

LA CULTURA COMO MOTOR DE TRANSFORMACIÓN URBANÍSTICA

SÍNTESIS

La capital política de la CAV es Vitoria, y Bilbao es la capital económica financiera, con una población de 400.000 habitantes, donde se enmarca la actuación de BILBAO Ría 2000.

La recesión económica internacional de finales de los años setenta, como resultado de la crisis del petróleo, provocó el desmoronamiento de la gran industria pesada asentada en las márgenes de la Ría de Bilbao. La crisis de los 90, transformó brutalmente las riberas en ruinas industriales. El conjunto de actuaciones en el entorno de la Ría de Bilbao, tal vez ha sido el resultado de hacer de la necesidad virtud, y de convertir los problemas en verdaderas oportunidades.

Hasta el año 1800 la humanidad trabajó fundamentalmente en la agricultura. El sector primario-agropecuario, dio trabajo a la humanidad durante 4.000 años, y el secundario-fabril, dio trabajo durante los últimos 200 años (entre 30% o 35% de los puestos de trabajo necesarios), hoy el 70% del empleo restante lo proporciona sectores como el comercio, el turismo, los servicios, el ocio, la cultura, la información y otras actividades. La apuesta estratégica consiste en comprender que la cultura no es necesariamente sólo un coste sino una inversión de futuro.

La mayoría de los oponentes opinaba que en tiempos de crisis había que concentrar todos los recursos públicos en acciones a favor del empleo y de la industria. Un segundo grupo de oponentes, luchó ferozmente contra un proyecto que consumía sus fuentes de financiación y fue visto como "colonialismo a la americana". Un tercer movimiento, alzó su voz contra una construcción que iba a ocultar la silueta del monte.

Las zonas industriales, ferroviarias y portuarias que quedaron

ABSTRACT

The political capital city of the Basque Autonomy Community is Vitoria, being Bilbao its financial capital city with a population of 400,000 inhabitants and where the projects of BILBAO Ría 2000 are carried out.

The international economic recession of the late 70's, resulting from the oil crisis, caused the collapse of the big heavy industry set up on the bank of Ría de Bilbao. The 90's crisis brutally transformed the banks into industrial ruins. The activities taking place on Ría de Bilbao may have been the result of turning needs into virtue, and problems into real opportunities.

Up to 1800, humankind fundamentally developed agriculture. The primary agricultural sector generated jobs for humankind for 4,000 years, and the secondary manufacturing sector provided humankind with jobs for the last 200 years (between 30% and 35% of the necessary jobs). Nowadays, the rest 70% of jobs is provided by sectors such as trade, tourism, services, entertainment, culture, information and other activities. The strategic gamble lies in understanding that culture does not necessarily involve costs, but also a future investment.

Most detractors though that, in time of crisis, all public resources had to be focused on actions favoring employment and industry. A second group of detractors fiercely fought against a project that consumed their financing sources and that was seen as "American colonialism." A third movement raised its voice against a construction that was going to hide the landscape.

The industrial, railway and port areas were freed after the activities undertaken there were stopped. The activities undertaken by BILBAO Ría 2000, a pilot experience in Spain, included the

Palabras clave: Inversión. Cultura. Viabilidad. Museo. Actividades. Oportunidades.

Key-words: Investment. Culture. Feasibility. Museum. Activities. Opportunities.

libres al cesar la actividad que sobre ellas se realizaba. Las actuaciones concretas a través de la sociedad BILBAO RÍA 2000, una experiencia piloto en España, incluyeron la depuración sus aguas y el traslado de las actividades portuarias hacia la desembocadura, incluyendo:

- El Metro de Bilbao ,1995.
- Dos nuevos puentes sobre la Ría, 1997.
- La terminal del aeropuerto de Bilbao, 2000.
- La ampliación del Puerto exterior, 1998.
- El Plan Integral de Saneamiento de la Ría.
- El nuevo puerto deportivo de Getxo.
- El Museo Guggenheim Bilbao, y el Palacio de Congresos y de la Música de Euskalduna.
- Las actuaciones ferroviarias.

El tipo de actuaciones, debía favorecer la sostenibilidad. Para ello se abordaron conjuntamente y con un enfoque integrador los problemas de transporte, urbanismo y medio ambiente. Así mismo, se trabajó con la ciudad existente, sin ocupar suelos vírgenes, y se trató de sacar el máximo partido a las infraestructuras existentes, transformando los problemas en oportunidades.

El ámbito de actuación abarcó los municipios situados a lo largo de la Ría y su misión consistió en re-ordenar el territorio de la mano de la planificación de los distintos municipio afectados.

