

BILBAO,
LA DEFINICIÓN DE UNA “IMAGEN DE MARCA”
COMO RECLAMO COMPETITIVO.
CRÓNICA DE UN PROCESO INICIADO
BILBAO, THE DEFINITION OF A “TRADE MARK”
AS A COMPETITIVE ATTRACTION. CRONICLE OF A STARTED PROCESS

Alfonso Álvarez Mora*

RESUMEN

En este artículo se analiza el “modelo urbano” que está siendo desarrollado en Bilbao tanto por instituciones públicas como privadas y que se dirige, fundamentalmente, a revitalizar el área metropolitana bilbaína. Se estudia, para ello, tanto las potencialidades como las decaencias de la ciudad para elaborar el Plan Estratégico cuyo propósito es conseguir una ciudad competitiva, “de marca”, que lidere un territorio y se identifique con el denominado Arco Atlántico. La figura del planeamiento propuesta por el Plan Estratégico es el Plan Territorial Parcial que responde a las necesidades de carácter director, para el área Metropolitana, posibilitando la articulación de las opciones del Planeamiento Municipal en un marco más amplio de Ordenación del Territorio cubriendo las necesidades de carácter supramunicipal y equilibrando el desarrollo de los distintos municipios.

ABSTRACT

In this article it is analysed the “urban model” which is being developed in Bilbao by public and private institutions and it is basically focused to revival the Bilbao metropolitan area. It is analysed the potencialities and the decadences of the city to make the Strategic Plan which will try to get a competitive city, a “trade mark” city, the leader of a territory and an important city of the Atlantic Arc. The masterplan that will be used is the “Plan Territorial Parcial” which responds to the necessities with a director character, for the Metropolitan Area, making possible the articulation of the Municipal Planing options in the Territorial Planing responding to the necessities of supramunicipal character and balancing the development of the diferent towns.

Un Nuevo Marco Territorial. De la Comarca-Municipal a la Metrópoli-Región

El “modelo urbano”, “escenario de futuro”, que se está planteando para la ciudad de Bilbao, se caracteriza por una decidida voluntad de inscribirlo en un

* Director del Instituto Universitario de Urbanfstica. Universidad de Valladolid.

Ámbito Metropolitano. Se trata de una consideración novedosa por cuanto el territorio de la ciudad de Bilbao ha funcionado, espacialmente hablando, y hasta los tiempos actuales, como una entidad urbanística a mitad de camino entre una Comarca y un conjunto espacial concentrado y continuo. En ningún momento, el concepto de Área Metropolitana ha estado presente en los principios ordenadores y administrativos del territorio citado.

El “futuro pensado” para Bilbao, en efecto, no aparece referido a la realidad de su entidad espacial específicamente municipal, sino a su condición de ámbito territorial que se desarrolla y se asienta en torno al fenómeno geográfico de la Ría. La ciudad de Bilbao, junto con todos aquellos núcleos municipales que, de una u otra manera, mantienen una relación geográfico-espacial-económica con el eje de la Ría, definen, en el marco del nuevo “escenario” pensado, una única entidad territorial sobre la que van a pesar las grandes transformaciones que se contemplan, formal y funcionalmente, en dicho “futuro imaginado”.

La referencia urbanística de Bilbao, en efecto, ha sido, hasta tiempos muy recientes, el llamado Plan Comarcal, plan cuya primera redacción data del año 1943. Cuatro años más tarde, en 1947, se crea la Entidad Administrativa del Gran Bilbao, entidad que tenía como objetivo gestionar el citado Plan Comarcal. Dicho Plan entra en crisis a partir de los inicios de la década de los ochenta, procediéndose, en primer lugar, a disolver la Entidad Administrativa Gran Bilbao y, a partir de 1983, a adaptar el documento redactado en 1943 a la nueva Ley del Suelo del año 1975. Dicha revisión se realiza municipio a municipio, derogándose, por tanto, el concepto de Plan Comarcal aunque sin que se redacte un documento urbanístico que contemple, como objeto de ordenación, una hipotética Área Metropolitana. Del Plan Comarcal hemos pasado a la diversidad de Planes Municipales pero, en ningún caso, a la concepción del territorio como Área Metropolitana. Y es esta última concepción la que se va a ver, a su vez, reinterpretada para desembocar, en función de ese “futuro imaginado”, en planteamientos que imaginan el escenario a contemplar, en un futuro, como un ámbito metropolitano decididamente supramunicipal.

Un Modelo de Gestión Público-Privado

El “escenario futuro” del territorio de Bilbao se está planteando a través de la intervención de tres marcos institucionales, tanto públicos como privados, de los que se han ido derivando estudios, propuestas y ordenaciones urbanísticas concretas que apuestan, todas ellas, dirigidas desde la encargada de redactar los principios de un Plan Estratégico, por lo que denominan como Revitalización del Bilbao Metropolitano. Estos marcos institucionales son, en primer lugar, la llamada Bilbao Metrópoli-30, el que forman, en segundo lugar, los Gobiernos Regionales, Provinciales y Municipales y, en tercer lugar, Bilbao Ría 2000 que está actuando como Sociedad Gestora de los proyectos que se están emprendiendo, por ahora, en el municipio de Bilbao. Cada una de estas instancias, o conjunto de ellas, tienen un cometido específico en ese proyecto encaminado a revitalizar el territorio que se vertebraba en torno a la Ría.

Estas tres Instituciones se reparten papeles específicos a la hora de acometer la revitalización del Bilbao Metropolitano. Dichos papeles, o responsabilidades concretas, se refieren, en primer lugar, a las "ideas" que están directamente relacionadas con lo que se piensa que sea el Bilbao Metropolitano. Dichas "ideas" aparecen estrechamente vinculadas a las formulaciones de un Plan Estratégico del que se van a derivar las líneas generales que identifican las transformaciones territoriales a emprender. La formulación de estas "ideas" va a ser responsabilidad de la Asociación denominada Bilbao Metrópoli-30. Esta Asociación se crea con el objetivo de impulsar un Plan Estratégico para la Revitalización del Bilbao Metropolitano que ha sido propuesto e iniciado, con anterioridad a la existencia legal de la misma, por el Gobierno Regional y Provincial. Dicha propuesta, en efecto, data del año 1989, mientras que los primeros trabajos de la citada Asociación, de cara a definir "indicadores" para proceder a la revitalización citada, comienzan en 1990. Su constitución legal es del año 1991.

La Asociación Bilbao Metrópoli-30 se constituye como una Asociación de promoción e investigación, marcándose como objetivos el establecimiento de las líneas generales que deben conducir e impulsar el citado Plan Estratégico, definiendo sus contenidos, temas críticos, acciones a emprender..., etc. Es una Asociación, además, que tiene un carácter público-privado, ya que en ella intervienen, en su calidad de Socios Fundadores, Socios Colaboradores y Socios de Numero, entidades públicas y privadas, entre las que destacan todas las Instancias Gubernamentales del País Vasco, Empresas Públicas y Privadas, Ayuntamientos, Colegios Profesionales, Cámaras de Comercio e Industria..., etc.

Los Gobiernos, Regional, Provinciales y Municipales, en su calidad de entidades que también intervienen, como no podía ser de otra manera, en la revitalización del Bilbao Metropolitano, lo hacen adoptando posiciones que tienen que ver, sobre todo, con la legalización de todos y cada uno de los documentos de Urbanismo y Ordenación del Territorio que se van a ir elaborando. Entre ellos, naturalmente, los Planes Generales Municipales, aquellos otros que tienen que ver con la definición de un marco Territorial de carácter Metropolitano, Directrices de Ordenación Territorial y, básicamente, la Ley marco a la que se remiten todas y cada una de las decisiones urbanísticas a tomar. Nos estamos refiriendo a la Ley de Ordenación del Territorio del País Vasco.

Por último, las llamadas Sociedades de Gestión entran en escena cuando ya están tomadas decisiones estratégicas, definidas acciones concretas y elaboradas las propuestas urbanísticas que formalizan unas y otras. Entre estas Sociedades de Gestión cabe destacar la labor que está realizando, en estos momentos, la llamada Bilbao Ría 2000. Esta Sociedad está gestionando, en la actualidad, las intervenciones urbanísticas más emblemáticas que van a contribuir a la materialización de una imagen urbana de la que se pretende que goce de una capacidad de atracción a todos los niveles. Esta Sociedad está registrada con un carácter público. Se constituyó en 1992, participando, inicialmente, en la misma, la Administración Central (Ministerio de Obras Públicas y Transportes, SEPES, Autoridad Portuaria, RENFE, FEVE y el Instituto Nacional de Industria), la Administración Autonómica (Gobierno Vasco, Diputación Foral y Ayuntamiento de Bilbao). En realidad, se trata de una Asociación

Anónima, de capital público, en la que participan, al cincuenta por ciento, la Administración Central y las Administraciones Vascas, contando, además, con el apoyo de la Comunidad Europea.

