Bilbao se caracteriza por la importancia histórica y urbana de sus frentes de agua, que siempre estuvieron relacionados con una considerable actividad portuaria. Nuestra ciudad fue puerto antes que villa, ya que su fundación en el año 1300 se realizó sobre el preexistente en puerto y algunas casas de lo rodeaban. Por razones defensivas, nuestro puerto tuvo un origen fluvial y a lo largo de los siglos fue ocupando las márgenes de la Ría, para, a principios del siglo XX, implantarse también en la zona marítima colindante a su desembocadura, “El Abra Exterior”, situada a 12 kilómetros de la ciudad.

Como he manifestado, Bilbao nació el año 1300 como una villa medieval amparada en los privilegios otorgados por la Carta Puebla fundacional. En 1511 con la creación del Consulado de Bilbao se potencia la actividad portuaria y comercial y se transforma en una villa mercantil, para convertirse a finales del siglo XIX en una ciudad industrial que se extiende a lo largo de toda su área metropolitana.

En los años 80 del siglo pasado nos encontramos en presencia de un momento clave de nuestra historia urbana, al estar en el umbral de un nuevo cambio de modelo, el cual se caracterizó por la entrada en declive y el agotamiento de la etapa industrial, para dar paso a la nueva metrópoli post industrial, lo que nos obligó a preparar nuestro futuro mediante la necesaria reconfiguración urbana. Por ello podemos afirmar que tuvimos que enfrentarnos más a una transformación urbanística profunda que a una evolución de la antigua metrópoli, transformación de la que surgiría la ciudad de nuestro próximo futuro.

Realizada esta introducción, voy a tratar de exponer a continuación el “porqué” y el “cómo” del proceso.

La necesidad del cambio

La pujanza industrial y mercantil que caracterizó a Bilbao desde su fundación hasta los años 70 del pasado siglo, hizo del mismo el centro financiero y de servicios de

un amplio “hinterland”. La crisis iniciada en 1975 puso al descubierto una serie de problemas estructurales consistentes, fundamentalmente, en un monocultivo industrial basado en los sectores tradicionales de siderurgia, construcción naval y bienes de equipo, que son los que a nivel internacional más sufrieron y en una insuficiente autonomía del sector servicios que se hallaba muy vinculado al desarrollo industrial.

Esta situación produjo un considerable impacto social y urbano. Sus efectos se manifestaron en la decadencia del sistema industrial, altos índices de desempleo, degradación del medio ambiente y del tejido urbano, procesos de emigración y estancamiento de la población y en la aparición de problemas de marginación social, efectos todos ellos que se han dado también en otras metrópolis industriales como Pittsburg, Glasgow, Hamburgo, Rotterdam o Turín.

Bilbao, afectada por esta situación, se vio en la necesidad de iniciar un profundo proceso de transformación urbana, que fuese capaz de generar nuevas oportunidades de empleo para sus ciudadanos, empleo que se produce fundamentalmente en el sector terciario.

El nuevo Bilbao metropolitano

Establecida la necesidad de superar el modelo industrial, ya que su crisis fue estructural y no coyuntural, -como al principio muchos creyeron-, resultó necesario iniciar el paso a la ciudad post-industrial, estableciendo las pautas de nuestro futuro desarrollo urbano mediante una ambiciosa renovación que debía abarcar toda el área del bajo Nervión a fin de configurarnos como una metrópoli moderna.

Esta renovación se planteó con un doble alcance, físico y socioeconómico basándose en los cuatro ejes principales de actuación que a continuación se exponen, de los cuales los dos primeros están más incardinados en el campo físico o urbanístico, y los dos últimos corresponden más propiamente al ámbito socioeconómico.

- *I.- La accesibilidad exterior y la movilidad interna de la metrópoli*

Las comunicaciones físicas e inteligentes son determinantes a la hora de atraer inversiones a una zona. Las actuaciones correspondientes a la ampliación del puerto de Bilbao, el nuevo aeropuerto, la construcción del metro, las reformas viarias y ferroviarias, la Estación Intermodal, representan esfuerzos múltiples y de envergadura en este sentido, sin olvidar tampoco las “autopistas de la información” desarrolladas básicamente mediante el cableado de fibra óptica.



La avenida del ferrocarril, antes y después.

