.

En distintas ocasiones ha habido propuestas dirigidas a la necesaria concentración de estos servicios y, consecuentemente, a la creación de una estación central de autobuses que resolviera los serios problemas que el modelo presente genera dentro del ámbito urbano y en la comodidad del usuario. Sin embargo, tales propuestas y estudios acabaron siempre engabetados en los despachos de las instituciones.

La oportunidad que ahora se presenta, al abrirse nuevos horizontes con la incorporación al municipio de un espacio estratégicamente situado por su centralidad y acceso directo a la red viaria de orden superior y sin interferencia alguna con las áreas estrictamente urbanas, estimamos resulta única para la definitiva resolución de este problema de infraestructura público que requiere soluciones inmediatas.

La orientación en la que encajaría esta infraestructura difiere sustancialmente de anteriores sugerencias en las que la estación de autobuses era estudiada y propuesta como un elemento aislado a incorporar dentro del tejido urbano. Ahora, sin embargo, la estación de autobuses es analizada desde una doble perspectiva:

- como elemento singular,
- como elemento estructurador y vertebrador de un desarrollo por realizar en una zona de nueva creación.

Por ello, el equipo de trabajo, tras un detallado estudio de este sector del transporte, ha llegado a la

conclusión de la excelente idoneidad de la zona de minas para la ubicación de una estación central de autobuses que, además de resolver el problema a escala metropolitana afectaría muy positivamente, al tráfico actual del Municipio por una parte, y a la vertebración y ensamblaje del futuro desarrollo urbano del área de estudio por otra.

No se nos ocultan las propuestas presentadas en el pasado que apuntaban hacia la ubicación de esta estación central en otras zonas del municipio. Sin embargo, en base a los argumentos y razonamientos aquí desarrollados, un análisis comparativo de las posibles alternativas de ubicación mostraría cómo la zona de minas, en el contexto del plan recomendado para el área, resulta la ubicación más adecuada y satisfactoria para la deseada y necesaria estación metropolitana de autobuses.

Los criterios generales que deberían estar presentes en un análisis de este tipo serían.

1. Relativa proximidad al distrito central urbano sin que ello interfiera negativamente en la situación y problemas actuales del tráfico intra-urbano.
2. Posibilidad de acceso directo a la red superior de infraestructura viaria.
3. Facilidad de interconexión con la red de transportes públicos intra-urbanos presentes y futuros.
4. Mínima interferencia ambiental en los usos del suelo de su entorno.
5. Máxima proximidad a las estaciones de ferrocarril y en concreto a las terminales ferroviarias de pasajeros.
6. Capacidad de que las áreas colindantes asimilen, sin distorsiones espaciales ni traumas sociales, los impactos en la generación de actividades económicas que una estación central de autobuses conlleva.
7. Flexibilidad para adaptarse a futuras ampliaciones o cambios tecnológicos.
8. Posibilidad de cumplir un papel activo (en cuanto que infraestructura metropolitana).
9. Mínima interferencia con el tráfico y vida urbana durante su construcción.
10. Mínimo coste medio de la infraestructura.

A la vista de los criterios señalados, criterios generalmente aceptados en la ubicación de cualquier estación central de autobuses en las áreas metropolitanas, resulta obvio la excelente disposición del área de estudio en la cumplimentación de los criterios generales señalados. Difícilmente podrá encontrarse un área de 1-2 hectáreas en el municipio que puntúe más alto en el grado de consecución de los mismos. Los estudios previamente realizados para la ubicación de la estación de autobuses, nunca consideraron que la zona de minas era un área susceptible de ser tenida en cuenta, en razón exclusiva de su utilización para la extracción de minera. Hoy, sin embargo, el municipio bilbaino tiene posibilidad de incorporar a su tejido urbano una extensa área que dispone de una gran centralidad y que además se encuentra excelentemente situada en relación a la infraestructura superior de comunicaciones.



Por otra parte, existen otro tipo de criterios, no ya generales, sino específicos para el área urbana de Bilbao, que deben ser considerados a la hora de tomar una decisión en la ubicación de una estación de autobuses.

A partir de criterios explícitos en el estudio, previamente contrastados con los organismos de planeamiento local, es evidente que los futuros usos del suelo de minas deben contar con algún tipo de infraestructura metropolitana que sirva de detonante para generar esa dinámica diversificada de un espacio destinado a cumplir un papel bien distinto al de la simple expansión residencial de la ciudad. La propuesta de la estación de autobuses estimamos puede satisfacer esa exigencia largamente esperada en el municipio y, además, utilizarse como eje vertebrador del desarrollo del área. Una estación de autobuses es, precisamente, el tipo de infraestructura metropolitana que garantiza impactos diferidos en la generación de actividades, impactos que incentivan efectos multiplicadores en su entorno próximo. Desde esta perspectiva no es únicamente el elemento singular que se encaja, satisfactoriamente en el contexto urbano. La estación sería, adicionalmente, un elemento positivo de planeamiento capaz de dinamizar la generación de nuevas actividades en su entorno: entorno susceptible de adecuarse a nuevas posibilidades que incentiven el que el despegue autosostenido se produzca sin distorsiones sobre áreas ya consolidadas.

Los efectos de arrastre afectarán, previsiblemente, a las actividades siguientes:

- bares, cafeterías y servicios de restaurantes;
- pequeños comercios de artículos de regalo y turísticos,
- servicios de hostelería,
- servicios conexos a la propia operatividad de la estación, tales como pequeños talleres, servicios de limpieza, recambios piezas de autobuses, etc.,
- oficinas turísticas y de viajes, etc., etc.

Con respecto al cumplimiento de los criterios generales establecidos en el epígrafe relativos a la satisfactoria ubicación de una estación de autobuses, la zona posee características difíciles de superar.

El espacio comprendido entre Bilbao la Vieja y Urazurrutia, con fácil acceso peatonal al Casco Viejo a través de los puentes de San Antón y Ortiz de Zárate, sería el lugar idóneo para la ubicación de la prevista estación. La propuesta estaría dentro del hipotético triángulo Autonomía (Balparda) —Arriaga-Urazurrutia, que concentra, como vimos, el grueso de las terminales de autobuses interprovinciales e intraprovinciales actuales.

La centralidad de que goza la zona permitirá:

- Acceso directo al Casco Viejo bilbaino y al área central metropolitana.
- Acceso directo al núcleo de servicios de transporte público intraurbano de mayor peso específico del municipio.
- Acceso directo y en general excelente ubicación respecto a las estaciones de ferrocarril

(Abando, Achuri, la Naja, etc.). La complementariedad existente entre estaciones de ferrocarril y de autobuses hace altamente recomendable la máxima proximidad entre ambas infraestructuras.