La construcción del Museo Guggenheim, se volvió emblemático. El estudio de su viabilidad ,justificaba esta inversión a condición de que el museo recibiera 400.000 visitantes al año, cifra que se triplicó en el primer año, sin tener en cuenta efectos menos tangibles, como el orgullo recuperado de una sociedad postrada que vuelve a tener fe en el futuro. Se trató, pues, claramente, de una inversión y no de un gasto. El museo suscitó el despertar cultural de Bilbao: su Museo de Bellas Artes se ha renovado y ha doblado el número de visitantes; la vida nocturna se ha enriquecido, así como la programación de sus salas de espectáculos; sus tiendas se han renovado para acoger a más grandes marcas; la calidad del diseño y de la arquitectura ha dejado su impronta en toda la ciudad .

La cultura crea ciudad y la ciudad hace cultura. Como dice Robert Parker, "La ciudad es sobre todo una especie de estado de ánimo, un conjunto de hábitos, de costumbres, de tradiciones, no sólo un mecanismo físico y una construcción artificial. Forma parte de los procesos vitales de los habitantes que la componen. Es un producto de la naturaleza, sobre todo, de la naturaleza humana".

treatment of water and the relocation of port activities to the Estuary of Ría de Bilbao, including:

- Bilbao Subway ,1995.
- Two new bridges over Ría, 1997.
- The Bilbao's airport terminal, 2000.
- The enlargement of the Exterior Port, 1998.
- The Comprehensive Plan for Treating Ría.
- The new Getxo Port.
- The Guggenheim Museum of Bilbao, and the Palace of Congresses and Music of Euskalduna.
- Railway activities.

The activities had to favor sustainability. Thus, the transportation, city-planning and environmental problems were tackled together by using an integrating approach. Likewise, they worked on the existing city, without occupying virgin lands, and tried to make the most of the existing infrastructure by transforming problems into opportunities. The activities covered the municipalities located along Ría, and their goal was to rearrange the territory according to the planning of the different municipalities involved.

The construction of the Guggenheim Museum became emblematic. Feasibility studies justified this investment under the condition that the museum received 400,000 visitors per year, a number that tripled in the first year, without considering less tangible effects such as the restoration of pride in a bedridden society that regained its faith in the future. It was clearly an investment and not an expense. The Museum caused the cultural awakening of Bilbao: the Bilbao Fine Arts Museum has been renewed and its number of visitors has doubled; night-life and the programming of its halls have been enriched; its stores have been renewed to receive greater brand products; and the city bears the imprint of the quality of design and architecture.

Culture creates city, and city creates culture. As Robert Parker said: "The city is, above all, some kind of frame of mind, a number of habits, customs, and traditions. It is not just a physical mechanism and an artificial construction. It is part of the vital processes of the inhabitants comprising it. It is a product of nature, especially of human nature."

■ LA SITUACIÓN GEO-POLÍTICO-ECONÓMICA DE BILBAO

Bilbao se encuentra situada en el sur de Europa y en el noreste de España. Forma parte de la Comunidad Autónoma del País Vasco (CAV en adelante) que, con una población de algo más de 2 millones de habitantes, es una de las 17 comunidades autónomas o regiones en que se estructura el Estado español.

La CAV tiene un régimen de autonomía política realmente amplio, con Parlamento y Gobierno propios, con competencias compartidas con el Estado y, en algún caso, exclusivas, y dispone de autonomía fiscal (Concierto Económico).

La capital política de la CAV es Vitoria, pero Bilbao es la capital económica y financiera, y con una población de casi 400.000 habitantes es el corazón de su área metropolitana, donde se enmarca la actuación de BILBAO Ría 2000.

El área metropolitana, con sus 374 Km², se extiende linealmente a lo largo de la Ría del Nervión, y en sus 14 Km. de longitud concentra el 50% de la población de la CAV.

Historia hasta la crisis previa a la transformación

Bilbao nació en el año 1300 como una villa medieval, transformándose en 1511 en una villa mercantil gracias al monopolio de su puerto en el comercio con Flandes.

A finales del siglo XIX, y gracias a sus yacimientos de hierro, Bilbao se convierte en una ciudad industrial, especializándose principalmente en siderurgia y construcción naval. En ese siglo se funda Altos Hornos de Vizcaya, que en la actualidad es el ámbito de una de las actuaciones de BILBAO Ría 2000: la llamada Operación Galindo.

La recesión económica internacional que se desató a finales de la década de los años setenta, como resultado de la crisis del petróleo, provocó el desmoronamiento de la gran industria pesada asentada en las márgenes de la Ría de Bilbao. La industria siderúrgica y naval, que era la base que sustentaba la economía vizcaína, había quebrado con carácter definitivo.

Las márgenes de la Ría se convierten en el más vivo reflejo de la nueva situación: las plantas cerradas, abandonadas u ocupadas marginalmente dan una imagen de degradación y obsolescencia, productiva y urbanística, que en algunos momentos han podido parecer imposibles de superar, poniendo de manifiesto las dificultades y carencias que se heredan de la situación anterior:

- la elevada contaminación de la Ría;
- la desestructuración urbanística de cascos urbanos distantes no más de unos centenares de metros, pero permanentemente incomunicados;
- la carencia y obsolescencia de las infraestructuras.

