

REGENERACION URBANA

El estado futuro del Area Metropolitana de Bilbao en relación al tejido urbano, a cuya realización aspira el Plan de Revitalización, se caracteriza por los siguientes elementos:

- Disponibilidad de un **parque de viviendas** aprovechado al máximo y que satisfaga las necesidades tanto cuantitativas como cualitativas de la población que habita en la metrópoli.
- Un sistema de **infraestructuras y de equipamientos colectivos** que permita disponer de un hábitat urbano excelente y de una elevada calidad de vida.
- Un conjunto de **edificaciones emblemáticas** que contribuyan a fomentar la centralidad social y cultural de la metrópoli y a mejorar su imagen y atractivo exterior.
- Un sistema de **planeamiento y gestión del suelo** que involucre a las distintas administraciones públicas y a la iniciativa privada en el proceso de regeneración urbana y que permita la rápida implantación de los planes que se desarrollen a los distintos niveles.
- La **recuperación del tejido urbano deteriorado** mediante el aprovechamiento de los espacios industriales obsoletos o abandonados y la rehabilitación de los cascos antiguos.
- Una **ría** que constituya el **elemento vertebrador e integrador de la metrópoli** y sea un factor diferenciador del atractivo del Bilbao Metropolitano.

El éxito de la regeneración urbana en el Area Metropolitana de Bilbao constituye un factor crucial de concienciación interna y de una nueva imagen externa, La recuperación de la ría como eje vertebrador e integrador de la metrópoli y su saneamiento contribuirán decisivamente al aumento de la calidad de vida y a la mejora del atractivo de la urbe. El máximo aprovechamiento del entorno geográfico cercano (monte, playas...) puede igualmente facilitar la mejora del posicionamiento competitivo del Bilbao Metropolitano. Por último, la disponibilidad de un parque de viviendas suficiente en cantidad y calidad, y que esté apoyado en un completo sistema de infraestructuras y equipamientos puede constituir un factor clave en la localización de empresas y recursos humanos altamente cualificados.

CENTRALIDAD CULTURAL

El Plan de Revitalización aspira a la consecución de una dimensión cultural de la metrópoli bilbaína que ofrezca, entre otras, las siguientes características:

- Unos **mecanismos de información cultural y recreativa**, que además de facilitar una mejor divulgación de la oferta, actúen como cauce para lograr una mayor formación cultural.
- Constituir un obligado **punto de referencia de los circuitos e industrias culturales** que se desarrollan a nivel internacional.
- Disponer de un **sistema educativo con una mayor presencia de la cultura** en los planes de estudio y actividades complementarias, y abierto al intercambio de experiencias internacionales.
- Una **iniciativa privada** que, en el marco de una política fiscal de incentivos, acepte el compromiso de una participación activa en la difusión cultural y una coordinación de las distintas iniciativas públicas que consiga convertir al Bilbao Metropolitano en un foco de creación cultural.
- Unas **infraestructuras** que permitan el acceso de toda la colectividad a la cultura, además de configurarse como emblema de la ciudad.

De esta descripción del estado futuro de la dimensión cultural de la metrópoli bilbaína, se desprende que su ventaja competitiva frente a las ciudades de su entorno vendrá determinada por su nueva situación como núcleo cultural de dimensión internacional. Este tendrá su reflejo en su protagonismo como "Centro de Arte y Congresos" de primer orden, que se fundamentará en una sólida tradición como ciudad de servicios y marco de una prestigiosa universidad, en unas infraestructuras – **Museo Guggenheim Bilbao, Palacio Euskalduna**

de Congresos y de la Música, Centro Cultural – capaces de acoger eventos culturales de primera magnitud, y en una metrópoli en la que se desarrollen, sustentados por una larga tradición cinematográfica y lírica, importantes certámenes y festivales de carácter internacional. Asimismo, la disponibilidad de una industria cultural pujante, un elevado nivel de equipamientos culturales, y una **imagen exterior asociada al arte y a la cultura** constituirán ventajas que configuraban el potencial de centralidad cultural y vocación de futuro de la metrópoli bilbaína.