- Fácil accesibilidad para la zona urbana de la plaza del Sagrado Corazón, margen izquierda y margen derecha a través de Rontegui.

## 11. TERMINAL DE AUTOBUSES, TERMINAL SONDIKA-FORONDA, PARQUE URBANO.

La complementariedad y el autoaporte de actividades aparece claro en el caso de estos tres elementos infraestructurales: Terminal autobuses —Terminal Sondika—Foronda— PARQUE URBANO. Si algún principio debiera tipificar al planeamiento urbano, éste sería la conceptualización de la ciudad como un sistema, un conjunto de elementos y actividades interdependientes. Cualquier cambio o alteración estructural o funcional general, indefectiblemente, un efecto en cadena sobre su entorno, produciéndose modificaciones tanto más intensas cuando más dinamicidad posea, intrínsecamente, el elemento inductor inicial. En consecuencia, una estación central de autobuses aparece como una actividad, dentro de la ciudad, que podría equiparse a los “complejos industriales” que la teoría regional desarrolló de la mano de Walter Isard, como elementos dinamizadores en la escala regional. La terminal tendrá efectos inducidos sobre los usos del suelo de su entorno y, además, necesitan de ciertos equipamientos y actividades que se autoalimentan, con claras economías de aglomeración. En este renglón la complementariedad existente con una terminal —de absoluta y urgente creación— para el transporte de pasajeros de los aeropuertos de Sondika-Foronda y la íntima proximidad de un parque urbano, vértebra y autoaporta, muy positivamente, el complejo “Terminal autobuses-pasajeros-aeropuerto-parque urbano”.

## 12. ALTERNATIVAS. USOS GLOBALES PROPUESTOS PARA EL AREA Y SU EMPLAZAMIENTO

Del análisis y estudio realizados para el sistema de los cinco barrios en su relación entre sí y con el resto de la ciudad, se desprenden una serie de conclusiones que afectan principalmente a los *défi-cits en equipamientos sociales y colectivos de la población actual residente en la zona*.

Asimismo, desde una perspectiva más amplia, la situación de la Zona de Minas podemos considerarla como estratégica por sus ventajas de localización respecto al Centro de Bilbao, así como de accesibilidad en el contexto metropolitano del Gran Bilbao.



Por todo ello, los usos urbanísticos globales a plantear en el área de estudio deben responder por igual y de manera adecuada a estos tres niveles de consideraciones: LOCAL O ZONAL, URBANO-BILBAO CENTRO, y METROPOLITANO-GRAN BILBAO.

### a) Nivel local o zonal. Área de los cinco barrios

Los usos globales que figuran en nuestras propuestas de alternativas de planeamientos a este nivel local de los cinco barrios son los siguientes:

- *Residencia de ancianos*: Con una reserva de aproximadamente 8.000 metros cuadrados, se propone su ubicación en la zona limítrofe con el parque central que figura en las cinco alternativas.  
Su emplazamiento varía de unas alternativas a otras, desde Zabala hasta Bilbao la Vieja, siempre en el lado Norte del Área de Estudio e integrada con los remates de ciudad propuestos.
- *Piscina cubierta*: Se propone su ubicación en una manzana de Reforma Interior situada en el lavadero actual existente junto a la plaza de los Tres Pilares, entre los barrios de San Francisco y Urazurrutia. Su dimensión sería de  $25 \times 14$  metros y se incluiría en un edificio de equipamientos sociales municipales cuya fachada delantera da a la plaza que se propone de conexión con el puente de San Antón. (Sector "A"). Serviría como centro de ocio y relación social para un área actualmente degradada hasta extremos insostenibles.
- Otra piscina cubierta a considerar sería la prevista en la zona del edificio municipal de la Isla, en el Barrio de la Peña.
- Finalmente, se plantea en cuatro alternativas la posibilidad de ubicación de un edificio con dotaciones deportivas junto a las Escuelas de E.G.B. de Zabala, aprovechando el desnivel entre éstas y la calle de entrada al parque central que se proyecta en el límite de Zabala con San Adrián. Este edificio deportivo sería municipal y se construiría en semisótano y albergaría una piscina cubierta (que podría ser olímpica, de  $50 \times 22$  metros) junto con un frontón de  $36 \times 15$  metros y una cancha polideportiva y gimnasio. Daría servicio no sólo a la población del área, sino al resto de la zona Sur y Centro de Bilbao.
- *Polideportivo en San Francisco*: Se obtendría reformando el actual edificio de la iglesia del Corazón de María para uso deportivo y sociocultural.
- *Áreas de juegos en San Adrián*: La completación urbana propuesta para San Adrián recoge, además de una plaza circular como centro del barrio, el emplazamiento de una zona de juegos y recreo infantil de aproxima-

damente 7.500 metros cuadrados de superficie, con cabida para dos minifrontones, dos campos de fútbol infantil y dos pistas polideportivas, así como juegos para niños.

- *Pistas de footing, CAMPOS DE DEPORTES Y ESTANQUE EN EL PARQUE CENTRAL*: Por su dimensión, más del doble del parque de Casilda Iturriza, el parque central permite acoger dotaciones para el recreo y esparcimiento de los habitantes del área, así como del Casco Viejo, Irala y Zona Sur.

En todas las alternativas se ha prefigurado el parque con múltiples circuitos peatonales y de footing, con un estanque dotado de embarcadero para pequeños botes de alquiler y con una explanada horizontal capaz de albergar un campo de fútbol reglamentario de  $90 \times 96$  metros, así como al menos dos pistas polideportivas.

En la alternativa 1 se plantea incluso la posibilidad de un estadio reglamentario de fútbol y atletismo olímpico, dado que en todo Bilbao solamente existe uno en el barrio de San Ignacio de Deusto.