- *II.- La regeneración medioambiental y urbana*

La metrópoli bilbaína se desarrolló con las servidumbres medioambientales propias de las zonas industriales. Hoy la calidad del entorno no sólo es un elemento fundamental que debe buscar toda ciudad para sus habitantes, sino que, en nuestro caso resultaba también imprescindible para el desarrollo de las nuevas actividades económicas de futuro que cada vez requieren entornos más selectivos, así como para captar las inversiones que las hicieran posibles.

Hoy la degradación medioambiental y un hábitat deteriorado, son causa de pérdida de competitividad a nivel internacional, por lo que superar esa situación era condición “sine qua non” para posibilitar la creación de los nuevos puestos de trabajo que surgiesen del desarrollo del sector terciario, el cual por su naturalezza no se implanta en zonas degradadas, sino que requiere espacios agradables y de calidad. Las ciudades compiten entre sí para atraer a las nuevas empresas que buscan emplazamientos alternativos, por lo que un entorno cualificado va indisolublemente unido a la obtención de un mayor nivel de renta.

La mejora del medio físico, con actuaciones concretas en la reducción de la contaminación atmosférica, el saneamiento de las aguas, la limpieza de los suelos industriales, la ampliación de los parques y zonas verdes, etc., eran los ejes de actuación necesarios para lograr una adecuada calidad ambiental.

Por otra parte, la regeneración urbana, es un tema bastante relacionado con el anterior. Se trataba con carácter general de superar los desequilibrios que el desarrollismo económico produjo en el tejido urbano, incidiendo en la disponibilidad de una ciudad mejor diseñada, más amable y que ofreciese viviendas y equipamientos colectivos.

Además esta recualificación urbana fue absolutamente imprescindible para propiciar un cambio en la imagen de la ciudad y en el grado de satisfacción y de nuevas oportunidades que la misma debía ofrecer a sus habitantes, lo cual se precisaba para superar el pesimismo y la falta de fe en el futuro que en la ciudadanía originó el cierre de gran número de empresas y la pérdida de la base tradicional del empleo en la comarca.



La plaza de Euskadi, antes y después.

- *III.- La inversión en recursos humanos y la transformación tecnológica*

Los nuevos motores económicos se asocian al conocimiento, la cultura y, en

general, a lo inmaterial.

La capacitación de los recursos humanos en la industria y en los servicios es necesaria para adquirir competitividad. El Bilbao metropolitano debía adecuar su oferta educativa a las nuevas circunstancias. La universidad, la formación profesional, la relación formación-empleo, la formación de postgrado y la política empresarial en recursos humanos, tenían que ser campos de actuación preferente.

Valores como el conocimiento, la creatividad, la dedicación y motivación se deben asumir como un reto. El mundo que viene es el mundo del saber.

Esta capacitación nos tiene que conducir a transformarnos de una metrópoli de servicios avanzados en una moderna región industrial, lo que refleja la convicción de que la industria y los servicios son inseparables en un entorno económico proyectado hacia siglo XXI. La nueva industria tecnológica crea riqueza y los servicios proporcionarán una importante aportación de empleo.



La transformación de la estación de mercancías de Amezola.

- *IV.- La centralidad cultural*

El impulso de la actividad cultural es un elemento de dinamización interna y de promoción de la metrópoli de cara al exterior.

En efecto, en las sociedades contemporáneas la actividad cultural, artística, deportiva, de ocio y tiempo libre, representa el termómetro de la vitalidad colectiva, pero además determina el atractivo de una urbe contribuyendo a la proyección exterior de las ciudades y a establecer las condiciones que permitan la captación de nuevas actividades.

En este apartado, la potenciación del Museo de Bellas Artes, el Teatro Arriaga, el Palacio Euskalduna de Congresos y de la Música, la red de bibliotecas, la temporada de ópera, la creación de campos de golf, etc. eran elementos necesarios para el impulso de nuestra metrópoli, siendo sin duda el proyecto estrella en este campo el Museo Guggenheim, que ha aportado además una importantísima contribución a la citada proyección internacional.



El muelle de Ripa, antes y después.

La relación ciudad puerto

La relación ciudad-puerto y la decisión de ampliar El Abra Exterior, han sido imprescindibles para posibilitar nuestro proceso de cambio, ya que salvo en lo referente al epígrafe III, relativo a la formación, las otras tres líneas de actuación tienen grandes vínculos con las operaciones proyectadas en las áreas portuarias o de tratamiento de riberas.