Un Plan Estratégico para la Revitalización del Bilbao Metropolitano como Marco Global de Referencia

El “futuro imaginado” de Bilbao se plantea, por tanto, en la medida en que se establece una relación, al menos, entre tres marcos institucionales, relación que no se realiza de manera jerarquizada, pasando de las ideas generales hasta las realizaciones más concretas sin retorno posible, por lo que se refiere a sus reconsideraciones críticas. Dicha relación, al contrario, se plantea en base a un esquema de interrelaciones continuas que los tres marcos institucionales establecen entre sí, aunque las ideas que, al final, van a marcar el “escenario pensado” sientan sus bases más sólidas en los presupuestos ideológicos emanados de los estudios y propuesta elaborados por la Asociación Bilbao Metròpoli-30. Estos estudios y propuestas son los que configuran el contenido del llamado Plan Estratégico para la Revitalización del Bilbao Metropolitano. Veamos, por tanto, los presupuestos de este Plan.

El “escenario” del futuro Bilbao se imagina, por tanto, en el marco de una organización metropolitana de la que ha carecido esta ciudad, tanto por lo que se refiere a su sustento legal como a su organización espacio-funcional. Para que tal condición sea posible se establecen, en primer lugar, los “indicadores” indispensables que identifican a las Áreas Metropolitanas, comprobando, a posteriori, si dichos “indicadores” se observan en la situación actual bilbaína, o hay que proceder a transformaciones socio-funcionales específicas para que dichos “indicadores” hagan acto de presencia en el territorio de la ciudad de Bilbao.

Los “indicadores” establecidos son los siguientes: Potencial Demográfico, Recursos Humanos Cualificados, Reconversión Industrial, Diversificación e Internacionalización Industrial, Incorporación a la Industria de los Servicios Avanzados, Desarrollo del Mercado de Servicios Avanzados, Buenas Comunicaciones Interiores, Fácil Acceso desde el Entorno Regional e Internacional, Disponibilidad de Espacio Físico de Expansión, Regeneración del Medio Ambiente, Calidad del Entorno Urbano, Proyección Cultural, Influencia sobre un Amplio Espacio Territorial, Capacidad Política de la Comunidad, Alto Grado de Identidad Ciudadana, Cooperación Sector Público-Privado y Coordinación y Capacidad de Gestión de las Administraciones Públicas.

Establecidos estos “indicadores”, se trata de comprobar si aparecen en el territorio de Bilbao ejerciendo su impulso hacia la consideración de su carácter metropolitano o, por el contrario, su ausencia es un hecho. Para ello, nada mejor que comprobar cuales son, actualmente, las características socio-espaciales-productivas del ámbito territorial de la ciudad de Bilbao, sobre todo en el marco de aquellas variables que mantienen una relación estrecha con los “indicadores” reseñados. Es decir, con aspectos que tienen que ver con la Demografía, Empleo y Formación, Industria,

Servicios Productivos, Transporte y Comunicaciones, Suelo y Vivienda, Calidad de Vida, Administraciones Públicas y Administraciones Metropolitanas y el Área de Influencia del Bilbao Metropolitano.

Potencialidades y carencias asociadas al territorio-base de partida

1. Demografía

Por lo que se refiere a la Demografía, podemos decir, en primer lugar, que el potencial demográfico del sector identificado con el territorio de la Ría alcanza la cifra, aproximada, de un millón de habitantes. Que esta población creció durante los años 60, coincidiendo con el desarrollo industrial de Bilbao, desarrollo demográfico en extensión típico de una sociedad industrial, tal y como se estaba planteando por aquellos años. A partir de 1981, sin embargo, el crecimiento demográfico es negativo, produciéndose, en los últimos años, unos movimientos migratorios internos que han supuesto un trasvase de población desde la "margen izquierda" y Centro de Bilbao (de contenido popular) a la "margen derecha" (de contenido social mas acomodado). Con respecto a este potencial demográfico, podemos decir que no se esperan, al menos a corto-medio plazo, cambios importantes, lo que quiere decir que es necesario plantear la Revitalización del Bilbao Metropolitano sobre la base demográfica de un millón de habitantes. Este potencial representa el 43,4% del total de la Comunidad Vasca, y el 78,6% en el conjunto de la Provincia de Vizcaya, a la que pertenece la ciudad de Bilbao en su calidad de Capital.

2. Empleo y Formación

Por lo que se refiere a la actual capacidad del territorio de Bilbao, para generar Empleo y Formación, podemos decir que el pleno empleo solo se produjo durante la década del desarrollo industrial reseñado. Entre 1976 y 1985, por el contrario, se pierde el 37% de los empleos industriales en el Área Metropolitana, alcanzando la cota máxima, en esa baja de puestos de trabajo, en 1986 (un 25%). En el primer semestre de 1989 se produce cierta recuperación, aproximándose el desempleo al 18%. La Formación del personal laboral, desde la Universidad, se produce más en el marco de las Humanidades que de las Enseñanzas Técnicas, observándose una carencia notable en Cursos de Postgrado Técnicos o de Gestión. Se observa, por tanto, una falta de capacitación en Recursos Humanos.

3. Industria

La Industria, por su parte, se identifica, en la actualidad, con una antigua "zona industrial" en declive. El desarrollo industrial que se produjo, durante la década de los 60-70, se caracterizaba por estar concentrado en pocos sectores intensivos en mano de obra y de escaso nivel tecnológico, con una fuerte vinculación al mercado nacional. Todas estas características explican, en gran medida, la crisis industrial producida. Al tratarse, además, de un desarrollo industrial acelerado ha ocasionado un deterioro importante en el medio ambiente, acumulándose, indiscriminadamente,

usos industriales y residenciales a ambos lados de la Ría, sobre todo en su “margen izquierda”. Superada la Reconversión Industrial, el problema radica en la incorporación de Servicios Avanzados y tecnologías a los nuevos procesos productivos, unido, todo ello, a una diversificación industrial e internacionalización empresarial, capacitación de Recursos Humanos y Regeneración Medioambiental.

4. *Servicios Productivos*

Los Servicios Productivos (Marketing, Diseño, Publicidad, Informática..., etc.) constituyen el mayor valor añadido y de expansión en los países desarrollados. La clave de la centralidad de una metrópoli radica en la fortaleza de su mercado de Servicios Productivos. El futuro del Bilbao Metropolitano depende, en gran medida, de la expansión y especialización de su mercado de Servicios Productivos. Esto supone, a medio-largo plazo, una progresiva interdependencia industria-servicios. Una de las tareas a realizar es concentrar esfuerzos en el desarrollo de Polos de Servicios Avanzados, como puede ser el caso de “Bilbao Plaza Financiera”, alrededor de la Bolsa. El Área Metropolitana de Bilbao necesita, como resumen, un mercado amplio de Servicios Avanzados, mercado que se ve perjudicado, en la actualidad, por la insuficiente cualificación de Recursos Humanos y por la escasa calidad de Entorno Urbano.

5. *Transportes y Comunicaciones*

En Transportes y Comunicaciones se observa una excesiva centralidad del municipio de Bilbao, centralidad que repercute en la forma de llevarse a cabo los accesos a dicha ciudad, así como en su circulación y movilidad interna. Podemos decir, en este sentido, que no se cumplen las condiciones de accesibilidad externa y movilidad interior.

6. *Suelo y Vivienda*

Los problemas que hacen referencia al Suelo y Vivienda, hay que abordarlos teniendo en cuenta que la expansión del Bilbao Metropolitano ha luchado, históricamente hablando, con las limitaciones del espacio físico que han caracterizado al Valle del Nervión. Se ha producido, en este sentido, un agotamiento del suelo urbano en ambas márgenes de la Ría. La situación actual, sin embargo, se presenta muy diferente ante el hecho de poder contar con el suelo que están dejando los conjuntos fabriles y portuarios que se localizaban en torno y a lo largo del territorio de la Ría. Se plantea, por tanto, la necesidad de liberar, para usos residenciales, terciarios y de equipamientos, espacios hoy día ocupados por instalaciones portuarias, o fabriles, obsoletas que encontrarían mejor ubicación fuera del casco urbano propiamente dicho. La gran alternativa, para proceder a la Revitalización del Bilbao Metropolitano, pasa, por tanto, por la Regeneración del Tejido Urbano que se localiza en torno a la Ría, partiendo de la definición del mismo como “eje de articulación territorial”. Se trata de una opción prioritaria para hacer posible la recuperación de la calidad ambiental necesaria a una metrópoli que pretende ser competitiva. El proble-

ma del suelo, en el Bilbao Metropolitano, por último, responde más a la falta de una capacidad de gestión administrativa del suelo existente que a la falta real de disponibilidad del espacio físico.