- *Zona deportiva en la carretera de subida desde La Peña*: Junto a la nueva carretera que se plantea para enlazar directamente el área con el barrio de la Peña, se propone la creación de una explanada para campo de fútbol y pistas polideportivas y de juegos de una superficie aproximada de 20.000 metros cuadrados, en el lado Sur del área y enfrente de San Adrián.
- *Equipamientos asistenciales, socioculturales, sanitarios y preescolares de tipo primario*: Se propone ubicarlos de una manera repartida y equilibrada en los distintos sectores contiguos a los barrios, y se obtendrían gratuitamente en forma de lonjas en planta baja por cesión obligatoria impuesta en las correspondientes ordenanzas de uso y determinaciones de los diversos sectores de actuación urbana que en su día pudieran determinarse.
- *Aparcamientos locales para las viviendas y oficinas*: Se preverán por ordenanza de uso y detalle de edificación en los sótanos de los propios edificios destinados a este tipo de

### b) Nivel urbano, área Bilbao centro y casco viejo

La localización de la Zona de Minas respecto al Centro de Bilbao es óptima. Por ello se proponen soluciones de estructura urbana que no incrementen la congestión del tráfico rodado en el centro bilbaíno y a la vez permitan implantar los usos urbanísticos más idóneos para una emplazamiento de estas características. La red viaria se resuelve con entradas y salidas directas a la autopista



Solución Sur, e incluso se complementa la red viaria de los barrios con objeto de descongestionar los puntos críticos actuales de puente de Cantalojas (único-urbano al área) y puente de San Antón.

*Parking en San Francisco-Bilbao la Vieja:* Como servicio público de apoyo al Casco Viejo de Bilbao se proyecta un Parking para 500 ó 600 vehículos en la zona contigua a los barrios de San Francisco y Bilbao la Vieja. Actualmente sólo existe el aparcamiento de la Plaza Nueva, de menor calidad y parcialmente ocupada por residentes.

De este modo, evitando la congestión de tráfico del Casco Viejo, se dispone de un parking accesible a pie a través de los puentes peatonales existentes en la actualidad (Puente San Antón, Puente de Conde de Mirasol, Puente de San Francisco-La Merced).

*Hotel en Zabala:* Con la apertura en la nueva vía de cubrición del ferrocarril, la relación entre la zona de Estudio y el Centro de Bilbao sería directa. Los usos propuestos para el área hacen viable la implantación de un complejo hotelero de gran calidad, con servicios para conferencias y symposiums, recepciones, etc., amplios. Bilbao carece hoy de un establecimiento de estas características. Es fundamental el papel que este servicio desempeñaría como incentivador de efectos positivos en el entorno inmediato barrios de Zabala y San Francisco).

*Estación de autobuses:* La ubicación de la estación de autobuses va en íntima consonancia con los varios usos públicos de gran dimensión que se proponen como alternativas para el Área, y su localización se considera debería ser cercana al conjunto Zabala, San Francisco-Bilbao la Vieja, con accesos viarios inmediatos y amplios desde la autopista. Se observará que, según las alternativas propuestas, dicha estación aparece en dos lugares distintos: En cuatro de ellas la terminal de autobuses se sitúa cercana a la zona de lavadero de los Tres Pílares y de la plaza que se proyecta como rótula de entrada desde el puente de San Antón. En una alternativa sin embargo, la estación se implanta en el límite de los barrios de Zabala y San Adrián, apoyada en la nueva avenida de entrada al Parque Central desde el lado Oeste y con accesos directos y no mediatos a la Solución Sur.

Por lo demás, este tema concreto pertenece por su repercusión a nivel comarcal y provincial al apartado C) siguiente.

#### *Equipamientos deportivos públicos:*

Se proponen varias dotaciones para diversos puntos de la zona, cuyo comentario ya se ha realizado en el punto A) anterior.

*Viviendas, oficinas y comercios:* En las alternativas propuestas se concretan los usos de este tipo y su posible dimensión o cantidad.

Entendemos que la cantidad de viviendas propuestas, en un total aproximado de 1.800 a 2.200, no es desorbitada si el área se considera como una de las pocas reservas de suelo urbanizable con que contaría Bilbao.

El uso terciario de oficinas varía también de unas alternativas de otras, dependiendo fundamentalmente de si la tendencia en materia de decisiones de planeamiento apuntase en el futuro hacia la consolidación o no de una ciudad de negocios y servicios administrativos de cierta entidad y cohesión.

Los usos comerciales se plantean fundamentalmente en planta baja como extensión de la tendencia inducida hacia una revitalización comercial en las plantas bajas de los barrios más degradados de San Francisco y Bilbao la Vieja.

*Viviendas y servicios municipales en la nueva calle de cubrición de ferrocarril:* La avenida que se propone como acceso desde la Plaza Circular y calle Bailén a través del Puente de Cantalojas permite remodelar el actual solar del Mercadillo de Zabala y del Parque Municipal de limpieza se propone un nuevo edificio de viviendas municipales que enmarque la perspectiva urbana de la calle, rematando al mismo tiempo las actuales medianerías de los cuatro entresijos del "rascacielos" de oficinas existente junto al Asilo de Zabala.

En el semisótano de este edificio podrán seguir ubicándose los servicios municipales actuales, cuya cubrición permitiría establecer en el patio interior una serie de zonas de juegos con acceso peatonal desde calle Zabala a través del Asilo.

*Parque urbano Central:* El Parque Central constituye la dotación pública más destacable de los elementos que hemos planteado como invariantes en las diversas alternativas contempladas.

Las características y dotaciones de este gran espacio verde urbanizado se han enunciado ya en el apartado A). Además, cabría la posibilidad de instalar en determinadas zonas del mismo servicios como pabellón de té y espacios para conciertos al aire libre (se sitúa en plano en la esquina N.E.), jardín botánico (Junto al interior), estación meteorológica y observatorio (en la alternativa 5 se propone como observatorio planetarium a cota 115 en la cima de un monte de forma cónica situado junto a San Adrián), museo al aire libre y pequeño pabellón de exposiciones, etc., además del estanque con embarcadero y las dotaciones deportivas mencionadas en el punto A).

### **c) Nivel Metropolitano: Área Gran Bilbao**

La autopista Solución Sur y el nudo de enlace a Bilbao-Centro dotan al Área de Estudio de una accesibilidad inmejorable, inmediata y directa. Este factor es de enorme interés dada la gran extensión del área y su capacidad de acogida, en un futuro a medio o largo plazo, de todo tipo de usos o servicios culturales, administrativos, de transportes, etc. Hasta el momento se contemplan en las propuestas de alternativas los siguientes elementos, unos yuxtaponibles y otros mutuamente excluyentes, según cada caso concreto y la ubicación y dimensión que en un futuro pudieran serles asigna-



dos a través de las correspondientes tomas de decisiones municipales y fijación de objetivos de reconversión urbanística del Área.