Así en materia de infraestructuras, la citada ampliación del puerto, con una inversión que se va desarrollando en distintas fases en el tiempo y que alcanza en la actualidad los 1.000 millones €, ha sido a mi juicio, -y con diferencia-, la pieza básica y determinante que ha posibilitado el proceso de transformación de Bilbao, sin la cual éste no hubiera sido posible.



Las riberas de Euskalduna y Botica Vieja, antes y después.

Sin perjuicio de la importancia objetiva de esta obra, ya que el Puerto ha representado históricamente la ventana de Bilbao al mundo y es una pieza clave para el desarrollo económico de todo su hinterland, la ampliación y consiguiente traslado de sus actividades, ha posibilitado la transformación de otros espacios ocupados por él aguas arriba del río, al liberar suelos de gran oportunidad y

centralidad urbana.

Por otro lado ha permitido también el cosido de ambas márgenes mediante el tendido de puentes rodados o peatonales, cuya construcción antes se hallaba muy condicionada por las servidumbres de la navegación mercante.

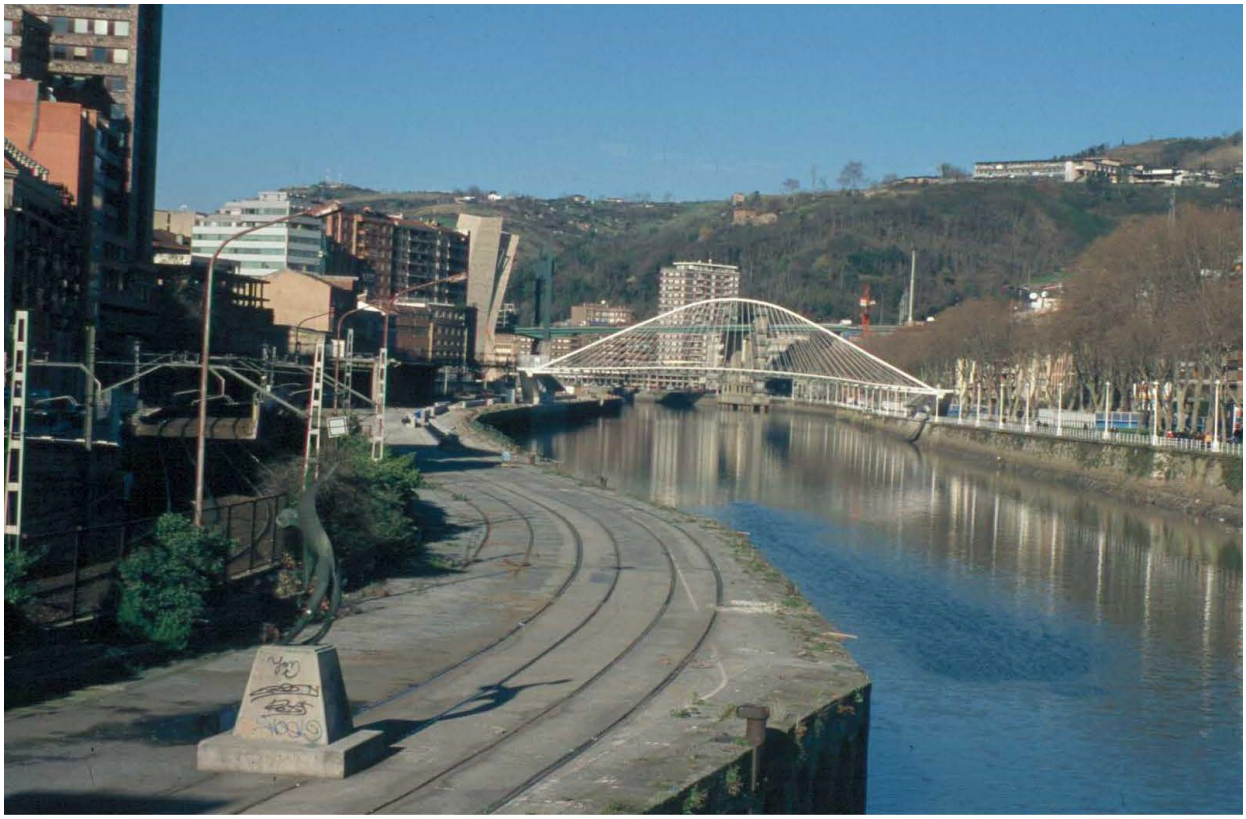
Paralelamente, a la recuperación urbanística de las márgenes de la Ría, en el caso de Bilbao ésta tuvo que ser acompañada de una recuperación física de sus aguas, absolutamente contaminadas y muertas, mediante un plan de saneamiento integral, cuya inversión a día de hoy alcanza también los 1.000 millones de euros.