7. *Calidad de Vida*

La Regeneración del Tejido Urbano es un paso imprescindible para hacer frente a una mayor Calidad de Vida. La Calidad de Vida se expresa por el buen nivel de prestaciones y servicios públicos, por la conservación del medio ambiente, por la oferta cultural y recreativa y por el bienestar social. El Bilbao Metropolitano actual no destaca por la presencia de factores positivos referidos a su calidad de vida. Se incumplen, en este sentido, requisitos fundamentales para que tal calidad de vida sea una realidad. Para que una metrópoli sea capaz de atraer empresas empeñadas en el desarrollo de Servicios Productivos es necesario que la ciudad acogedora de los mismos disponga de un "medio ambiente regenerado", de una "calidad reconocida de su entorno urbano" así como una "proyección cultural" indiscutible.

8. *Administraciones Públicas-Administración Metropolitana*

Pero si algo resulta imprescindible para proyectar el "escenario futuro" del Bilbao Metropolitano es una clara relación, así como el protagonismo, entre las Administraciones Públicas y una Administración Metropolitana. Esta última tiene que tener la capacidad de gestionar, coordinadamente, los servicios públicos y planificar el futuro por encima de las divisiones administrativas que se identifican con los núcleos municipales. En este sentido, se advierte, en el Bilbao actual, una carencia de coordinación y capacidad de gestión de las administraciones públicas sobre la realidad metropolitana, carencia que se extiende a la inexistencia de fórmulas que hagan posible la cooperación entre el sector público y el privado, imprescindible para proceder a la Revitalización, hoy día, del Bilbao Metropolitano.

9. *Área de influencia del Bilbao Metropolitano*

La Revitalización del Bilbao Metropolitano se plantea en el marco de un cambio económico que está implicado, sobre todo, en el paso decisivo a una Economía de Servicios. Este paso está acentuando, si nos remitimos a realidades metropolitanas plenamente materializadas, la influencia que ejercen este tipo de territorios sobre lo más inmediato y adyacente, incluso sobre lo más distante. El Área de Influencia del Bilbao Metropolitano, por tanto, se plantea como una condición indispensable que va a derivarse, necesariamente, de ese salto a escena de la llamada Economía de Servicios. Las Áreas Metropolitanas, por sí solas, proporcionan, para el desarrollo de la citada economía, la densidad de medios humanos y materiales, así como la atmósfera precisa para el auge de los Servicios Avanzados estrechamente ligados al desarrollo de la economía citada. Desde una óptica europea, destaca el alejamiento del Bilbao Metropolitano de los grandes ejes de desarrollo económico. No obstante, su poder de atracción puede estar en fortalecerse como una Región Bisagra, como es el País Vasco, a la que se le brinda la posibilidad de liderar el desarrollo de la vertiente Atlántica.

El Escenario Futuro como confluencia entre Entidad Metropolitana-Regional, Mercado de Servicios Productivos, Recursos Humanos Cualificados y Calidad de Vida

El “escenario futuro” que se plantea para la ciudad de Bilbao, por tanto, se perfila, desde el punto de vista de sus objetivos, como una Entidad Metropolitana competitiva que lidere, además, un Territorio Regional que se identifica con el llamado Arco Atlántico. Su presencia en el territorio supone, en este sentido, implicarse en dos formas de gestión del mismo. Por un lado, aquella que se identifica con el Área Metropolitana propiamente dicha, con el Territorio Metropolitano que se va a vertebrar en torno a la Ría. Por otro lado, aquella otra que va a relacionarse con la condición que se pretende cumpla la Ciudad de Bilbao en su calidad de posible capital del Arco Atlántico. Ambas formas de implicarse en la gestión del territorio están condicionadas, por otro lado, a que la ciudad de Bilbao cuente con un sistema de comunicaciones, tanto externas como internas, pero, sobre todo, externas, que faculten y potencien esa gestión directora que se presenta imprescindible para ver realizada su competitividad.

Plantearse objetivos que desemboquen en la construcción de un Área Metropolitana y un territorio que dirija una Región Europea se consideran, decimos, imprescindibles para generar competitividad. Dicha concepción del territorio, y de la relación que mantiene éste con una Ciudad Capital, se constituye como el primer paso para que dicha entidad territorial se alce como atrayente, condición indispensable para que sea capaz de generar Servicios Productivos que se pongan en valor en función de un Mercado de Servicios Avanzados capaces de ofrecer una alternativa económica a la ya desmantelada industria tradicional bilbaína. Ahora se trata, y así se plantea el “escenario futuro” del territorio, de crear una clara interdependencia entre Industria y Servicios, haciendo de estos últimos la base de una nueva economía. Y todo esto en el marco de una nueva organización territorial de carácter Metropolitano y Regional. Dicho “escenario”, por tanto, se plantea más en clave territorial que como alternativa específica identificada con lo propiamente urbano. El “escenario futuro” de la Ciudad de Bilbao es, en este sentido, un “Escenario Territorial”, lo que quiere decir que los instrumentos de planeamiento que se utilicen, para anticipar, desde el punto de vista del proyecto concreto, la alternativa propuesta, tendrán un alcance que deberá sobrepasar los límites estrictos de lo urbano.

Pero, para que una base territorial, de carácter Metropolitano-regional, tenga capacidad para generar Servicios Productivos, integrados en un mercado de Servicios Avanzados, es necesario contar, al menos, con recursos humanos cualificados que se desarrollen en un ámbito urbano con calidad de vida. La Regeneración Urbana, Ambiental y Cultural, signos que expresan el nivel de vida de una comunidad urbano-territorial, se convierten, de esta manera, en los tres pilares básicos para que una metrópoli sea capaz de producir atracción y convertirse en el asiento de esa nueva estructura económica que va a empeñarse en desarrollar un mercado de Servicios Avanzados.

El “escenario futuro” de la ciudad de Bilbao, por tanto, se imagina que debe asentarse en tres pilares fundamentales:

1. Un primero de carácter Territorial. Se trata de su concepción urbanística como un territorio metropolitano-regional, lo que conlleva la definición de específicos instrumentos de planeamiento enfocados hacia la ordenación de ese ámbito geográfico concreto.
2. Un segundo de carácter industrial-productivo. Se trata de fortalecer económicamente la metrópoli-regional en función del desarrollo de un Mercado de Servicios Avanzados, servicios entendidos como soportes productivos. Se configura, por tanto, un territorio productivo alternativo a la industria fabril clásica, industria que ha dejado de ser el eje del desarrollo social, habiendo sido sometida a una profunda reconversión.
3. Un tercero de carácter cualitativo, tanto por lo que se refiere a los Recursos Humanos como a la Calidad de Vida. Una metrópoli atractiva y, por tanto, competitiva, tiene que contar con Recursos Humanos Cualificados y con un entorno urbano regenerado, tanto en el campo específicamente urbanístico-ambiental como en el cultural. La confluencia de todos estos factores realizan la calidad que exige la nueva estructura económica basada en los Servicios Avanzados que producen, lideran, gestionan y mercantilizan, unos recursos humanos altamente cualificados. Y todo ello, en el marco de un territorio metropolitano con influencia regional.

Contenidos y Propuestas Concretas del Plan Estratégico

El primer paso metodológico, encaminado a definir el "escenario futuro" de la ciudad de Bilbao, se identifica con la redacción del llamado Plan Estratégico. Se trata de un documento de análisis, estudio y propuestas, que elabora, como ya hemos indicado, la Asociación Bilbao Metrópoli 30. Este Plan constituye el marco de referencia de todas y cada una de las actuaciones que se llevarán a cabo en Bilbao y en el territorio de la Ría, es decir, en lo que se va a denominar, también en este documento, Bilbao-Metropolitano. De hecho, esta Plan Estratégico se redacta para Revitalizar el Bilbao Metropolitano.