A finales de los ochenta, con una administración autonómica ya consolidada, se asume sin reservas la nueva situación y comienzan a tomarse las primeras medidas tendientes a frenar un deterioro socioeconómico que se manifestaba, entre otros síntomas, en unos espectaculares índices de paro.

Por fin, nos damos cuenta de que Bilbao ha vivido de espaldas a su Ría y de que los mejores suelos han estado ocupados por la industria y vedados para la actividad ciudadana.

La crisis de los años 1990 transformó brutalmente las riberas en ruinas industriales, liberando suelos muy bien situados. Es en la transformación de estos suelos donde la metrópoli basa hoy en día su proyecto urbano y económico.

Sin duda alguna, Bilbao se halla en un momento de plena transformación urbana, inmersa en un cambio de modelo: de ciudad industrial en crisis a ciudad pos-industrial (de servicios). Esto obliga a preparar el futuro mediante una necesaria reconfiguración urbana, que está significando una profunda transformación de la ciudad.

■ EL PROCESO DE TRANSFORMACIÓN DE BILBAO

El Museo Guggenheim es la punta del iceberg de un proceso mucho más amplio y complejo de transformación del Bilbao metropolitano, hasta el punto de que para los ciudadanos de Bilbao hay un antes y un después de la inauguración del Museo.

Es importante destacar que este proceso de transformación es el fruto de la colaboración de muchos y, en especial, de todas las administraciones. Desde la administración central, que financia o ha financiado el nuevo puerto exterior, el nuevo aeropuerto y parte del saneamiento de la Ría, y que participa en BILBAO Ría 2000, hasta los ayuntamientos, con una participación fundamental del gobierno vasco y de la Diputación Foral de Bizkaia. Incluso con la aportación de fondos importantes de la Unión Europea.

El Plan Estratégico plantea cuatro ejes principales de actuación:

- La accesibilidad exterior y la movilidad interna de la metrópoli.
- La regeneración medioambiental y urbana.
- La inversión en recursos humanos y la transformación tecnológica.
- La centralidad cultural.

El Museo Guggenheim Bilbao, cuyo éxito ha superado las más optimistas expectativas, se ha convertido en el gran mascarón de proa de este proceso.

De ciudad industrial a metrópoli de servicios

Es probable que sin la quiebra de la base socioeconómica preexistente, el proceso de transformación en el que está inmersa Bilbao y su metrópoli no se habría producido porque la necesidad de transformación, que no de modificación o evolución, era absolutamente vital. En este sentido, el conjunto de actuaciones en el entorno de la Ría de Bilbao tal vez ha sido el resultado de hacer de la necesidad virtud, y de convertir los problemas en verdaderas oportunidades.

Las zonas industriales, ferroviarias y portuarias que han quedado libres al cesar la actividad que sobre ellas se realizaba, suponen áreas de oportunidad inmejorables: en muchos casos se trata de suelos llanos de ribera que se sitúan en el mismo centro geográfico de la aglomeración urbana.

Sin evento, pero con motivo

El Bilbao del siglo XXI ya se está reconfigurando en torno a su Ría, en un proceso "sin evento" o hito que lo justifique.

La transformación del espacio físico que se produjo en Barcelona y Sevilla es irreplicable, entre otras razones, por el impresionante volumen de inversión pública movilizado y por el relativamente corto espacio de tiempo en el que se produjo.

La transformación en Bilbao tiene un motivo último diferente: el de generar el soporte urbano necesario para el establecimiento de una base económica diferente de la existente con anterioridad y que, de una u otra forma, había agotado su ciclo.

En la década de los noventa se dio comienzo a los proyectos urbanísticos que servirán de base para estructurar el nuevo territorio, y también han comenzado las actuaciones concretas en torno a la Ría, a través de la sociedad BILBAO Ría 2000, tanto en el municipio de Bilbao como en el de Barakaldo.

Las primeras actuaciones

La transformación de Bilbao pasa por la recuperación de su Ría: depurando sus aguas y trasladando las actividades portuarias hacia la desembocadura; construyendo nuevos puentes y comunicando con el metro sus márgenes, y creando en su ribera infraestructuras de ocio y de cultura. Podemos destacar:

- El Metro de Bilbao diseñado por el arquitecto Norman Foster, operativo desde finales de 1995.
- Dos nuevos puentes sobre la Ría, el de Euskalduna (Javier Manterola) y la pasarela Zubizuri (Santiago Calatrava), ambos en el casco urbano bilbaíno e inaugurados en 1997.
- La nueva terminal del aeropuerto de Bilbao, proyectada por Santiago Calatrava, y puesta en servicio en el año 2000.
- La primera fase de ampliación del Puerto exterior, concluida en 1998: acoge la nueva estación de mercancías ferroviarias y posibilita la liberación de espacios para los nuevos usos urbanísticos.
- El Plan Integral de Saneamiento está posibilitando que no existan vertidos de aguas residuales a la Ría.
- El nuevo puerto deportivo de Getxo, situado en la desembocadura del Abra, representativo de la nueva estructura económica en la que el ocio cobra un gran protagonismo.
- Las dos actuaciones más emblemáticas del Bilbao del siglo XXI, el Museo Guggenheim Bilbao, proyectado por Frank O. Gehry, y el Palacio de Congresos y de la Música de Euskalduna, proyectado por Federico Soriano, que se han construido al borde de la Ría, en el área de Abandoibarra, a su vez, el proyecto urbanístico más importante de Bilbao.
- También están las actuaciones ferroviarias que desarrolla BILBAO Ría 2000, como la denominada Variante Sur y las nuevas estaciones para Renfe y FEVE. El último proyecto ferroviario puesto en marcha es el tranvía, que está construyendo el gobierno vasco en colaboración con el ayuntamiento de Bilbao y BILBAO Ría 2000.

Se trata de proyectos muy importantes, muchos de ellos estratégicos para la transformación de Bilbao. Pero se trata de proyectos sectoriales, desarrollados por las administraciones competentes que, como señalaba al principio, van desde la administración central hasta los ayuntamientos, con una participación muy especial del gobierno vasco y de la Diputación Foral de Bizkaia.

Pero seguían faltando las actuaciones urbanísticas integradas o integrales. Sobre el espacio estratégico de la Ría se propone una actuación de choque: primero la demolición sistemática de las instalaciones industriales, ferroviarias y portuarias que han quedado obsoletas y, a partir de aquí, la completa reurbanización del entorno de la Ría, entre Bilbao y su desembocadura en la Bahía del Abra, de manera que la Ría deje de ser la barrera prácticamente infranqueable en que las antiguas actividades de sus márgenes la convirtieron.

La Sociedad BILBAO Ría 2000

Es en ese contexto, y en ese momento, cuando se crea BILBAO Ría 2000.

A partir de finales de 1991, tanto desde el entonces Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) como desde las Administraciones Vascas, se plantea la necesidad de acometer conjuntamente actuaciones en Bilbao, en las que se trabajará, integradamente, en los aspectos de transporte, urbanismo y medio ambiente. Se acuerda, además, hacerlo mediante un nuevo modelo de gestión en el que participen todas las administraciones y, para ello, se constituye la sociedad BILBAO Ría 2000.

En su génesis se encuentran tres factores principales:

- La nueva política de actuación en las ciudades que, tras las experiencias de Sevilla y Barcelona, estaba poniendo en marcha el MOPT a través de la Dirección General de Actuaciones Concertadas en las Ciudades. Con esta nueva política se trataba de abordar el desarrollo de operaciones de gran envergadura que implicaran la actuación coordinada de todas las administraciones.

Entre las ciudades elegidas por el MOPT para realizar las primeras operaciones estaba Bilbao, debido a su problemática y a la existencia en el centro de la ciudad de gran cantidad de suelo propiedad de la administración central.

- La firme voluntad del gobierno vasco y de la Diputación Foral de Bizkaia de apoyar la transformación de Bilbao, el área metropolitana más importante del País Vasco.
- El nuevo Plan General, que estaba redactando el ayuntamiento de Bilbao, en el que se hacían propuestas muy ambiciosas tendientes a transformar la ciudad en un centro de servicios avanzados, cabecera del Arco Atlántico.

Con todo ello, el 19 de noviembre de 1992, se constituyó la Sociedad BILBAO Ría 2000, como experiencia piloto en España de una nueva forma de abordar los problemas de la ciudad.

¿Cuáles son las características especiales de BILBAO Ría 2000:

- Su composición: está formada al 50% por la administración central del estado y por las administraciones vascas.
- Su Consejo de Administración: en él figuran los principales representantes políticos de las administraciones que forman parte de la sociedad, lo que facilita que las decisiones sean realmente ejecutivas. Su presidente es el Alcalde de Bilbao y su vicepresidente el Secretario de Estado de Infraestructuras del Ministerio de Fomento. También participan el presidente de la Diputación de Bizkaia, varios consejeros del Gobierno Vasco y el presidente de la Autoridad Portuaria.
- Su forma jurídica es la de sociedad anónima, aunque la totalidad de su capital es público. Se buscaba crear un organismo flexible que pudiera tomar decisiones importantes y con agilidad.
- Su forma de financiación, ya que se trataba de minimizar la inversión pública proveniente de los presupuestos ordinarios buscando otras fuentes de financiación, en este caso generadas por las actuaciones urbanísticas. Los socios aportan los suelos de su propiedad y sus correspondientes aprovechamientos urbanísticos a la sociedad, y BILBAO Ría 2000 gestiona el proceso urbanizador que se financia con las plusvalías de la venta de las parcelas ya urbanizadas destinadas a actividades lucrativas. El objetivo es el equilibrio económico de cada actuación y los excedentes económicos que se obtienen son reinvertidos en nuevas actuaciones.
- El tipo de actuaciones, que deben favorecer la sostenibilidad. Para ello se abordan conjuntamente y con un enfoque integrador los problemas de transporte, urbanismo y medio ambiente. Así mismo, se trabaja con la ciudad existente, sin ocupar suelos vírgenes, y se trata de sacar el máximo partido a las infraestructuras existentes, transformando los problemas en oportunidades.