El puente de Deusto.

Pero es en el tema de la recuperación del entorno medioambiental y urbano donde la liberación de las márgenes ribereñas y de los espacios ocupados por el puerto interior alcanzan todo su protagonismo ya que su recualificación permite, además de asentar museos, equipamientos, parques y paseos, ofrecer un suelo muy cualificado para el uso residencial y de actividades económicas cuya ubicación en los frentes de agua, -marítimos o fluviales-, es un proceso de amplio desarrollo internacional.

Por dicho motivo, nuevo planeamiento de Bilbao tenía uno de sus hitos más significativos en la transformación y recuperación de la Ría. Como en muchas otras ciudades durante siglos, el puerto constituyó parte del espacio urbano y social de la ciudad, produciendo una mezcla de actividades productivas y residenciales debido al talante artesanal de aquellas. Esta convivencia desaparece con la revolución industrial que conlleva unas formas productivas y portuarias incompatibles con la necesaria calidad del hábitat humano.





El muelle de Uribitarte, antes y después.

Así podemos decir que en gran medida, el Ensanche de Bilbao estuvo construido de espaldas a la Ría, pero que la misma liberada de esas actividades y por tanto con sus márgenes portuarias disponibles a corto y medio plazo, se mostraban como un elemento de enorme potencialidad, ya que discurrían a lo largo de gran parte del consolidado urbano, por lo que teníamos que constituirla en el espacio más cualificado y vertebrador de la metrópoli, articulando espacios lúdicos, residenciales y de actividades terciarias, que representasen el eje principal de la nueva ciudad, así como su elemento más emblemático.

Este planteamiento que desde un punto de vista municipal y urbanístico parece incuestionable, en un principio no fue nada pacífico y tras muchas discusiones resultó fundamental conseguir un cambio en la mentalidad del puerto, que en los 80 y principios de los 90 se considera intocable y con un territorio propio, que debía de ser absolutamente ajeno a cualquier proceso de planificación física o estratégica.

A dicho cambio de mentalidad contribuyeron fundamentalmente dos circunstancias. En primer lugar una visión más política y un talante más abierto y democrático de sus nuevos responsables.

Pero en segundo lugar fue fundamental el cambio de paradigma y las modificaciones que se han producido en los requerimientos de la gestión portuaria.