### C.1. Servicios para el tráfico individual y colectivo

**Park and Ride Metropolitano:** Se propone un gran aparcamiento de vehículos a modo de "terminal" para los usuarios particulares que accedan desde otras zonas, del Estado, o de otros países hacia Bilbao. Su capacidad rondaría los 5.000 vehículos en las primeras etapas de ejecución del planeamiento se ubicaría al aire libre, en las explanadas que a cota de nivel 75-85 metros se obtendrían junto al montículo de Miravilla en San Adrián. En su versión definitiva se construiría un edificio terminal en estructura de cinco a seis plantas (15 m de altura, equivalente a una casa de planta baja y cuatro pisos) junto a San Adrián contiguo al talud de la autopista y con un nuevo enlace de entrada y salida directa de la misma, de forma que no interfiera para nada con el interior del barrio. En la plaza central proyectadas para San Adrián, los usuarios se trasladarían al Centro urbano en transporte público (taxi o bus).

**Estación Central de Autobuses:** Este elemento fundamental para la revitalización e incentivación de los barrios actualmente degradados de San Francisco y Bilbao la Vieja, ya ha sido comentado en páginas precedentes y se ubicaría adyacente al barrio de Zabala o al de Bilbao la Vieja como zonas idóneas para la restauración y el comercio o el ocio en general.

Se han propuesto superficies útiles variables según las alternativas, que varían desde la más baja en la Alternativa 4 (15.000 m<sup>2</sup>), a 22.000 en la 5, 24.000 m<sup>2</sup> en la 1, 33.000 m<sup>2</sup> en la 3 y 72.000 m<sup>2</sup> en la 2. La idoneidad locacional y funcional de este emplazamiento es obvia, sin que ello implique forzosamente descartar la que actualmente se viene considerando en el contexto del Plan Basurto-San Mamés.

Antes al contrario, creemos que la terminal de Basurto podría ser punto de confluencia de líneas intracomarcales del Gran Bilbao y edificio para cocheras de autobuses, en tanto que la de Bilbao la Vieja sería una terminal entre aeropuertos, así como una terminal de líneas provinciales y estatales, por su centralidad, proximidad de las estaciones de ferrocarriles y posibilidad de enlaces viarios directos de entrada y salida desde la autopista sin interferir para nada con la red viaria urbana actual.

### C.2. Servicios públicos: Sector 2

En todas las alternativas se han contemplado la posibilidad de obtener una amplia superficie de terrenos denominada "SECTOR-2", cuyo carácter sería el de suelo de propiedad pública obtenido por cesión obligatoria, impuesta o negociada en los instrumentos de planeamiento que en su día

puedan establecerse, y cuyo uso o destino sería alguno o varios de los que a continuación se relacionan con incidencia al País Vasco y de todo el Estado:

- Suelo de reserva para edificios de la Administración Pública (municipal, Diputación o Gobierno Vasco) y dependencias y servicios a ella vinculados (Secretarías, Bancos de Datos, Archivos y Bibliotecas, Edificios representativos, Tribunales Supremos, Helipuerto y Parking).
- Suelo de reserva para instalaciones y equipamiento de tipo sociocultural:
- Museos (Museo Naval, Museo de Bellas Artes de Bilbao, Museo de la Ciencia y Tecnología).
- Auditorium Metropolitano (Teatro, Opera, Conciertos, Espectáculos, Ballet).
- Feria de Muestras.
- Escuelas Superiores Universitarias de cierta especialización (Telecomunicaciones, vinculada a estudios R.T.V.; Escuela Superior de Deportes, vinculada a Estadio y áreas deportivas; Escuela de Administración Pública, etc.).
- Suelo de reserva para instalaciones y equipamientos técnico-científicos de telecomunicaciones e informática:
- Estudios centrales de radio y televisión del País Vasco.
- Videocentro y videoteca.
- Centro de datos y cabecera de Ordenadores del País Vasco.
- Centros de investigación tecnológica y Politécnico.
- Suelo para servicios terciarios y cuaternarios vinculadas al País Vasco.
- Superpuerto, Comercio Internacional:
- Centro de exportación-importación.
- Oficinas de relaciones con el Mercado Común Europeo.
- Centro de Intercambio con Iberoamérica.
- Bolsa de Fletes y Seguros Marítimos.
- Centro de conexión con mercados y Consultoría general de prospectiva y coyuntura.

### C.3. Centro de negocios y comercio

Vinculados al Sector o formando parte del mismo, se propone ubicar cierta cantidad de suelos construidos para locales y oficinas de negocios, comercio, servicios y administración. En las alternativas estudiadas solamente se ha planteado el dimensionamiento de estos usos de una manera casi residual, dado que se ubican en su mayor parte en edificios destinados a viviendas, ocupando esquinas de manzanas edificadas o entreplantas.

El dimensionamiento definitivo de este tipo de usos deberá concentrarse en su día en función del destino que pudiera asignarse al denominado Sector-2.



En el caso, por ejemplo de destinarse la totalidad del Sector-2 a este mismo tipo de usos urbanísticos, consideramos adecuado prever una cierta proporción de terrenos en el Sector 1 para este fin, con objeto de consolidar una "city" de negocios similar a las existentes en otras ciudades (aunque con edificios cuyas alturas no superarían las seis plantas) contigua al centro urbano y metropolitano, pero independientemente relativamente del mismo en cuanto al tráfico generado y red viaria se refiere.

Si, por el contrario, el Sector 2 fuese destinado mayoritariamente a usos de equipamientos y servicios sociales o culturales, el Sector 1 debería acoger en mayor proporción si cabe los usos terciarios que aquí comentamos, llegando incluso a suponer un 60% del volumen edificado, frente al 40% restante que iría destinado a equipamientos y usos residenciales de viviendas.

El interés de implantar aquí una parte de la "city" de negocios bilbaína es obvio, dado que con ello se conseguiría reequilibrar el área de "Ensanche y Ampliación de Ensanche" en el sentido en que se propone en el "Proyecto de Modificación del Plan Comarcal" para dicha área recientemente aprobada por el Excmo. Ayuntamiento de Bilbao.

En cualquier caso, el problema del tráfico quedaría resuelto con la avenida de 25 metros que circunvalaría el parque central, puesto que conectaría directamente con la autopista Solución Sur sin atravesar ninguno de los barrios ni zonas habitadas de Bilbao a través de los nudos del Park and Ride de San Adrián (previsto para una fase posterior de ejecución del Planeamiento) y del nudo de Irala previsto de manera idéntica en el P.E.R.I. del barrio de Irala que actualmente se encuentra en curso de redacción con el Ayuntamiento de Bilbao.