El ámbito de actuación de BILBAO Ría 2000 son los municipios situados a lo largo de la Ría y su misión consiste en re-ordenar el territorio de la mano de la planificación de los distintos municipios afectados, definiendo propuestas de actuación concertadas en el Área Metropolitana de Bilbao, y ejecutar, poniendo en marcha las operaciones estratégicas concretas que hayan sido definidas y consensuadas.

La sociedad ha tomado ya importantes decisiones, que se han refrendado en convenios firmados por todas las administraciones implicadas. En estos momentos, BILBAO Ría 2000 está desarrollando cinco actuaciones "globales": tres en el municipio de Bilbao, que se concentran en la operación denominada Abandoibarra-Variante Sur (en adelante OAVS), y dos en el de Barakaldo, en lo que se conoce como el Plan URBAN-Galindo.

Así mismo, BILBAO Ría 2000 actúa pero no de forma global, como en los otros casos también en el barrio de Bilbao la Vieja, una de las asignaturas pendientes del municipio de Bilbao, a la que se destinan excedentes de la operación de Abandoibarra y que responde también a una filosofía redistributiva, intentando llevar las mejoras urbanas a toda la ciudad y no sólo a sus espacios más emblemáticos.

■ ACTUACIONES DE BILBAO RÍA 2000

OAVS (Operación Abandoibarra-Variante Sur)

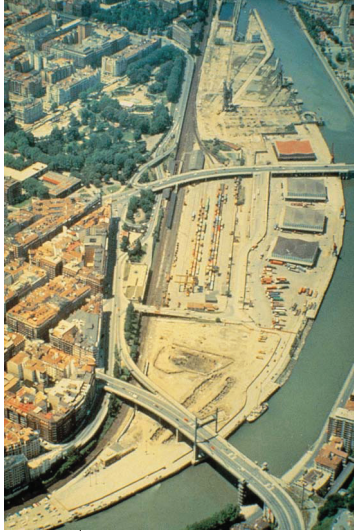
Es la primera operación que inició BILBAO Ría 2000, y resume la filosofía y modo de acción de la sociedad, siendo su objetivo la transformación integral del Centro. Incluye tres actuaciones: dos urbanísticas (Abandoibarra y Ametzola) y una ferroviaria (Variante Sur), con un único objetivo final que es la revitalización del Centro de Bilbao.

Las propuestas urbanísticas de Abandoibarra y Ametzola se basan en el nuevo Plan General de Bilbao y buscan la creación de sendos nuevos focos de centralidad, bien servidos por el transporte público. La Variante Sur surge de la necesidad de conectar Renfe con el Metro e integrar el ferrocarril en la ciudad, eliminando su efecto barrera.

La propuesta de transporte incluye dos actuaciones complementarias: la nueva línea de tranvía San Mamés-Atxuri, cuya obras ha puesto en marcha el Gobierno Vasco, y la nueva estación de mercancías multifuncional que el Ministerio de Fomento ha construido en el Puerto Exterior y que permite trasladar todas las actividades ferroviarias de transporte de mercancías fuera de la ciudad, liberando entre otros suelos Abandoibarra y parte de Ametzola.

Esta operación, que se plantea con un enfoque global y con la colaboración de todas las administraciones, tiene un triple objetivo:

- Potenciar la red ferroviaria, tanto de viajeros como de mercancías. Para los primeros se realizan la Variante Sur (Renfe y FEVE) y la línea San Mamés-Atxuri del nuevo tranvía de Bilbao. Para las mercancías se construye la estación multifuncional en el puerto.
- Recuperar dos amplias zonas centrales (Abandoibarra y Ametzola) que, hasta ahora, han estado ocupadas por instalaciones industriales obsoletas, zonas portuarias y estaciones ferroviarias de mercancías que las aislaban del resto de la ciudad.
- Mejorar la calidad medioambiental del centro creando nuevos parques y zonas verdes, eliminando la barrera de la trinchera del ferrocarril y uniendo la ciudad a la Ría, recuperando sus riberas para los peatones.



Av. Abandoibarra - Antes

Av. Abandoibarra - Después



Abandoibarra

Es seguramente la operación más conocida y significativa de las que realiza BILBAO RÍA 2000. Tanto por la importancia que tiene para la ciudad como por su especial significación al encontrarse en la zona más céntrica de la ciudad. Delimitada por el propio Museo Guggenheim y el Palacio Euskalduna que, sin duda, han sido, como decía antes, los elementos más emblemáticos de la regeneración de Bilbao.