El Plan establece una serie de propuestas en función de una serie de aspectos y condicionantes que aún no se observan, ni se cumplen, en el conjunto de Territorio Metropolitano de Bilbao, aspectos que constituyen elementos básicos para comenzar a pensar que es posible revitalizar dicho territorio si se llevan a cabo acciones concretas que los desarrollen y los materialicen. Estos aspectos se tratan, en el marco del Plan Estratégico, como Temas Críticos, constituyéndose como los puntos de referencia básicos para emprender actuaciones urbanísticas concretas. Estos Temas Críticos hacen referencia a la "Inversión en Recursos Humanos", a la consolidación de una "Metrópoli de Servicios en una Moderna Región Industrial", a los problemas de la "Movilidad y Accesibilidad", a la necesaria "Regeneración Urbana y Medio-ambiental", a la consecución, para el territorio de Bilbao, de una potente, competitiva y atrayente "Centralidad Cultural", así como a la ineludible "Gestión Coordinada de las Administraciones Públicas y el Sector Privado". Veamos que significan cada uno de estos Temas Críticos y cómo condicionan y definen, en base a su interrelación, un

Plan Estratégico que va a marcar los pasos metodológicos a seguir para proceder a la Revitalización del Bilbao Metropolitano. Es esta Revitalización la que va a dar forma anticipada al "escenario futuro" que se está planteando para el Territorio Metropolitano de Bilbao.

1. Inversión en Recursos Humanos

Una Metrópoli tiene que contar con todos los medios para capacitar sus Recursos Humanos, por cuanto no hay competitividad sin producción de conocimientos. Las Universidades tienen, en este sentido, un papel fundamental, debiendo adaptar sus Planes de Estudios a las actuales necesidades sociales, incorporando nuevas especialidades y cursos de Tercer Ciclo. Las Empresas, por su parte, también tienen necesidad de poner en marcha sus propios mecanismos de reciclaje y formación permanente de su personal. El Plan Estratégico establece que esta cualificación de Recursos Humanos debe plantearse en cuatro Áreas de Actuación: Universidad y Formación de Postgrado, Formación Profesional, Formación y Empleo y Política de Recursos Humanos de las Empresas. Uno de los factores claves de la "competitividad" de las empresas y naciones se mide por la cualificación de sus Recursos Humanos.

La Universidad debe plantearse de tal manera que sus Facultades y Planes de Estudios permanezcan constantemente vinculados al tejido económico metropolitano, potenciando, de esta forma, un factor de "centralidad" para la metrópoli, sobre todo por sus actividades docentes y de investigación a nivel internacional.

El Plan Estratégico considera, en este sentido, que es muy importante la "internacionalización de la Universidad", así como que dicha "internacionalización" se desarrolle en base a un "plan de enseñanzas tecnológicas" estrechamente vinculadas a una Escuela Internacional de Negocios. Tendencia, por tanto, hacia la creación de Universidades Politécnicas, separando los Estudios Humanísticos de los Técnicos, y reactivando las enseñanzas universitarias en materias tecnológicas. Para que dicha "internacionalización" sea un éxito se considera imprescindible la acogida a estudiantes y profesores, es decir, la dotación de infraestructuras que la hagan posible.

2. Metrópoli de Servicios en una Moderna Región Industrial

Se plantea que la "Industria Moderna" y los llamados "Servicios Productivos" son inseparables. La economía de una Metrópoli se concibe en términos de un "mix" de actividades industriales y de servicios con auténtico valor añadido. La transformación económica de Bilbao tiene su clave, en este sentido, en el desarrollo de los "servicios avanzados". El Plan Estratégico propone, de esta manera, un número limitado de "polos de servicios avanzados" que permitan formular proyectos ambiciosos de dimensión internacional.

Se trata, en última instancia, de eliminar la dicotomía entre industria y servicios, entendiendo la nueva producción como una complementariedad entre ambos conceptos. Todo ello, naturalmente, exige un entorno adecuado que permita una oferta de actividades de ocio. El Plan plantea, en este sentido, por ejemplo, la construcción de un Palacio de Congresos.

La potenciación de estos "servicios avanzados" aparece directamente relacionada con la recualificación de las áreas industriales obsoletas. Es así como se ven estas áreas con un gran potencial, ya que van a permitir, mediante la recualificación correspondiente, la localización de esos "servicios" que una actividad industrial moderna está en situación de potenciar. Es en este marco transformador en el que el Plan Estratégico propone la redacción de lo que se denomina como "Plan Territorial Parcial" del Bilbao Metropolitano, plan que, como veremos más adelante, se extiende a todo el territorio que se vertebra en torno a la Ría, y del que se van a derivar todas y cada una de las propuestas urbanísticas que van a permitir materializar el marco físico y la imagen urbana que dotará de centralidad y competitividad al territorio bilbaíno.

La implantación de los "servicios avanzados" está supeditada a la presencia de un entorno urbano adecuado, así como a la potenciación de factores que condicionen la localización empresarial, sobre todo los que se refieren al Puerto, Aeropuerto, Bolsa y Feria de Muestras. Los Programas de Actuación previstos, que hagan posible el desarrollo de "servicios avanzados", se refieren, fundamentalmente, a la creación de una "Imagen y Atractivo Exterior del Bilbao Metropolitano", a la "Promoción de Proyectos Empresariales de Futuro", al "Desarrollo de Infraestructuras y Servicios de Telecomunicaciones" y a la consolidación de "Bilbao como Plaza Financiera".

De todos ellos, la creación de una "Imagen Exterior" se considera fundamental. Se está planteando, en este sentido, una relación muy directa entre la implantación industrial, tanto de Industrias Modernas como de Servicios Productivos.

Avanzados, y un entorno urbano atrayente. Para la creación de esta "Imagen Exterior", el Ayuntamiento de Bilbao prevé consolidar una imagen favorable de la ciudad en el exterior mediante su participación en tres grandes Redes de Ciudades: Las que relacionan entre sí las Ciudades Puerto, las Capitales Culturales y los Centros Financieros.

Se pretende crear, también, una "marca" común para los proyectos metropolitanos, concibiéndolos, por tanto, como "proyectos de firma única" que puedan ser comunicados al exterior con mayor éxito y con una imagen corporativa común que inspire confianza en el exterior y adhesión entre los ciudadanos. Todo ello va a traer consigo el lanzamiento de un "Diseño de una Marca y un Slogan" para la metrópoli.

Con este Plan Global de Imagen se da a conocer a empresas e instituciones nacionales e internacionales cuales son las "ventajas competitivas" de la metrópoli, como centro de servicios y foco de desarrollo económico y cultural.

3. *Movilidad y Accesibilidad*

La "competitividad" y "centralidad" de los espacios metropolitanos modernos está determinada por su posicionamiento dentro de los sistemas de comunicaciones, tanto los específicamente internos a las urbes como los externos que facilitan sus relaciones con su medio circundante y su accesibilidad a todos los niveles. Esta accesibilidad, por ejemplo, es la que proporciona el Puerto Autónomo de

Bilbao. Puerto que constituye, en la actualidad, la fortaleza más importante de su espacio metropolitano, fortaleza reforzada por la ampliación emprendida. Es en este marco de la Movilidad y Accesibilidad en el que el Plan Estratégico propone la redacción de un documento urbanístico-administrativo que establezca las relaciones entre todos y cada uno de los elementos que constituyen la base de una ordenación territorial amplia. Se trata del Documento denominado Directrices de Ordenación Territorial:

Entre los objetivos propuestos, desde el Plan Estratégico, para facilitar la movilidad y la accesibilidad, nos encontramos aquellos que hagan posible la "movilidad interna", asegurando las conexiones entre las distintas subcomarcas, lo que facilitan la conexión con los grandes ejes de comunicación viarios y ferroviarios de ámbito Europeo, un Puerto dotado de instalaciones ampliadas, un Aeropuerto Internacional que actúe como centro vertebrador de las conexiones aéreas en la vertiente atlántica..., etc.

La movilidad y accesibilidad se plantea, al final, como la relación entre cuatro grandes temas: Comunicaciones internas urbanas, accesos a la ciudad y al espacio metropolitano, Aeropuerto y Puerto Comercial-Industrial.

Con respecto a la movilidad interna, la construcción del Ferrocarril Metropolitano se interpreta como la columna vertebral de la oferta de transportes en la metrópoli. Junto a dicho ferrocarril Metropolitano aparece, en importancia, la localización de una Estación Intermodal que faculte los intercambios entre las distintas modalidades de transportes urbanos y metropolitanos. Todo esto va a traer consigo la reorganización y reestructuración de las actuales comunicaciones que se realizan a lo largo de todo el territorio de la Ría, y entre ésta y la ciudad de Bilbao, sobre todo aquellas que se apoyan en el ferrocarril. Dicha reestructuración va a estar muy relacionada, a su vez, con aquella otra que se propone, y que va a afectar, a las áreas industriales obsoletas. Algunas de las actuaciones urbanísticas más emblemáticas, como la de Abandoibarra, donde se encuentra, actualmente, el Museo Guggenheim y el Palacio de Congresos, se van a materializar en la medida en que, también, va a reestructurarse el paso del ferrocarril por la ciudad.