A título orientativo, las superficies de suelo obtenibles para el citado "Sector-2" que se han contemplado en nuestras alternativas podrían ser las siguientes:

Sector 2: Alternativa A-1 = 83.200 m<sup>2</sup>.  
 Alternativa A-2 = 169.000 m<sup>2</sup>  
 Alternativa A-3 = 209.000 m<sup>2</sup>  
 Alternativa A-4 = 75.000 m<sup>2</sup>  
 Alternativa A-5 = 115.800 m<sup>2</sup>

En las alternativas estudiadas por nosotros y al objeto de dar mayor combinabilidad a las mismas, la A-2 se ha definido en los Cuadros Resumen de Parámetros como una Zona Administrativa Pública, en tanto que la alternativa A-3 contempla dicho sector como una Zona de Equipamientos Socioculturales, y la A-5 contempla una mezcla de ambas cosas.

Es evidente que cualquiera de las cinco alternativas podría admitir varios cualesquiera de los usos (siempre que fuesen compatibles funcional y físicamente) que hemos propuesto en el punto C.2. para el "Sector-2".

### 13. CRITERIOS DE TRAZADO URBANO Y SOLUCIONES POSIBLES DE ESTRUCTURACION URBANA

Para la definición y diseño de las alternativas hemos partido de unos datos previos más o menos fijos como *elementos vertebradores básicos*, a saber:

#### A) Elementos fijos en la red viaria:

- Penetración desde Cantalojas y cubrición del ferrocarril.
- Penetración desde Puente de San Antón y Bilbao la Vieja.
- Avenida de circunvalación del Parque Central.
- Nudo de enlace directo de San Adrián y carretera de subida de la Peña.

#### B) Elementos, edificios o usos del suelo fijos:

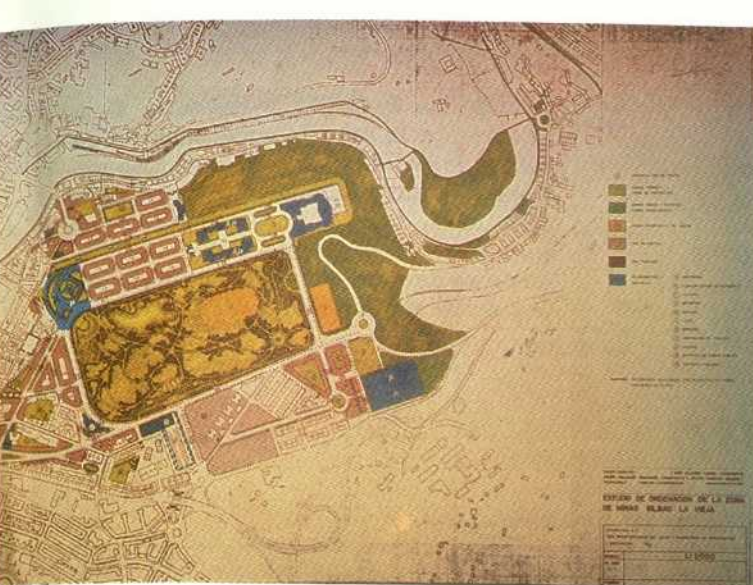
- Parque Central.
- Estación de Autobuses.
- Zonas deportivas.
- Park and Ride.
- Actividades terciarias y equipamientos locales y regionales.
- Usos residenciales de remate y remodelación de los bordes de ciudad existentes.

#### C) Estructuras de trazado urbano propuestas:

Sobre esta base obtenida de las conclusiones de nuestro Estudio y Análisis del Área, y considerando como fijos a nivel de diseño para todas las alternativas los elementos de red viaria señalados en el apartado A) precedente (salvo la circunvalación del Parque que lógicamente se configura en función de la delimitación de éste), los trazados de estructura urbana que se proponen tienen las características siguientes:

- I: Los barrios de San Francisco-Bilbao la Vieja (Sector A), y Zabala (Sector B) ya consolidados con objeto de las reformas interiores necesarias para la configuración de los elementos vertebradores básicos apuntados en A). En las cinco alternativas estos sectores son sensiblemente iguales en su configuración.
- II: Para los sectores de Reforma Interior (Sectores A, B y Sector C- San Adrián) se proponen normativas y definiciones de volumen a modo de avance, donde las nuevas edificaciones respetan en todo lo posible las existencias y tienen las mismas alturas edificatorias (Promedio de Planta Baja más cuatro, y máximo: Planta Baja más seis en puntos concretos y debido a desniveles de topografía acusados).





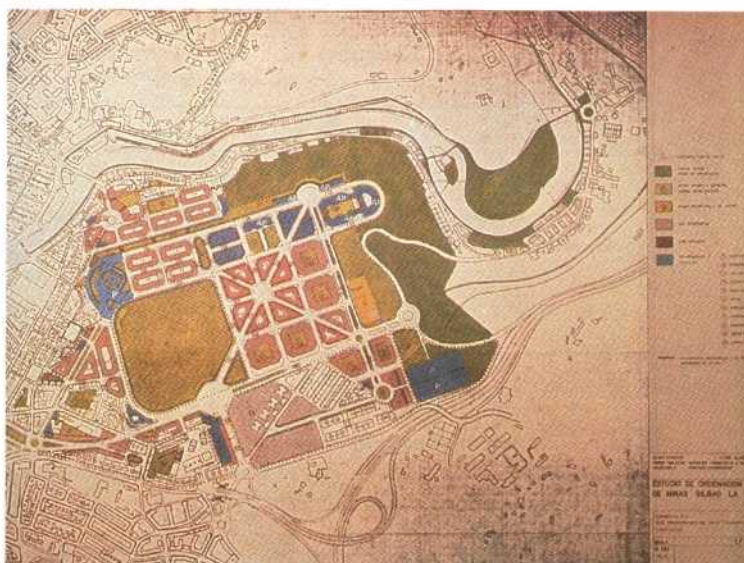
Alternativa 1.



Alternativa 2.



Alternativa 3.



Alternativa 4.

III. Las tramas urbanas de nueva creación pretenden recoger la tradición urbanística de los Proyectos de Ensanche del siglo XIX incorporándola al caso concreto de un "Ensanche tardío" de Casco Viejo como el que nos ocupa. Las proporciones de los edificios (PB + 4) y los anchos de calle (aceras como mínimo de 2,50 metros a ambos lados, y calles y avenidas principales arboladas) pretenden *recuperar la escala de la persona en su utilización y recorrido de la ciudad*.

IV: Los sectores de suelo urbanizable de nueva creación propuestos (Sector 1: Bilbao la Vieja; Sector 2; Administración Pública y Equipamientos; Sector 3; San Francisco; Sector 4: Zabala; Sector 5: San Adrián) difieren según las alternativas y son compatibles en cierto grado o totalmente.