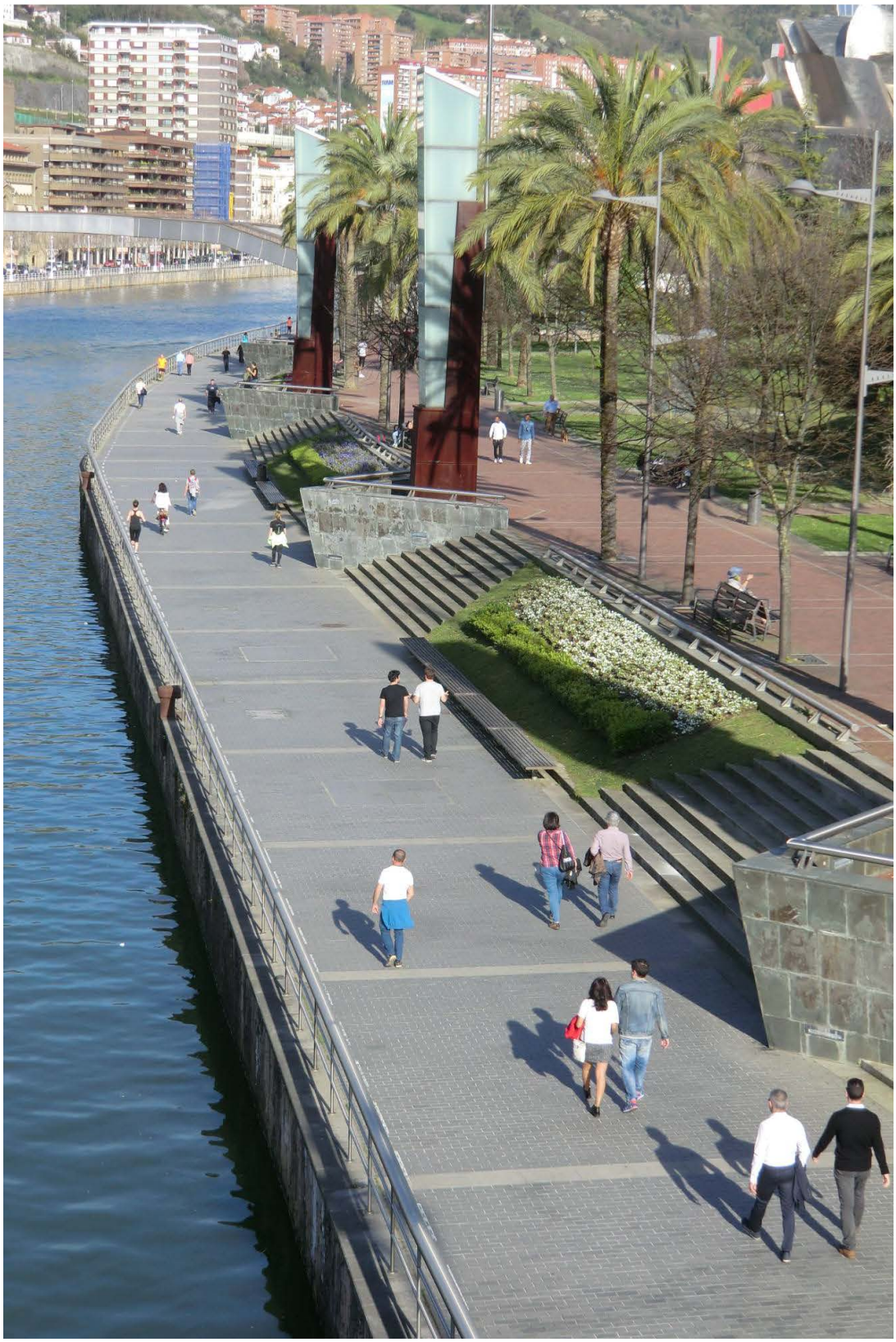
Evolución del muelle del Arenal.

La mejora tecnológica en la agilización de los procesos de carga y descarga, el cambio de las dimensiones y operativa de los buques y la necesidad de los agentes marítimos, por razones de coste, de limitar la estancia en los puertos, hace que éstos ahora requieran mucha menos longitud de muelles, pero mayores superficies logísticas, lo que hace obsoletos los antiguos muelles urbanos, largos pero sin

espacio para acumular mercancías y contenedores y sin ninguna posibilidad de ser ampliados por hallarse constreñidos por los cascos urbanos.

A lo anterior se suman además problemas de accesibilidad para el transporte de mercancías, ya que están rodeados de un entorno urbano muy consolidado y otros de calado insuficiente para los nuevos modelos de barcos, factores todos ellos que contribuyen a facilitar el traslado portuario a emplazamientos más eficaces y funcionales.

La resolución de las barreras urbanísticas creadas también por las redes ferroviarias de mercancías y las estaciones dedicadas a estas últimas, tuvieron que ser también un tema de atención preferente.



El muelle de Abandoibarra tras su transformación.

Actuaciones más destacadas

Junto a la reconversión de distintos muelles en paseos de ribera, las zonas de Abandoibarra y Zorrozaurre son los dos principales ejemplos y oportunidades a este fin.

La primera de estas zonas, con una superficie aproximada de 35 Ha, se halla ubicada entre el Ensanche y la Ría y ha estado caracterizada por los usos de astilleros, ferroviarios y portuarios, junto con alguna pequeña implantación de almacenes y talleres, produciéndose una disfunción entre los mismos y los que corresponden a un área de tan significada centralidad, a lo que se unía la existencia de un frente de agua que desaprovechaba todas sus posibilidades urbanas en beneficio de la actividad portuaria.





La transformación de Abandoibarra.

El traslado de estas actividades a la nueva ampliación y la eliminación de la barrera del ferrocarril y de su estación de contenedores han posibilitado potenciar el desarrollo y promoción de la zona, en la cual se han realizado, entre otros, los dos grandes equipamientos previstos, -Museo Guggenheim y Palacio de Congresos y de la Música Euskalduna-, zona que por su localización con respecto al conjunto urbano se ofrece como una de las áreas de mayor potencialidad que presenta la ciudad consolidada y plenamente apta para soportar actividades de alto estándar.