La ampliación del Puerto, también está en relación con la idea de liberar de instalaciones portuarias antiguas al "centro de la ciudad", lo que va a permitir, a su vez, emprender la materialización de actuaciones emblemáticas sobre los terrenos que se han liberado de las citadas instalaciones.

Se da, así mismo, una relación, muy directa, entre reestructuración de la movilidad interna y construcción de líneas ferroviarias y Estación Intermodal ligadas al asentamiento, en el centro de la ciudad, de actividades terciarias con capacidad para financiar, a través de actuaciones inmobiliarias concretas, en las que se compagina la necesidad de dotar a la ciudad de esa "centralidad" con la potenciación y desarrollo de los llamados Servicios Productivos Avanzados, las obras de infraestructuras indispensables que realicen la "estrategia central" que demanda. Es el caso, por ejemplo, de la Estación Intermodal, en la que se prevé una importante superficie de espacio terciario que financiaría, según el Plan Estratégico, la práctica cobertura de los costes del proyecto.

4. *Regeneración Medioambiental*

La degradación del medio ambiente, al final, es un factor decididamente disuasorio para la instalación de nuevas empresas industriales y de servicios. La Regeneración Medioambiental puede convertirse, de esta manera, en el emblema más visible de la revitalización del Bilbao Metropolitano. Y ello, partiendo, sobre todo, de la idea de que las superficies industriales, o portuarias, que aún permanecen en el centro de la ciudad dejen paso a nuevos usos terciarios y de equipamientos. La Ría debe convertirse, de nuevo, en el eje articulador de la metrópoli pero ejerciendo un papel distinto, más acorde con el nuevo modelo de ciudad.

El Medio Ambiente hay que contemplarlo como una oportunidad de futuro, y todo ello en el marco en el que se está proponiendo la recuperación de los "espacios abandonados". Recualificación de los espacios urbano-industriales obsoletos, para usos terciarios que desarrollen esa "industria de los servicios", y recuperación del Medio Ambiente se convierte en una misma estrategia, ya que ambas "soluciones" cooperan en la puesta en escena de una misma alternativa. Y todo ello, por cuanto se entiende que la Regeneración Medioambiental, en el Área Metropolitana de Bilbao, puede constituir un factor crucial de renovación de la imagen de la urbe, permitiendo ganar posiciones de centralidad en el Sistema Europeo de Ciudades.

Si la degradación ambiental aparecía, en tiempos pretéritos, unida, incuestionablemente, a la actividad industrial, formando parte, esa degradación, del paisaje, ahora es la presencia de un medio ambiente adecuado, regenerado y atractivo, el que puede permitir el desarrollo de la industria, ya que ésta se ha desvinculado de lo más tradicional de la actividad, inmiscuyéndose, en contrapartida, con el desarrollo de Servicios Productivos Avanzados o, en cualquier caso, para caminar estrechamente vinculada con estos últimos. En cualquier caso, lo que debe quedar muy claro, tal y como establece el Plan Estratégico, es la estrecha relación que se está estableciendo entre Regeneración Medioambiental, Calidad de Vida y Competitividad para atraer empresas cuya localización depende, cada vez más, de factores asociados a un alto nivel de vida.

5. *Regeneración Urbana*

Un desarrollo urbano caótico, típico de la etapa industrial extensiva que vivió la ciudad-comarca de Bilbao en la década de los años 60-70, permitió la localización, en pleno casco urbano, de instalaciones industriales y de grandes infraestructuras que consumían una enorme cantidad de espacio. El impacto de la crisis económica ha revelado, de una parte, la obsolescencia de un buen número de estas actividades industriales, así como la necesidad de liberar estos amplios espacios urbanos del uso industrial-portuario tradicional. En consonancia con la creación de un medio ambiente atractivo y la necesidad de disponer de un suelo regenerado que se ofrezca a una industria moderna, compatible con una producción de servicios avanzados, se plantea la reutilización de los espacios tradicionales deteriorados en el marco de la recuperación del conjunto de la Ría. Se potencia la Ría como eje vertebrador de la nueva aglomeración, creando ejes integradores de los núcleos de población de las márgenes de la Ría y de dichas márgenes entre sí. Dicha recuperación no sólo debe plantearse para

dar posibilidad de localización a las nuevas entidades industriales y de servicios productivos sino, también, para crear un nuevo hábitat urbano cuya excelencia va a constituir un factor determinante de la calidad de vida de la metrópoli, lo que va a auspiciar un criterio de localización preferente para empresas y recursos humanos altamente cualificados.

Las propuestas de Regeneración Urbana deben hacer frente al fortalecimiento de un parque de viviendas que satisfaga las necesidades de la población, tanto en sus aspectos cuantitativos como cualitativos. Así mismo, dicha Regeneración Urbana debe imponer un sistema de equipamientos colectivos a disposición, y en estrecha relación, con un hábitat urbano excelente y de una elevada calidad de vida. Tampoco debe faltar, en el marco de estas propuestas regeneradoras, un conjunto de edificaciones emblemáticas que contribuyan a fomentar la centralidad social y cultural de la metrópoli, mejorando la imagen y el atractivo de la urbe bilbaína.

Todas estas propuestas, emanadas de la ideología del Plan Estratégico, se tienen que plantear en el marco de un Sistema de Planeamiento y Gestión del Suelo que involucre a las distintas administraciones públicas y a la iniciativa privada, Sistema de Planeamiento del que se propone que se materialice en el marco del llamado Plan Territorial Parcial del Bilbao Metropolitano, figura urbanística repetida una y otra vez por los redactores del Plan Estratégico. Se entiende, en este sentido, que tras el estudio de los indicadores que deben impulsar el Bilbao Metropolitano, así como de las propuestas concretas que se derivan de los mismos y que se concretan en el Plan Estratégico, es la figura urbanística del Plan Territorial Parcial la que debe tomar protagonismo para establecer las variables físico-urbanísticas del “escenario futuro” que se está pensando para el territorio de Bilbao. De hecho, uno de los aspectos fundamentales del Plan Territorial Parcial es reinvertir el sentido histórico que, hasta ahora, ha tenido la Ría y sus dos márgenes. Dicho sentido ha estado más pendiente de hacer de dicho eje un “vertedero industrial”, estando ligados sus márgenes a la lógica de un servicio industrial no controlado desde variables medioambientales, que a la idea, que se pretende ahora, de recuperar los márgenes como sistemas de espacios libres, a manera de parques lineales, que sirvan a la cualificación de un ambiente urbano que demandan las industrias modernas y los Servicios Productivos Avanzados con los que se quiere dotar al territorio metropolitano de Bilbao.

Probablemente, el Plan de Regeneración Urbana, que se plantea en el marco del Plan Estratégico, sea lo más llamativo que se está proponiendo para la ciudad de Bilbao, y ello por la sencilla razón de que se está partiendo, ideológicamente hablando, de la creación, previa a cualquier otra cuestión, de una imagen de Bilbao que comience a producir sus frutos por lo que respecta a la atracción que está llamada a ejercer de cara a la nueva industrialización y protagonismo político-administrativo que se piensa ejercerá en el marco territorial del llamado Arco Atlántico.

Dicha atracción es el eje en torno al cual giran todas y cada una de las propuestas que se debaten en el seno del Plan Estratégico, desde la presencia de un hábitat urbano de calidad, como uno de los factores determinantes de la capacidad de una metrópoli para convertirse en foco de atracción de inversiones y recursos humanos, hasta las edificaciones emblemáticas que extienden, aún más, esa imagen externa, incorporando a Bilbao a un circuito socio-cultural con capacidad para hacer de dicha

atracción un proceso irreversible, incorporando, al conjunto de las demás inversiones, de carácter industrial y de servicios avanzados, una oferta de ocio que contribuya a conformar la centralidad y el atractivo de la metrópoli en el exterior.

De los grandes Programas de Regeneración Urbana que se proponen hay dos que resaltan sobre todos los demás. Uno de ellos se debate en el marco de las "figuras de planeamiento" a adoptar para formalizar y gestionar las alternativas urbanísticas consensuadas. El otro se refiere a las acciones concretas e inmediatas a materializar que se derivan del citado marco urbanístico previamente definido. La figura de planeamiento propuesta por el Plan Estratégico, como ya hemos reseñado, es el Plan Territorial Parcial. Este Plan se plantea ante la necesidad de contar con un instrumento de planeamiento de carácter director, para el Área metropolitana, que posibilite la articulación de las opciones de Planeamiento Municipal en un marco más amplio de Ordenación del Territorio, al que haya de atribuirse las funciones de cubrir las necesidades de carácter supramunicipal y equilibrar el desarrollo de los distintos municipios. Dicho Plan Territorial se promueve, en 1992, mediante la redacción de un Convenio, por el Gobierno Vasco y la Diputación de Vizcaya.