GESTION COORDINADA DE LAS ADMINISTRACIONES PUBLICAS Y EL SECTOR PRIVADO

El estado futuro del Bilbao Metropolitano en relación a la Gestión Coordinada de las administraciones públicas y el sector privado, a cuya realización aspira el Plan de Revitalización, se caracteriza por los siguientes elementos:

- Disponibilidad de un **instrumento de Planificación Territorial** de carácter director para el Area Metropolitana y refuerzo de la capacidad de gestión municipal urbanística.
- **Organizaciones sectoriales dirigidas a la provisión de servicios públicos** urbanos concretos (aguas, transportes, residuos, etc.) y aprovechamiento de economías de escala y sinergias asociativas.
- **Mayor calidad, eficacia y eficiencia** en gestión de servicios públicos, en el marco de un proceso de modernización administrativa.
- Desarrollo de **fórmulas mixtas de cooperación público-privada** para proyectos de interés común.

Para avanzar en la gestión coordinada de los intereses colectivos por los sectores público y privado, el Bilbao Metropolitano tiene que aprovechar determinados factores positivos de su +entorno político-administrativo. Destacar, por su importancia, la disponibilidad de un marco institucional completo, en el que el Territorio Histórico se convierte en la pieza fundamental de la organización territorial, con un amplio marco competencial y una poderosa capacidad administrativa. La existencia de algunas mancomunidades y consorcios para la gestión sectorial de servicios públicos puede servir de base para extender sus ventajas de especialidad y flexibilidad. Otro aspecto a considerar es la existencia de un sector privado caracterizado por un espíritu empresarial emprendedor y concienciado por los intereses de la comunidad.

ARTICULACION DE LA ACCION SOCIAL

El Plan de Revitalización aspira a articular una sociedad sin exclusiones, vertebrada y participativa, implicada en la consecución solidaria del bien común para todos los ciudadanos del Bilbao Metropolitano. Esta visión de futuro de la Metrópoli habrá de presentar las siguientes características:

- Concepción de la Acción Social y del bienestar personal como el **fundamento y objeto prioritario del desarrollo urbano**.
- **Eliminación paulatina de las causas de exclusión**, que precipitan procesos de marginalidad no sólo individual, sino también familiar.
- **Gestión pluralista de la Acción Social**, bajo un marco de nuevas relaciones entre el Estado y la Sociedad Civil.
- **Gestión eficiente de los recursos** destinados a la Acción Social, que garantice la mejor aplicación de dichos recursos.

La Articulación de la Acción Social constituye, en suma, un reto de cuya resolución depende buena parte del futuro de la Metrópoli a largo plazo. Se hace necesario, por tanto, articular fórmulas de Acción Social, que resulten eficaces a largo plazo, incidiendo sobre los elementos estructurales causantes de la exclusión, así como sobre la planificación y la coordinación de las actuaciones precisas.

En la aplicación de dichas fórmulas eficaces se habrá de perseguir, asimismo, la eficiencia y la optimización de los recursos aplicados a la Acción Social, tanto desde la iniciativa pública como desde la civil, al tiempo

que se potencia la intervención de la Sociedad en la Acción Social.

Finalmente, dada la importancia que presentan una serie de manifestaciones específicas de exclusión, se habrán de articular respuestas concretas para las situaciones de necesidad existentes en la actualidad en el Bilbao Metropolitano, que afectan a un buen número de ciudadanos.

El Bilbao Metropolitano cuenta con importantes activos en materia de Acción Social, que permiten afrontar la consecución de dichas metas con ciertas garantías de éxito. Entre ellas destaca la existencia de una **tradición en Servicios Sociales** y un reconocido **carácter innovador** de sus actuaciones, que le colocan a la cabeza del Estado en este área. En segundo lugar, ha de subrayarse la disponibilidad de un **marco institucional favorable**, en el que el Territorio Histórico dispone de amplias competencias y una poderosa capacidad administrativa. Finalmente, el Bilbao Metropolitano cuenta con una **destacada implicación de sus habitantes y de sus organizaciones públicas y privadas** con su entorno, que se traduce en un importante volumen de recursos destinados a fines sociales. Todo ello cooperará en el logro de una sociedad más humana y equitativa, que permita un desarrollo integral de todos sus miembros sin exclusiones de ningún tipo.