V: El Sector 2, dado su carácter singular y su situación metropolitana (desde los edificios se divisaría toda la ría hasta el Puerto exterior perfectamente), adquiere una especial relevancia y se configura en consecuencia con cierta monumentalidad.



Alternativa 5.



VI: Básicamente se proponen dos grupos de soluciones de estructura urbana, que surgen en función del contorno adoptado para el gran parque central y según que la penetración desde el puente de San Antón por Bilbao la Vieja se plantee subiendo directamente en diagonal hacia el parque o no, manteniéndose en este segundo caso (Alternativas 1, 4 y 5) al nivel de las áreas urba-

nas de San Francisco y Bilbao la Vieja. El acceso a la calle de circunvalación del parque se realiza en este segundo caso mediante un sistema de rampas viarias en la calle Las Cortes, y un sistema peatonal en escaleras desde Bilbao la Vieja, atravesando un parterre inclinado ajardinado con una pendiente del 50 por 100.

## 14. ESTIMACION TOTAL DE COSTOS

### ESTIMACION DE COSTOS DE LA EDIFICACION

(En miles de pesetas)						
Alternativa	m <sub>2</sub> Construcción viviendas	m <sub>2</sub> Construcción oficinas	m <sub>2</sub> Construcción comercial	m <sub>2</sub> Construcción equipamientos	m <sub>2</sub> Parkings en viviendas	m <sub>2</sub> Parkings públicos o en edificios administrativos
A-1	6.602.734	O 55.860 AP 678.550	493.760	1.422.300 H 640.000 EB 720.300	1.312.993	897.078
A-2	6.308.567	O 113.440 AP 2.836.015	339.680	2.687.400 H 960.000 EB 2.181.000	1.151.787	899.262
A-3	5.517.439	O 470.297 AP 1.104.057	316.480	6.983.400 H 690.000 EB 1.014.000	1.260.031	1.260.987
A-4	9.119.903	O 615.760 AP 811.037	721.784	3.676.050 H 640.000 EB 450.000	1.771.497	528.937
A-5	6.016.184	O 1.206.091 AP 37.674	615.000	4.261.350 H 672.000 EB 675.000	1.189.734	457.275
Precios base para estimación de costos. (Precios mínimos C.O.A.V.N., 1981)	25.480 pts m <sup>2</sup>	20.930 ptas m <sup>2</sup>	8.000 pts m <sup>2</sup>	30.000 pts m <sup>2</sup> H. 40.000 pts m <sup>2</sup> EB. 30.000 pts m <sup>2</sup>	13.650 pts m <sup>2</sup>	13.650 pts m <sup>2</sup>

H: Hotel.  
EB: Estación Central de Autobuses.

NOTA: La estimación de costos se ha realizado sobre la base de los datos que figuran para las diversas Alternativas en los Cuadros Resumen de Parámetros.



### C.15.4. ESTIMACION GLOBAL DE COSTOS

ALTERNATIVA	I MOVIMIENTOS DE TIERRAS	II COSTOS DE URBANIZACION (Excluido Sectores A.B.C. de Reforma Interior)	III COSTOS DE EDIFICACION (Según m <sub>2</sub> construidos, Cuadro General Resumen)	COSTO TOTAL (En miles de pts. 1981)
A-1	1.084.515.200	891.296.245	A 9.105.347.000 B 2.997.928.000	12.103.275
A-2	1.168.263.840	860.959.380	A 8.873.474.000 B 6.422.677.000	15.296.151
A-3	1.066.575.840	897.820.820	A 8.524.247.000 B 9.348.444.000	17.872.691
A-4	1.370.131.200	833.150.685	A 12.868.944.000 B 5.016.024.000	17.884.968
A-5	1.210.490.080	867.888.730	A 9.699.009.000 B 4.756.299.000	14.455.308

NOTAS: II. No se incluye en el coste la cubrición del ferrocarril por considerarse una partida alzada singular y unitaria.

I, II, III. Véase anexos al capítulo 15 para desglose pormenorizado de costos.

— Todos los precios sin incluir 15 por 100 beneficio industrial ni 10 por 100 de gastos generales, son precios *mínimos* comerciales.

III.A. Solamente se han computado los costos de edificación relativos a: viviendas, oficinas, hotel comercial y parkings de viviendas.

III.B. Comprende solamente los costos de edificación de los equipamientos sociales (salvo estación de autobuses) y colectivos, así como los de oficinas de administración pública y sus parkings y los restantes parkings públicos excepto el Park and Ride.

## 15. RESUMEN GENERAL DE PARAMETROS DE PLANEAMIENTO

TOTAL NETO m <sub>2</sub> SUELO					
	A-1	A-2 (Variante sector 2: Zona Administrativa Pública)	A-3 (Variante sector 2: Zona Equipamientos Socioculturales Municipales o Regionales)	A-4	(Variante sector 2: Oficinas y Equipamientos Públicos Municipales o Regionales)
Nº total de viviendas (Sectores 1 a 5) Sin computar P.E.R.I.S.)	2.268	2.081	1.914	2.858	2.231
Superficies construidas totales m <sub>2</sub> .					
Viviendas .....	259.134	247.589	216.540	357.924	236.114
Oficinas .....	2.860	5.420	22.470	29.420	57.625
Comercial .....	AP: 32.420	AP: 135.500	AP: 52.750	AP: 38.750	AP: 1.800
	61.720	42.460	39.560	90.223	76.875
Equipamientos Sociales:					
m <sup>2</sup> totales construidos .....	H: 47.410	H: 80.380	H: 211.980	H: 113.665	H: 133.175
	EB: 16.000	EB: 24.000	EB: 24.000	EB: 16.000	EB: 16.800
	24.010	RA: 9.200	RA: 20.800	RA: 8.870	RA: 8.870
		EB: 72.700	EB: 33.800	EB: 15.000	EB: 22.500
m <sup>2</sup> Suelo Sector 2 .....	83.200	169.050	209.000	75.200	115.800
Espacios libres y zonas verdes computables					
Totales m <sup>2</sup> (excepto W, X) .....	60.805	122.200	78.650	65.234	58.160 + 16.000 Sector "Y"
Gran parque W, X (m <sup>2</sup> ) .....	279.480	202.200	205.711	136.541	213.043
	Incluido un estadio de atletismo o deportes	Incluido un campo de fútbol y pistas polideportivas	Incluido un campo de fútbol y pistas polideportivas		
Zona "Y" deportiva (m <sup>2</sup> ) .....	20.900	18.000	17.500	20.900	(Pistas fútbol y polideportivo dentro del sector "X" del Parque Central)
	En sector "Y"	En sector "2"	En sector "2"	En sector "X"	
Parkings m <sup>2</sup> construidos .....	V: 96.190	V: 84.380	V: 92.310	V: 129.780	V: 87.160
	AP: 32.420	AP/PP: 65.880	AP/E: 52.680	AP: 16.250	PP: 33.500
	PP: 33.300	PR: 107.525	PP: 39.700	PP: 22.500	PR: 107.525
	PR: 107.525		PR: 107.525	PR: 107.525	