Se trata de un área de 350.000 m² de superficie que, aunque situada en pleno centro urbano, fue hasta hace poco una zona de uso industrial y portuario a la que los ciudadanos no tenían acceso. Abandoibarra se ha convertido en el símbolo de lo que Bilbao quiere ser, y ya está siendo.

Siguiendo las líneas de la ordenación diseñada por el equipo liderado por el arquitecto César Pelli, están en construcción o previstos un conjunto de edificios con capacidad para albergar oficinas, 800 nuevas viviendas, un hotel, un centro comercial y de ocio, y dos edificios universitarios: el Paraninfo de la Universidad del País Vasco y la Biblioteca de la Universidad de Deusto, así como una importante dotación de espacios libres y zonas verdes que llegan a sumar dos tercios de la superficie, es decir, más de 200.000 m².

Los paseos de Ribera, la pasarela Pedro Arrupe, y las nuevas Avenida de las Universidades y Avda. de Abandoibarra, así como la calle Lehendakari Leizaola ya están abiertas.

El tranvía, en cuya realización BILBAO RÍA 2000 colabora con el Gobierno Vasco y el Ayuntamiento de Bilbao, ha sido el primer medio de transporte que ha tenido acceso a Abandoibarra y permitirá, además, que el área esté perfectamente conectada con el resto de la ciudad y con los demás modos de transporte.

Ametzola

Es una zona de 110.000 m² de superficie ocupada en su momento por tres estaciones ferroviarias de mercancías (dos de Renfe y una de FEVE), que suponían una barrera física entre las diferentes zonas del Sur de Bilbao.

El objetivo de esta actuación era regenerar ese área destinándola a un uso predominantemente residencial, dotándola de vida propia. Esta operación supone la construcción de 900 viviendas, de las cuales 150 serán protegidas.

La antigua barrera ferroviaria se ha transformado, mediante la eliminación o cubrimiento de las vías, en una zona urbana perfectamente integrada, en la que predomina un gran espacio verde de 36.000 m² de superficie, que ya se ha convertido en el pulmón de esa parte de la ciudad.

Se trata, en definitiva, de un proyecto que mejora el equilibrio de la ciudad, recuperando el área de Ametzola para la vida urbana, mejorando la calidad.

La Variante Sur ferroviaria

Es la principal actuación ferroviaria desarrollada por BILBAO RÍA 2000. Su objetivo principal ha sido mejorar el transporte ferroviario, adaptándolo a las nuevas necesidades de la ciudad y dando servicio a los barrios del Sur de Bilbao, que quedan ahora conectados con el centro y con los demás modos de transporte.

Ha significado, además, la eliminación de dos importantes barreras: la que suponía la línea de cercanías en el borde mismo de la Ría, que impedía que la ciudad se acercara hasta ella, y el cubrimiento de la trinchera que separaba barrios tan importantes como los de Rekalde y Basurto del conjunto del Ensanche.

Parque de Ametzola - Antes



Parque de Ametzola - Después



La nueva Avenida del Ferrocarril, construida sobre lo que era antaño una barrera urbanística, es ahora una calle amplia, con grandes espacios peatonales, que mejora la conexión entre los barrios y supone un paso trascendental en la integración urbana.

La Variante Sur ha supuesto el soterramiento de 3,2 Km de vías en el corazón mismo de la ciudad, y la construcción de cuatro nuevas estaciones, además de la reordenación de otras dos.

Los trenes de FEVE circulan por la nueva Variante Sur Ferroviaria desde mediados de 1997, y los de Renfe desde marzo de 1999.

Bilbao la Vieja

Bilbao la Vieja no es el único, pero sí el ejemplo más claro de cómo una parte importante de la riqueza que generan las operaciones más singulares en el centro de la ciudad se puede utilizar para mejorar otros barrios y otras infraestructuras desde una visión global, más sostenible e integradora.

BILBAO Ría 2000 está colaborando con el Plan de Rehabilitación Integral de Bilbao la Vieja, mediante varias actuaciones que van a mejorar las conexiones de este barrio con el resto de la ciudad y también la propia trama urbana de una zona que había sufrido una considerable degradación urbanística y social en las últimas décadas.

Barakaldo

Barakaldo es otro gran ámbito de actuación de BILBAO Ría 2000.

La importancia que tuvo la industria pesada en este municipio y el porcentaje de suelo utilizado era aún mayor de lo que podía suponer en Bilbao. El área de Galindo, sobre la que interviene Bilbao Ría 2000, tiene 50 hectáreas. Además, se trata de un espacio contiguo a los cursos de los ríos Nervión y Galindo, por lo que la importancia que tiene su regeneración urbanística es decisiva para Barakaldo. Esta operación se realiza de forma similar al modo como se ha proyectado la prolongación del Ensanche de Bilbao hacia el Nervión a través de Abandoibarra.