El 11 de noviembre de 1995 se ponía en funcionamiento el metro de Bilbao. Se iniciaba un nuevo servicio de transporte público que se había planteado los siguientes objetivos fundamentales:

- La mejora del tráfico urbano en el área metropolitana.
- La elevación del nivel de calidad del transporte público.
- Ser eje vertebrador de los diversos sistemas de transporte que sirven a la comarca.
- Ser instrumento dinamizador de la vida y de la actividad en el área metropolitana.

El área metropolitana de Bilbao cuenta con un millón de habitantes.

En esta comarca reside el 78% de la población de Bizkaia y el 43% de la Comunidad Autónoma Vasca.

El núcleo central lo constituye la ciudad de Bilbao, con una población cercana a los 400.000 habitantes.

En Bilbao se ubican los servicios básicos de carácter supramunicipal, lo que significa, en términos de movilidad, que más de dos tercios de los viajes que se realizan en la comarca tienen su origen o destino en Bilbao.

En el momento de la puesta en servicio de Metro Bilbao, en el área metropolitana se realizaban en torno a los 1.150.000 viajes motorizados diarios, de los cuales sólo 500.000 se llevaban a cabo en transportes públicos. El resultado era la saturación de las vías rodadas provocando, además de la congestión de tráfico, un consumo energético elevado y altos índices de contaminación.

El metro como solución La construcción del metro aparecía como la solución más rentable socialmente para conseguir la transformación del tráfico en el área metropolitana de Bilbao. El metro cumplía los objetivos propuestos: transporte masivo de pasajeros, comodidad, fiabilidad, seguridad e independencia del resto de los medios de transporte, al no competir con ellos en los mismos espacios urbanos.

El metro podía convertirse, además, en el eje vertebrador del transporte público, como coordinador de todos los medios de transporte que dan servicio al área metropolitana. Porque los sistemas de transporte público deben ser complementarios y con un adecuado grado de conexión.

El proyecto del metro pretendía, como es lógico, conseguir el mejor aprovechamiento del transporte:

- El metro debía circular por aquellos puntos de mayor concentración humana y de mayores flujos de desplazamientos.

- Se pretendía prestar un buen servicio con una inversión razonable.

La obra del metro Desde el principio de la gestación del proyecto, se prestó una especial atención al diseño y arquitectura de las estaciones. Esta especial atención no quedaba en lo puramente estético, sino que hacía referencia a la funcionalidad y al bienestar de los viajeros.

Se encargó el equipo de Sir Norman Foster la definición de las estaciones subterráneas en caverna del metro de Bilbao.

Además de las ideas de originalidad, sencillez y eficacia que están presentes en toda obra de Foster, hay una idea matriz que ha determinado muy positivamente la obra del metro de Bilbao: la integración de la arquitectura y la ingeniería, que es singularmente patente en los amplios espacios que se han creado.

Podemos distinguir tres aspectos de la obra de Foster en el diseño de estaciones del metro de Bilbao:

- la interior: el tratamiento de la caverna.
- la obra de intercomunicación: rampas de acceso, mezzaninas, escaleras y vestíbulos
- la exterior: la que emerge en el conjunto urbano de la ciudad.

Estos tres aspectos de la obra se corresponden con la estructura de las estaciones.

Una caverna de 160 metros cuadrados de sección transversal donde se sitúan los viales y los andenes y las entreplantas de distribución.

Las pasarelas de distribución en las que se desarrollan los vestíbulos que reciben y proyectan las escaleras de acceso a la calle y a los andenes. Los vestíbulos y las mezzaninas cuelgan del techo de la propia estación. El resultado es de gran belleza y funcionalidad.

La arquitectura de calle, cuya realización más singular son los fosterritos.

Las estaciones así concebidas ofrecen un gran espacio, con una visión amplísima, donde el viajero no se siente atrapado y donde encuentra, inmediatos, todos los servicios que necesita.