La transformación de Abandoibarra.

La zona de Zorrozaurre, con una superficie aproximada de 55 Ha, de las que casi el 50% son muelles portuarios y el resto zonas industriales obsoletas, se plantea como un área de usos mixtos, residenciales, equipamentales y de actividades económicas entre las que tratamos de implantar industrias creativas e industrias convencionales de alto valor añadido y compatibles con el medio residencial, a cuyos efectos ya se ha reservado una superficie para instalar una sección urbana del actual parque tecnológico de Bizkaia.



El área de Zorrozaurre sujeta a transformación.


ZAHA HADID ARCHITECTS
ZORROTZAURRE MASTERPLAN





La transformación de Zorrozaurre.

La gestión del proceso

El desarrollo de un proceso pluricompetencial como el descrito, requiere la coordinación de muchos agentes, es decir, el partenariado.

La disciplina en materia de planificación estratégica suele poner mucho el acento en la participación público-privada. Yo no le quiero restar importancia a la misma, pero alcanzarla no suele ser un tema especialmente complicado. Lo que me parece más difícil de conseguir y creo que ha sido la clave de nuestro éxito es el encuentro público-público.

Todas las administraciones son muy celosas de sus competencias y de sus presupuestos y obtener de ellas una actuación concertada es un auténtico, pero imprescindible, reto.

Conseguir que organismos públicos, como el ferrocarril o el puerto que se encuentran cómodos en una determinada situación, renuncien a su interés sectorial y acepten moverse o trasladarse en base al interés general, es más complicado que contar posteriormente con el sector privado para el desarrollo de los suelos liberados por esas actividades.

El Bilbao Metropolitano puso en funcionamiento una fórmula de cooperación interinstitucional, -Bilbao Ría 2000-, con forma de sociedad anónima cuyo capital pertenece a la Administración del Estado, al Gobierno Vasco, a la Diputación Foral de Bizkaia y al Ayuntamiento de Bilbao y cuyo Consejo de Administración está constituido por muy altos cargos de las mismas, lo que facilita la toma de decisiones y su validez.

Bilbao Ría 2000 ha redactado los proyectos y adjudicado las obras de urbanización de aquellos espacios con un importante componente infraestructural o de suelo público, entre ellos el de Abandoibarra, dando posteriormente entrada al sector privado mediante la venta de los solares resultantes para las distintas actividades y financiando de esta forma el proceso.

En el caso de Zorrozaurre, dada la importante presencia de muchos suelos privados con empresas, la mayoría de las cuales debían de ser trasladadas y reubicadas, hemos optado por la creación de una Sociedad gestora específica para ese polígono, a fin de dar entrada a sus propietarios y facilitar una gestión que resulta compleja.

Conclusión

En definitiva, en Bilbao fuimos conscientes del momento histórico que vivíamos y de que las decisiones que estábamos tomando iban a condicionar el futuro de nuestra ciudad.

En nuestra Villa, lo mismo que en otras muchas ciudades, los antiguos quelle urbanos que han devenido en inadecuados para los actuales requerimientos portuarios, se presentan como el mayor recurso de regeneración urbana, consistendo ésta básicamente en convertir las zonas problema en zonas de oportunidad.

Ello conlleva necesariamente el esfuerzo de reubicar el puerto en espacios más adecuados y que pueden disponer de una mayor superficie logística. Nunca se trata de prescindir del puerto dada su importancia económica, pero también histórica y afectiva.




Ampliación del puerto exterior.

Si a ello le añadimos la eliminación de las barreras ferroviarias y un cuidado diseño en la nueva urbanización y la arquitectura, logramos conseguir nuestros objetivos tanto en materia de empleo y actividad económica, como en alcanzar una importante aportación a la calidad de vida y al paisaje urbano, en forma de paseos marítimos y de offerta culturales de ocio y lúdico deportivas, mediante la utilización de unas aguas liberadas de las antiguas actividades mercantes y recuperadas en sus aspectos medioambientales.

Pero para llevar a cabo esta labor no es suficiente una buena planificación, sino que resulta imprescindible dotarse de las herramientas de gestión adecuadas y concentrar los esfuerzos de las distintas administraciones, lo que nos ha permitido ver bastantes de nuestros proyectos hechos realidad y otros en estado de ejecución, consiguiendo de esta forma crear un ambiente de progreso y de esperanza en el futuro.

Head Image: Bilbao, el puerto exterior.