## 16. MARCO JURIDICO Y GESTION DEL PROYECTO

Como es sabido, el área de Estudio está calificada en estos momentos como "Zona libre permanente"; se trata de obtener de la Administración una nueva calificación, que cuadre a los nuevos usos que para la zona se proponen. Al no poder recurrirse a calificaciones estándares ni adoptarse un sólo cauce de ordenación, será necesario que al hilo precisamente de las concretaciones aportadas en las sucesivas fases del planeamiento, se perfilen tanto las características de los usos como las estrategias precisas para su efectividad.

Todo ello pasa inevitablemente por un proceso de negociaciones y acuerdos entre los representantes de la comunidad y de los derechos dominicales del suelo, que concierte y armonice los distintos intereses en juego, dando entrada también a Administraciones sectoriales, responsables de competencias que puedan ser facilitadas por la reconsideración y puesta en valor de terrenos de la zona.

### Alternativas

Aquí también y de acuerdo con la tónica general del Estudio, se proponen varias soluciones, cuya elección dejamos al arbitrio de los que deban adoptarlas.

#### A) Calificación: Suelo urbano

Es evidente que no se podría sin más pasar de la calificación actual de los terrenos a la de suelo urbano, para lo que existen las determinaciones previas que establece la Ley del Suelo. Esta opción supondría las siguientes fases:

- Negociación con el Ayuntamiento de las condiciones de aprobación de un plan parcial para la zona, especialmente referida a usos del suelo, aprovechamiento medio, costes de urbanización y plazos de ejecución.
- Establecimiento de un convenio previa consulta con las instancias superiores que habrán de intervenir en la aprobación final de la modificación del plan.
- Aprobación simultánea de la revisión del Plan Comarcal y del Plan parcial para la zona, con las determinaciones que prevé el artículo 13 de la Ley.
- Aprobación de un Plan especial para los enlaces con los sistemas generales de comunicación, aunque eventualmente estas características pueden incluirse en el Plan parcial.
- Aprobación de planes especiales para la remodelación y renovación urbana de los barrios del entorno.

#### B) Calificación: Suelo urbanizable programado

Esta solución supondría a su vez una negociación análoga a la explicitada para la alternativa anterior constreñida al ámbito de esta operación de planeamiento, que supondría una profundización del Estudio para incluir los extremos previstos en el artículo 12.2.2. de la ley, a saber:

- a) Desarrollo de los sistemas de la estructura general de ordenación urbanística del territorio, con la precisión suficiente para permitir la redacción de Planes Parciales.
- b) Fijación del aprovechamiento medio de la superficie total y, en su caso, por sectores en función de las intensidades y usos globales señalados a los terrenos no destinados a viales, parques y jardines públicos y demás servicios y dotaciones de interés general, homogeneizados según sus valores relativos.
- c) Trazado de las redes fundamentales de abastecimiento de agua, alcantarillado, energía eléctrica, servicio telefónico y demás servicios que, en su caso, prevea el Plan.
- d) División del territorio en sectores para el desarrollo en Planes Parciales.

A continuación habría de adoptarse la modificación en este sentido del Plan Comarcal.

El resto de las fases incluiría la aprobación de Planes parciales y especiales en la cadencia que se determine.

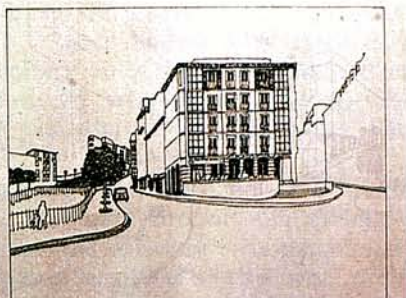
#### C) Calificación: Suelo urbanizable no programado

Con esta alternativa se podría, sin mayor compromiso inicial, modificar en este sentido el Plan Comarcal, precisando únicamente tal como establece el artículo 12.2.3.

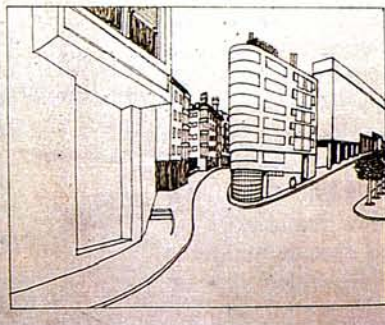
- a) Señalamiento de usos incompatibles con los previstos en las distintas clases de suelo y con la estructura general.
- b) Establecimiento de las características técnicas y de las magnitudes mínimas que han de reunir las actuaciones de esta categoría de suelo, en función de los distintos usos, y las dotaciones, servicios y equipamientos que les correspondan.
- c) Trazado de las redes fundamentales de abastecimiento de agua, alcantarillado, teléfonos, energía eléctrica, comunicaciones y demás servicios que se prevean.
- d) División del territorio para el desarrollo en etapas.

Estas determinaciones se complementarán para cada etapa con los correspondientes Planes Parciales y los Proyectos de Urbanización. En las

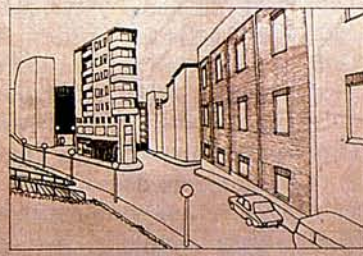




Hoy y mañana.



Hoy y mañana.



Hoy y mañana.

promociones privadas se incluirán además los programas de edificación.

Las fases siguientes serían análogas a las indicadas para las anteriores alternativas.

### Sistema de ejecución

La ley preve explícitamente tres sistemas de actuación urbanísticos; pero cabe aislar un cuarto más apoyado en los anteriores, el de concierto urbanístico, que quizás se acomode mejor, como veremos, a las circunstancias de la zona de estudio.