Barakaldo - Antes



Av. Abandoibarra - Después



Actuación URBAN

En febrero de 1996 Bilbao Ría 2000 inició los trabajos en Barakaldo, en el contexto del programa URBAN, mediante el cual la Comisión Europea cofinanciaba una actuación integral en el borde del casco urbano con una inversión total de más de 24 millones de euros. El programa URBAN conjugaba aspectos de mejora urbanística, de fortalecimiento del tejido económico y de creación de nuevos equipamientos con programas sociales y de formación.

Las acciones vinculadas a este programa están ya concluidas y han supuesto obras muy importantes para el municipio, entre ellas la remodelación de la Plaza del Ayuntamiento (Herriko Plaza), la plaza de Desierto, la rehabilitación del Edificio ILGNER, la reurbanización del Paseo de los Fueros y de la calle Portu, la construcción de nuevos edificios, como el Centro de Servicios Sociales y la remodelación de otros como el de la empresa municipal INGURALDE.

Este programa permitió también algo muy importante como fue la regeneración de suelos contaminados por las antiguas explotaciones siderúrgicas.

Galindo

Las acciones vinculadas al programa URBAN fueron las que dieron “entrada” a BILBAO Ría 2000 en Barakaldo. Sin embargo, nuestra actuación más importante en Barakaldo en estos momentos se centra en la zona de Galindo. Esta operación se desarrolla sobre los antiguos terrenos de Altos Hornos de Vizcaya, la mayor parte de los cuales fueron aportados a BILBAO Ría 2000 por la Diputación Foral de Bizkaia.

Galindo, por su extensión y por la importancia de las actuaciones previstas en la zona, está llamado a ser realmente el nuevo ensanche de la ciudad. Es una actuación urbanística global en la que están previstas en torno a 2.200 viviendas, de ellas más de 500 de protección pública, más de 200.000 m² de zonas verdes y paseos peatonales, un equipamiento de ocio, nuevos viales como la BI-3739 y la Ronda Norte de Circunvalación, ya abiertas al tráfico y que permiten la conexión con el resto de Barakaldo, con Sestao y con la autopista A-8.

La regeneración de Galindo ha supuesto, además, la creación de un nuevo área de actividades económicas, que contribuye a la creación de riqueza y empleo en plena zona urbana a través de nuevas empresas no contaminantes y nada industriales, que toman el relevo de las que tradicionalmente ocuparon la zona.

EL PAPEL DE LA CULTURA COMO MOTOR DEL NUEVO BILBAO: DE CIUDAD INDUSTRIAL A METRÓPOLI DE SERVICIOS

Hasta el año 1800 la humanidad trabajó fundamentalmente en la agricultura, la cual hoy, en los países industrializados, sólo ocupa a un 3% o 4% de la población. A partir de esa fecha, con la revolución industrial, el sector secundario se convirtió en la principal base económica y de empleo del mundo desarrollado.

En los próximos años, la automatización, robotización y el desarrollo tecnológico conllevarán ineludiblemente un descenso importante de los puestos de trabajo que podrá ofrecer la industria, con lo que en un futuro a medio plazo entre el sector primario-agropecuario, que ha dado trabajo a la humanidad durante 4.000 años, y el secundario-fábril, que ha dado trabajo durante los últimos 200 años, sólo se obtendrán 30% o 35% de los puestos de trabajo necesarios, el 70% del empleo restante

lo proporcionarán sectores como el comercio, el turismo, los servicios, el ocio, la cultura, la información y otras actividades que todavía están por desarrollarse.

En Bilbao, el cambio en la estructura económica, desde un sustrato basado en la industria pesada a otra en la que el sector terciario alcanza un mayor peso relativo ya se está dando.

En este sentido, varios datos resultan reveladores: considerando el entorno del área metropolitana, todavía no hace quince años que más de 55% del empleo correspondía al sector secundario (excluida la construcción). Hoy, con mayores niveles de población ocupada, el porcentaje correspondiente ha descendido en más de veinte puntos.

Altos Hornos de Vizcaya, la gran empresa siderúrgica fundada a comienzos del siglo XX y paradigma del desarrollo industrial de la comarca, ya no existe como tal: se han perdido sus más de 10.000 empleos industriales directos y se ha convertido en una miniacería compacta que da empleo a menos de 1.000 personas y produce 20% más que lo que producía Altos Hornos en sus mejores años. Sólo un astillero importante sigue operativo en la Ría y ya hace tiempo que otras de las grandes empresas que han configurado nuestra realidad inmediata han cerrado.

En el esquema resultante de este proceso de transformación se asume que los cimientos de la actividad económica deberán seguir asentándose sobre el sector secundario, aunque con nuevas características: empresas de menor tamaño -más ágiles e innovadoras, centradas en el cliente y en la calidad, y con orientación exportadora- configuran la base sobre la que ya se está construyendo la nueva realidad socioeconómica. En ella, el sector terciario, las actividades de servicios, la cultura y el ocio adquieren mayor peso y configuran la envoltura exterior, la más visible, de la misma.