Por lo que se refiere a específicas Acciones Concretas, hay que destacar, por encima de todas, a la actuación en Abandoibarra. Se trata del lugar donde se encuentra el Museo de Guggenheim, el Palacio de Congresos, y donde se van a construir viviendas de lujo, equipamientos de prestigio y una gran torre de oficinas, derivado, todo ello, del concurso de proyectos que se adjudicó al arquitecto Pelli. En el Plan Estratégico, esta acción está calificada como Actuación Prioritaria, comparándola con otras actuaciones que han tenido lugar en otras ciudades, como el llamado Pasillo Verde de Madrid, que supuso la revitalización de la zona sur de la capital de España. Con la operación de Abandoibarra se pretende incorporar un amplio espacio, obsoleto de partida, mediante la eliminación de instalaciones portuarias-industriales y eliminando barreras identificadas con el ferrocarril que servía a las citadas instalaciones. También ponen de ejemplo la recuperación urbanística de la fachada costera de Barcelona, donde también se llevó a cabo una operación semejante.

7. Centralidad Cultural

La gran mayoría de las acciones, hasta ahora propuestas, siempre dentro del marco ideológico del llamado Plan Estratégico, no parecen ocultar su verdadero sentido e interés: Recuperar a la ciudad de Bilbao, a su Territorio Metropolitano, como entidad espacial competitiva, para lo cual deben emprenderse todo tipo de acciones que hagan de dicho territorio un lugar poseído de atracción, es decir, dotarlo, ante todo, de condiciones de centralidad. De esta forma, la "centralidad urbana" se convierte en objetivo y fin. Todo, o casi todo, depende de la materialización de condiciones de centralidad.

En el marco de esa "centralidad urbana", aquella que hace referencia específica a la "centralidad cultural" adquiere una importancia especial, ya que la cultura se entiende, en nuestra época, como algo que acompaña, adorna y valora al resto de las actividades más implicadas en la base económica de una sociedad. La cultura, en nuestros tiempos, está considerada como una industria más, como una activi-

dad que se integra, con toda claridad, en esa generalidad que el Plan Estratégico denomina como Servicios Productivos Avanzados. De ahí que la variante de la “centralidad”, que toma como objeto a la cultura, se presente como uno de los aspectos más importantes que juegan un papel fundamental en la revitalización del Bilbao Metropolitano.

La sociedad moderna, como se establece en el Plan Estratégico, demanda a toda metrópoli de una proyección internacional, una personalidad cultural sólida y una amplia oferta de actividades recreativas. La Metrópoli de Bilbao, en este sentido, tiene necesidad de disponer de nuevos factores de atracción para liderar el área de influencia que le corresponde por su tamaño e importancia económica. La calidad de la oferta urbana de actividades recreativas y de ocio es una condición de la centralidad de una metrópoli. Esto quiere decir, que hay que configurar a Bilbao como un obligado punto de referencia de los circuitos e industrias culturales que se desarrollan a nivel internacional, adquiriendo las características de un “mercado cultural dinámico”.

Es así como, desde el Plan Estratégico, se plantea la necesidad de que Bilbao cuente, a corto plazo, con un Palacio de Congresos y Opera, así como con un museo de Arte Contemporáneo de prestigio internacional, sin olvidar un gran centro cultural, Estadio Olímpico, Palacio de deportes, Edificios Polivalentes (Congresos, Auditorio, Ópera..., etc.).

El Plan Estratégico establece que una metrópoli que no tenga ofertas culturales genera una pérdida de competitividad, por cuanto la oferta de actividades culturales y de ocio de calidad constituye hoy día un factor básico de mejora de la calidad de vida y de atracción de actividades económicas y recursos humanos altamente cualificados.

El Plan Estratégico como propuesta de un nuevo tipo de relaciones socio-productivas

El Plan Estratégico, por tanto, se configura como el mecanismo básico a través del cual se establece y define el “escenario futuro” de Bilbao. Dicho “escenario” es, ante todo, un Área Metropolitana, es decir, una entidad espacial para cuya Ordenación Urbanística y Gestión es necesario contar con mecanismos administrativos de carácter supramunicipal.

Establecido el ámbito territorial, que configura el “escenario futuro” de la ciudad de Bilbao, el Plan Estratégico procede a definir las acciones a emprender, configurando, de esta forma, el contenido del “escenario” previsto. Si hay algo que define al citado contenido es su insistencia en los “aspectos cualitativos” de las operaciones a emprender, y todo ello desde la apuesta por la reconversión de una situación socio-económica-urbanística que, hasta ahora, se ha distinguido por encauzar sus recursos y beneficios desde una óptica cuantitativa. Si la “reconversión industrial” se ha convertido, en los últimos años y para el caso específico de Bilbao, en una operación tanto más necesaria, según indicadores económicos muy concretos, como dramática y dolorosa, sobre todo para la mano de obra implicada en la misma, lo que ahora se está planteando, a través del Plan Estratégico

que estamos reseñando, es una "segunda reconversión" medida, esta vez, en clave "urbánico-territorial".

Lo que sucede es que, con esta "segunda reconversión", están entrando en juego factores que sobrepasan lo que, normalmente, entendemos por "entidad urbana", ya que no se trata sólo de recomponer el espacio urbano, dotándole de la "cualidad" que se le está exigiendo desde instancias económicas y sociales, sino de implicar, en dicha "reconversión", a aspectos que tienen que ver con la "calidad de vida", con la "atracción" que tiene que ejercer la metrópoli, con la construcción de un "nuevo territorio" donde la "centralidad" sea el punto de mira al que se dirigen los nuevos modos de inversión económica..., etc. Ahora, se trata no sólo de reconvertir el espacio urbano, el conjunto territorial metropolitano, sino de ofrecer un "alternativa social" acorde con la reconversión espacial emprendida. Se está planteando, en este sentido, no sólo una nueva manera de entender el uso del espacio, tanto urbano como metropolitano, sino una nueva manera de organización social, unas "nuevas relaciones de producción" que exigen, en contrapartida, unas "nuevas relaciones socio-espaciales".

El Plan Estratégico es una alternativa espacial, de acuerdo, pero, ante todo, está planteando los resortes en los que debe moverse una nueva organización social. El "escenario futuro" de Bilbao, según se plantea en el Plan Estratégico, no es sólo una anticipación de lo que va a ser su espacio metropolitano sino, ante todo, la anticipación de lo que se pretende que sea una nueva forma de concebir las relaciones sociales y de producción.

Y son estas relaciones sociales y de producción, concebidas en el marco territorial de un Espacio Metropolitano, las que se están requiriendo de manera cualitativa, ya que en ello se encuentra la clave para que dicho Espacio Metropolitano adquiera características de centralidad, tanto productivas, culturales, medioambientales..., etc., por cuanto dicha centralidad se constituye, en estos momentos, como el aspecto fundamental que alimenta una nueva manera de entender la producción. El Plan Estratégico está planteando, en efecto, cualidad para los "recursos humanos", cualidad para la "movilidad y accesibilidad", los sistemas de movilidad urbana e interurbana no sólo como infraestructuras materiales que funcionen, sino como artefactos que atraigan inversiones sociales y económicas, en la medida en que contribuyen a cualificar, también, el entorno urbano y medioambiental. Y, por supuesto, también se plantea la cualificación de la ciudad, de sus tejidos urbanos, de sus conjuntos residenciales históricos, de todo aquello que contribuya a exteriorizar una imagen amable de lo urbano, que potencie su poder de atracción. Se está cualificando, por tanto, la calidad de vida, planteando una sociedad que parece no entender de conflictos sociales, una sociedad, por tanto, amorfa, pretendidamente igualitaria y equitativa, donde todos gocen de un nivel de vida que haga atrayente, una vez más, a la ciudad.

¿Se está construyendo una sociedad sin conflictos, sin contenidos de clase?. En el Plan Estratégico se es consciente de este problema, no eludiendo que en la sociedad que se desea construir, al menos en el camino que nos lleva a ella, existe la desigualdad y los conflictos sociales correspondientes. Sin embargo, el modelo social que se plantea, el "escenario futuro", elude estos problemas en la medida en que dicho sistema, para que funcione, tiene que apoyarse en una nueva manera de entender la llamada "beneficencia social". En cualquier caso, plantea un plan de Acción Social

que trata de compaginar la existencia de desfavorecidos, socialmente hablando, con la productividad que se está exigiendo.