### Compensación

Consiste básicamente en la aportación de todos los terrenos afectados a una Junta de Compensación que asume fiduciariamente la propiedad, hasta tanto no se termine, adjudicándose finalmente los terrenos resultantes una vez realizada las cesiones obligatorias y costeadas la urbanización, a los propietarios iniciales en proporción al valor de sus respectivas aportaciones. La Constitución de la Junta no es necesaria, lógicamente, cuando exista un solo propietario.

### Cooperación

A diferencia del sistema anterior, la urbanización es realizada por la Administración por cuenta de los propietarios que aportan el suelo de cesión obligatoria y reciben finalmente terrenos urbaniza-

dos, normalmente previa reparcelación. Creemos que este sistema no cuadra a las circunstancias de nuestro caso por exigir una notable inversión pública, aunque pueden anticiparse las cantidades necesarias por la propiedad y una gestión también pública difícil de articular.

### Expropiación

Este sistema se concibe por la ley con carácter residual con referencia a los anteriores, salvo que medien razones de urgencia o necesidad. Teóricamente, es no obstante, el que mejor encajaría con planteamientos tendentes a la optimización social de los beneficios inducidos por el planeamiento, en cuanto que evitaría la creación de plusvalías más allá de ciertos límites. En la práctica, sus inconvenientes son notorios, como demuestra la historia urbanística del país en cuanto prolonga enormemente la fase de adquisición al ofrecer múltiples posibilidades de defensa legal y carga con costos iniciales necesarios para otras actividades a la urbanización al incorporar de entrada los costos del valor de los terrenos, que, aunque pueden resultar reducidos, seguirán siendo importantes.

### Concierto Urbanístico

Supone de hecho que se haya resuelto la incorporación de la propiedad a través de los sistemas de actuación antes reseñados y puede, además, coincidir con la posibilidad de actuación por expropia-



ción que contempla el artículo 114.2. de la Ley, en virtud de la cual la ejecución de los Planes mediante este sistema puede ser objeto de concesión administrativa.

Con tales salvedades parece interesante contemplar la modalidad de ejecución de los Programas de Actuación Urbanística, ampliable a los planes parciales en cuanto que pueden ser simultaneadas ambas operaciones, que recoge en su nueva redacción la Ley del Suelo, artículo 140 y siguientes.

Se trata de la posibilidad que se reconoce a las Entidades locales de convocar concursos para la formulación y ejecución de estos Programas en cuyas bases pueden especificarse además de las obligaciones generales ya aludidas sobre cesiones y urbanización, determinaciones sobre equipamiento a cargo de los promotores, porcentaje de edificación que estos se comprometen a realizar en un momento determinado, e incluso precios máximos en venta o alquiler de los inmuebles que se construyen.

Estos concursos, que abarcan tanto la formación de los Programas como su realización, están pensados para la elección, en términos de competitividad, de la mejor oferta y suponen, como adelantábamos, la previa disponibilidad de terrenos por los distintos oferentes. Pero en nuestro caso no sucede así: se trata de un espacio único sobre el que hay que actuar, no sustituible por sus excepcionales condiciones por ningún otro, por lo que únicamente cabría concursar la adjudicación de un Programa de Actuación Urbanística realizado por el Municipio y sobre la base de la adquisición de los terrenos también por éste.

Pero, según se expuso, tanto la compra como la expropiación de los terrenos por la Administración ofrece inconvenientes financieros en ambos casos y procedimentales además en el último. Por ello estimamos preferible recurrir al convenio directo que autoriza el artículo 149.2 de la ley para cuando se trate de instalaciones de especial importancia, como sucede, mediante autorización por decreto del Gobierno Vasco.

A través de estos cauces podría solventarse la armonización de intereses públicos y privados que consideremos imprescindibles para la incorporación efectiva y deseable de los terrenos objeto de este estudio, al tejido urbano del área metropolitana del Bajo Nervión. Partiendo de un cambio antecedente de la planificación vigente que calificase estos terrenos como de "reserva urbana", el convenio podría versar sobre la formulación de un Programa, del Plan de los Planes que lo desarrollen y de las condiciones de su ejecución. De esta forma y con el respaldo de la máxima instancia administrativa del País Vasco, el Municipio de Bilbao podría dirigir y controlar, sin desembolso alguno ni diversificación de esfuerzos gestores, la mayor operación urbanística a efectuar en su término, desde la época del Ensanche.

## La creación de una entidad como posible fórmula operativa

No obstante lo expuesto en el apartado anterior, creemos que una empresa de la magnitud e importancia de la que proponemos desborda los cauces de la iniciativa privada, e incluso las posibilidades aisladas de la iniciativa pública. Recordemos que las actuaciones sugeridas tendrían, de llevarse a cabo, como sería de desear, los siguientes efectos:

- Revitalización, rehabilitación y reequipamiento de los barrios circundantes.
- Reestructuración del sistema de tráfico y transporte de personas del área metropolitana con trascendencia a todo el País Vasco.
- Dotación al área metropolitana, pero con efectos también para todo el País Vasco, de una infraestructura de servicios terciarios y cuaternarios adecuados a la exigencia de una economía avanzada en materia de información, documentación, prospectiva, intercambios, relaciones exteriores, etc.
- Creación de un gran complejo de instalaciones de carácter cultural cuyo ámbito desbordara con creces el del municipio de Bilbao.
- Todo ello con implicaciones a corto plazo en la creación de numerosos puestos de trabajo en el sector de la construcción y actividades conexas.
- A medio y largo plazo puede contarse seguramente con nuevos puestos de trabajo permanentes, con la mejora de la calidad de vida de los habitantes de la zona y de toda el área metropolitana, la potenciación de las actividades culturales y recreativas, y la dinamización y modernización de la economía.

Por todo ello estimamos imprescindible, en ausencia de una Administración metropolitana, la incorporación a esta operación de la Diputación Foral del Señorío de Vizcaya, máximo representante de los intereses provinciales, de las Cajas de Ahorro, la Cámara de Comercio, Industria y Navegación, y posiblemente también el propio Gobierno Vasco.

La organización idónea para la incorporación de todos los intereses y responsabilidades públicas en juego, con garantías de eficiencia gestora, pasaría por la constitución de una empresa pública, o mixta, bajo la fórmula de Sociedad Anónima (artículo 21 y siguientes del Reglamento de Gestión) a las que podrían incorporarse los propietarios de los terrenos, previa valoración de los mismos, o realizar la cesión de estos con pago diferido a la culminación de las sucesivas fases de urbanización.

Esta solución gestora no sustituye, sino que precisamente supone, las previas decisiones urbanísticas de competencia municipal en materia de recalificación, aprobación de planes de Actuación Urbanística y planes y programas que los desarrollen.