Puede decirse que en este proceso de transformación de Bilbao hay un antes y un después de la inauguración del Museo Guggenheim. Pero no todo fue un camino de rosas. Durante el proceso de decisión y de construcción hubo una gran mayoría de grupos y personas que se oponían al mismo.

La oposición casi generalizada al proyecto partía del principio de que un museo genera costes. La apuesta estratégica consiste en comprender que la cultura no es necesariamente sólo un coste sino una inversión de futuro.

La mayoría de los oponentes opinaba que en tiempos de crisis había que concentrar todos los recursos públicos en acciones a favor del empleo y de la industria. De hecho realizamos desembolsos importantes para sostener artificialmente el empleo y ayudar a industrias en declive. Algunas empresas supieron reconvertirse, cambiando personal por tecnología. El paro persistía.

Un segundo grupo de oponentes, el mundo de la cultura, que tendría que haber sido favorable a una inversión cultural, luchó ferozmente contra un proyecto que consumía sus fuentes de financiación. Este grupo estigmatizó el proyecto tachándolo de "colonialismo a la americana" y de "cultura de la Coca-Cola".

Un tercer movimiento, menos numeroso pero dominado por asociaciones, alzó su voz contra una construcción que iba a ocultar la silueta del monte.

El museo costó en total 132,22 millones de euros, financiados principalmente por el Gobierno Vasco y la Diputación Foral de Bizkaia; la ciudad cedió el suelo y se encargó de gestionar su urbanización. Este presupuesto se puede desglosar en tres partes:

- La inversión para el edificio del museo -la construcción, los honorarios de Gehry y de la urbanización-: 84 millones de euros.
- Los fondos propios, para las primeras compras de obras: 36,6 millones de euros.
- La adhesión a la fundación Guggenheim: 12,2 millones de euros.

El estudio de viabilidad que encargamos justificaba esta inversión a condición de que el museo recibiera 400.000 visitantes al año. Nosotros tuvimos miedo de no alcanzar este techo. El año de la inauguración esa cifra se triplicó: 1,3 millones de visitantes de los cuales 79% vinieron a Bilbao exclusivamente por el Museo. Después de haber tenido 1,2 millones el segundo año, esperamos alcanzar una velocidad de crucero en torno a un millón de visitantes al año.

Después de un primer año, el aumento del PIB de la Comunidad autónoma de Euskadi -ligeramente superior a 0,05%- y el enriquecimiento de toda la sociedad por mediación del museo sobrepasó la inversión total de 132,22 millones de euros. En tres años, la Diputación Foral de Bizkaia y el Gobierno Vasco han recuperado en impuestos más de los 84,14 millones de euros que costó la construcción. En cuatro años y medio recuperaremos la inversión total. Sólo en publicidad, si sumamos la promoción, el valor de los artículos de periódicos y las horas de televisión, llegaríamos a 132,22 millones de euros. Sin tener en cuenta efectos menos tangibles, como el orgullo recuperado de una sociedad postrada que vuelve a tener fe en el futuro.

El astillero, situado en el emplazamiento del actual Palacio de Congresos, tuvo en su mejor época 3.000 puestos de trabajo directos y otros 1.000 puestos derivados en empresas subcontratadas; estas cifras quedaron reducidas a 2.600 empleos antes de su cierre. Junto con el aumento del PIB del País Vasco, el museo ha generado 3.816 empleos en la hostelería, el comercio y el turismo.

Se trata, pues, claramente, de una inversión y no de un gasto.

Santiago Calatrava, autor de la pasarela cercana al museo y del nuevo aeropuerto, que también va a colaborar en el Gran Cero de Manhattan, comparó en su día esta inversión con la de un banco de Zurich, que destinó otros 84 millones de euros al diseño de su logo y a su difusión mundial sin tener ni la mitad de la publicidad de la que hemos disfrutado nosotros, y sin hacerse dueño de ningún elemento tangible.

El museo ha suscitado el despertar cultural de Bilbao: su Museo de Bellas Artes se ha renovado y ha doblado el número de visitantes; la vida nocturna se ha enriquecido, así como la programación de sus salas de espectáculos; sus tiendas se han renovado para acoger a más grandes marcas; la calidad del diseño y de la arquitectura ha dejado su impronta en toda la ciudad.

En el futuro, ninguna ciudad del mundo será económicamente importante sin ser a la vez culturalmente relevante. No me refiero a París, Londres o Nueva York, sino a una ciudad como Frankfurt que ha sabido crear una red de diecisiete museos.

La cultura crea ciudad y la ciudad hace cultura. Como dice Robert Parker, miembro de la Escuela de Sociología de Chicago, "La ciudad es sobre todo una especie de estado de ánimo, un conjunto de hábitos, de costumbres, de tradiciones, no sólo un mecanismo físico y una construcción artificial. Forma parte de los procesos vitales de los habitantes que la componen. Es un producto de la naturaleza, sobre todo, de la naturaleza humana".