“La articulación de una sociedad más equitativa, humana e integrada, se dice en el Plan Estratégico, constituye, además de una exigencia para alcanzar cotas más altas de competitividad internacional a largo plazo, sobre todo, un estricto objetivo de justicia. En consecuencia, resulta prioritario invertir el proceso de profundización de la dualización social existente, motivado tanto por la crisis económica, como por la pervivencia e, incluso, agravación de la virtualidad de otras fuentes de exclusión (drogadicción, deficiencias, tercera edad, entre otras). Las Administraciones públicas, se dice en el citado documento, y la sociedad en su conjunto están llamadas a satisfacer las necesidades de un importante número de ciudadanos de la Metrópoli que sufren situaciones de exclusión, con el fin de lograr, a través del esfuerzo solidario y compartido, la consecución de una mejora en las condiciones de vida del conjunto de la población metropolitana”.

El Plan Territorial Parcial como figura de Planeamiento adoptada para la Revitalización del Bilbao Metropolitano

La figura urbanística elegida, para proceder a la revitalización del Bilbao Metropolitano, es el Plan Territorial Parcial. Dicha figura está considerada, como tal, en la Ley de Ordenación del Territorio del País Vasco, ley que cuenta con aprobación oficial desde 1990.

Los Planes Territoriales Parciales, según esta Ley, se formulan para aquellos ámbitos concretos que, por razones de sus características y situación, requieran una ordenación detallada. El ámbito objeto de los Planes Territoriales Parciales se define en base a parámetros que no obligatoriamente habrán de coincidir con las divisiones administrativas municipales, debiendo tomarse en consideración las diversas circunstancias incidentes sobre un espacio físico determinado. La elección de esta figura de planeamiento, para proceder a la ordenación del territorio de Bilbao, se establece por cuanto lo que se está requiriendo es un proceso de transformación espacial que supera el ámbito municipal.

Estos Planes Territoriales Parciales tienen la facultad de determinar objetivos de ordenación a partir del análisis de situaciones territoriales, económicas y de sus posibilidades de evolución. Están muy relacionados, por tanto, con territorios de los que se prevé un cambio radical en sus estructuras económico y sociales. Establecen, en este sentido, los espacios aptos para servir de soporte a las grandes infraestructuras. Recordemos, en este sentido, los planteamientos que se hacían desde el Plan Estratégico, sobre todo aquellos que incidían en la necesidad de que los “espacios metropolitanos” estuviesen dotados de unas grandes condiciones de movilidad, tanto internas como externas.

Una de las determinaciones urbanísticas más importantes, que están llamadas a ser explicitadas en estos Planes Territoriales Parciales, es la que se refiere a la remodelación, regeneración o rehabilitación, de los espacios obsoletos, producto del abandono-crisis de antiguas instalaciones industriales, con el fin de evitar, se

dice, su degradación o de conseguir su recuperación para usos, total o parcialmente, distintos.

En el ámbito de estos aspectos legales, el Plan Territorial Parcial establece, como objetivos generales, aquellos que hacen referencia, por un lado, a la urgencia de generar y atraer un nuevo tipo de industria capaz de modernizar la tradicional estructura económica que ha distinguido, hasta ahora, al territorio de la Ría Bilbaína y, por otro, incrementar y diversificar los servicios, introduciendo aquellos más singulares, y de mayor productividad, propios de una capital que apuesta por serlo en un ámbito geográfico más amplio. Dichos objetivos, como puede observarse, están extraídos y se corresponden, con toda claridad, con lo establecido, previamente, en el Plan Estratégico.

Ello es así, por cuanto por lo que realmente se está apostando, como ya hemos visto, es por la reconstrucción de la base productiva bilbaína, para lo cual es imprescindible transformar radicalmente su base espacial actual. Y es precisamente con el objetivo de proceder a dicha transformación cómo se plantea el Plan Territorial Parcial. Los redactores de dicho "plan" establecen, con toda claridad, que relanzar la economía de Bilbao significa, ante todo, transformar el "chasis" físico de la aglomeración. Se trata, por tanto, de proceder a un cambio económico para el que resulta fundamental ofrecer otro soporte territorial muy distinto del que, hasta el momento, ha distinguido a la industria tradicional. Y todo ello, por cuanto las nuevas industrias que se plantean, sobre todo aquellas que se basan en la producción de "servicios avanzados", requieren de un marco urbano adecuado que se constituya como un entorno atrayente. Y es este marco atrayente el que se convierte en objetivo de proyecto desde el Plan Territorial Parcial. "Las bases físicas heredadas, se dice, la configuración y organización del área de Bilbao, el modo en que está ocupado el suelo hoy, son disuasorias para la reconversión de su economía y para la implantación de la renovada actividad que debe caracterizar al Bilbao Metropolitano del futuro".

Esta transformación espacial no se puede alcanzar abordándola puntualmente, sino que requiere un planteamiento de conjunto. Y es este planteamiento el que se pretende ofrecer desde el Plan Territorial Parcial. Se considera, en este sentido, al territorio que se vertebra en tono a la Ría, como un lugar poseído de un excepcional valor de oportunidad, ya que goza, de partida, de una gran dimensión, de una gran cantidad de suelo al que sólo le cabe la posibilidad de reconvertirse, ya que si continúa como hasta ahora no permitirá potenciar su capacidad de ser atrayente para esa industria nueva que va a estar estrechamente vinculada con los Servicios Avanzados. "Su estado de urbanización, por otro lado, aunque con la desurbanización de sus bordes, se configura como un espectáculo en potencia por su condición de macrosolar".

Su centralidad es otra de las características que va hacer posible la transformación que se plantea, sin olvidar la posibilidad de su utilización parcial y progresiva, debido a factores como la disponibilidad inmediata de áreas ya en desuso. En suma, un magnífico patrimonio acumulado de la metrópoli, de toda la metrópoli, no sólo de los municipios ribereños, que supone la mejor de sus bazas para competir en Europa. "Hoy como ayer, estos suelos llanos del estuario del Nervión siguen siendo los mejores de Bilbao, y posiblemente de todo el País Vasco".

El ámbito de Plan se extiende a la llamada Área Funcional del Gran Bilbao, área que incluye un total de 34 municipios. Se parte de dos premisas. La primera de

ellas se refiere al tratamiento diferenciado que se otorga, a lo largo de todo este estudio, al ámbito de la Ría, dada la oportunidad estratégica que encierran los suelos del estuario para la futura reactivación económica. La segunda premisa es que el soporte que los mismos pueden ofrecer, a una nueva actividad económica, resulta imposible de encontrar en ningún otro espacio del Área Funcional. Dichos suelos, por ello, son objeto de un estudio pormenorizado.

El “escenario futuro”, por lo que se refiere a las principales variables socio-económica, tal y como se plantea en este Plan Territorial Parcial, es que la población no crecerá, estabilizándose en torno a unos efectivos totales muy similares a los que presenta en la actualidad. Tendremos, en segundo lugar, una población más envejecida, lo que implica un cambio de tendencia en las necesidades sociales y un reajuste de las políticas de equipamientos destinadas a satisfacerlas. El Plan Territorial Parcial prevé, por último, un crecimiento del empleo del 18%, en el horizonte del año 2012, lo que va a suponer una creación de 52.000 puestos de trabajo.

Pero, lo más importante de este Plan Territorial Parcial es la apuesta por el espacio de la Ría como una gran “área de oportunidad”, para la reestructuración y revitalización de la metrópoli bilbaína. El “modelo territorial” que se plantea, en el marco de esa concepción del espacio de la Ría como “área de oportunidad”, implica llevar a cabo la integración de las dos márgenes de la Ría junto a un aprovechamiento máximo de la potencialidad que los frentes de agua tienen para generar espacios urbanos de alta calidad. También supone descongestionar las áreas urbanas actuales, especialmente las que se localizan en los municipios de la “margen izquierda”, es decir, la más castigada en tiempos pasados. Dicho “modelo” implica, a su vez, la potenciación y creación de zonas de actividad económica donde la industria y los servicios se mezclen y complementen en un mismo espacio. Recolonizar las áreas abandonadas, o en vías de abandono, por otras actividades industriales, y todo ello mediante la creación de nuevas áreas de actividad económica industrial-terciario, la creación de zonas mixtas de residencia y servicios y los correspondientes equipamientos. Dicho “modelo espacial” se complementa con la recuperación de los terrenos de las antiguas explotaciones mineras y con el aprovechamiento de la potencialidad de desarrollo del entorno del aeropuerto.

La lógica del Plan Territorial Parcial está estrechamente relacionada con la creación de una base territorial que sea capaz de transformar la economía bilbaína. Dicho Plan establece que si la Ría ha sido, hasta ahora, el eje sobre el que ha girado la lógica de la conurbación bilbaína, esta Ría debe convertirse, a partir de ahora, en el espacio que debe acoger el cambio. “La transformación física que constituye el pilar de la propuesta, se dice, se basa en la construcción de infraestructuras, previa demolición sistemática de la obsolescencia, tanto de las instalaciones industriales como portuarias y ferroviarias. Se propone, en definitiva, un completo proceso de reurbanización del entorno de la Ría, desde Bilbao hasta el Abra (el Puerto), en ese extenso conjunto de áreas genéticamente periféricas pero con centralidad latente no sólo por su posición sino por el atractivo que encierran en sí mismas, al apoyarse en los apetecidos frentes de agua. Los suelos llanos del estuario reurbanizados constituyen el ámbito más adecuado para albergar la nueva economía metropolitana, la localización potencial de la innovación, el espacio idóneo para implantar los nuevos

usos y actividades que generen la nueva base económica, moderna y diversificada de la metrópoli”.

Revitalizar el Bilbao Metropolitano a partir de Estrategias de Centralidad

Una vez definidos los principios elementales que deben conducir la revitalización del Bilbao Metropolitano, desde el llamado Plan Estratégico, y establecidos sus presupuestos formales a partir de la redacción del Plan Territorial Parcial, solo resta poner en marcha la materialización real de las acciones propuestas.

Estas acciones, como decíamos al principio, van a ser gestionadas por la llamada “Sociedad Bilbao Ría 2000”. Se trata, eso sí, de un proceso de gestión que se plantea para dar salida a los terrenos públicos que han sido liberados de sus antiguos usos industriales, ferroviarios o portuarios. Se comienza, por tanto, a definir el nuevo Bilbao Metropolitano a partir de las transformaciones a que se ven sometidos los suelos de titularidad pública, suelos que son los únicos que permiten una acción inmediata, dada la disponibilidad que les caracteriza así como la dimensión de los mismos, dimensión que se adapta a importantes procesos de renovación e implantación de nuevos usos que exigen, para su implantación, una gran cantidad de espacio.

Las actuaciones que les han sido encomendadas a la Sociedad Bilbao Ría 2000 se enmarcan en un ámbito ideológico que deambula por caminos que conducen hacia la definición de las nuevas condiciones de centralidad que deben caracterizar al Bilbao Metropolitano. Su gran preocupación y cometido, por tanto, es construir el “gran centro” del Bilbao revitalizado. Es así como, dicha Sociedad, plantea que “...revitalizar el área metropolitana de Bilbao pasa por su reestructuración y su especialización como ciudad de servicios. Para conseguirlo se hacía imprescindible una extraordinaria actualización y mejora de sus infraestructuras, que se inició a finales de los años 80 y que sigue adelante. Éste será el esqueleto básico sobre el que podrán apoyarse el resto de las intervenciones sobre la ciudad”.

Recordemos que estos presupuestos ya estaban esbozados en el Plan Estratégico, sobre todo cuando se planteaba que una gran metrópoli debe contar con un doble sistema de “movilidad interna y externa”. Los Planes de Infraestructuras se conciben, de esta forma, como la base fundamental sobre la que se apoyarán los procesos de transformación posteriores. De hecho, la transformación del Bilbao Metropolitano está planteada y concebida, a nivel estatal, en el marco del llamado “Plan Director de Infraestructuras. 1993-2007”. En dicho Plan se establece que “...los cambios estructurales que ha sufrido el mundo económico en las últimas décadas han afectado al Área Metropolitana de Bilbao y han supuesto un deterioro gradual de su tejido industrial. Muchas de las actividades que antes se realizaban en el interior de la ciudad y a lo largo de la Ría han cerrado o han cambiado de asentamiento, dejando espacios de centralidad ocupados por ruinas. La consecuencia final ha sido la degradación medioambiental y de la calidad de vida de los ciudadanos del Área Metropolitana de Bilbao. Sin embargo, la situación de partida pesimista permite vislumbrar un futuro optimista: Bilbao se enfrenta a una oportunidad única donde sus carencias históricas pueden convertirse en los cimientos de su recuperación ”.

En este Plan Director de Infraestructuras se plantea que el instrumento para la concertación, que haga posible la transformación prevista, es la Sociedad Bilbao Ría 2000. Y dentro de las actuaciones a emprender se mencionan, especialmente, aquellas que se van a llevar a cabo en pleno centro de Bilbao, aprovechando el espacio libre que dejan instalaciones industriales, ferroviarias y portuarias. Se inician, de esta forma, los tres primeros grandes proyectos que van a afectar al centro de Bilbao, proyectos que van a tener como objetivo la construcción de una nueva centralidad. Dichos proyectos se obligan a materializar otros tantos objetivos básicos para que dicha centralidad sea un hecho: Ofrecer grandes cantidades de suelo para actividades terciarias, es decir, para aquellas empresas que están embarcadas en la producción de Servicios Avanzados, sin olvidar, naturalmente, la actividad terciaria que está más directamente relacionada con la práctica político-administrativa propiamente dicha. Un segundo objetivo es procurar una reestructuración del sistema de movilidad-infraestructural que proporcione mas accesibilidad aún al nuevo centro que se está proyectando. Ello va a implicar compaginar la necesaria liberación de espacios ferroviarios, para hacer posible un nuevo uso del suelo central, con la reestructuración de un nuevo modo de entender la movilidad interna, dándole al ferrocarril un nuevo recorrido con capacidad para reestructurar la movilidad metropolitana. Y, un tercer objetivo es definir el espacio de los nuevos equipamientos culturales que se van a convertir y van a ejercer como reclamos atrayentes en el ámbito de la nueva “marca” con la que se está dimensionando la ciudad de Bilbao.

La Sociedad Bilbao Ría 2000, en efecto, es la encargada de plantear el nuevo centro de la entidad metropolitana que se intenta revitalizar. Los tres proyectos antes mencionados se plantean en el marco de una idea común. “El proceso de regeneración de la metrópoli promovido por Bilbao Ría 2000, se dice en una de las memorias de la citada entidad, se ha iniciado con una actuación integral sobre el Centro de Bilbao. Se trata de una operación con un presupuesto de 25.000 millones de pesetas, que engloba urbanismo, transporte y medio ambiente. Incluye la recuperación de las áreas de Abandoibarra (donde se encuentran, ya construidos, el Museo Guggenheim y el Palacio de Congresos y Auditorio), Ametzola y la construcción de la Variante Sur Ferroviaria” (con estas dos últimas operaciones se reestructura el paso del ferrocarril por la ciudad, permitiendo, entre otras cosas, la adaptación, a los nuevos usos, del suelo donde se encuentran, en la actualidad, los dos edificios emblemáticos citados).

“Esta operación, se sigue diciendo en la citada memoria, que hará que el centro de gravedad de Bilbao se desplace hacia la Ría y lo revitalizará en su totalidad, tiene un triple objetivo. Por una parte, recuperará dos amplias zonas que han estado ocupadas por instalaciones industriales obsoletas, zonas portuarias y trazados ferroviarios de mercancías que las aislan de la ciudad. En segundo lugar, mejorará sustancialmente el transporte de viajeros por ferrocarril, conectando el Metro con las líneas de cercanías, y previendo además la construcción de una nueva estación de mercancías en el Puerto. Finalmente, multiplicará la calidad ambiental del centro, aumentando la dotación de parques y zonas verdes, uniendo la ciudad a la Ría y recuperando su borde como paseo peatonal”. Nada, como puede observarse, que no esté previsto en el Plan Estratégico, plan que consideramos, como ya hemos comentado, la

base ideológica del "escenario futuro" que se está decidiendo en el marco de la Revitalización del Bilbao Metropolitano.

La primera acción que se emprende es la llamada de Abandoibarra. Se trata de un sector, así denominado, que se encuentra junto a la Ría y en régimen de continuidad con el antiguo Ensanche proyectado en la segunda mitad del siglo XIX. Es una zona, por lo tanto, que, en principio, goza de condiciones de centralidad por la situación que mantiene con un sector residencial construido, el citado "ensanche", para ser ocupado por la burguesía. "Abandoibarra, según la memoria citada, que ha sido reflejo del Bilbao Industrial y portuario del pasado, está destinada a convertirse en una de las imágenes representativas de este nuevo Bilbao revitalizado y pujante". Se trata de un área de 346.000 metros cuadrados que está situada en el corazón de la ciudad, a continuación del Ensanche citado, siguiendo uno de los bordes de la Ría. Es en este lugar donde se ha iniciado la creación del nuevo Centro de Negocios de Bilbao "...que simbolizará el dinamismo y la fuerza innovadora del País Vasco".

Concebido como una gran área de centralidad, se van a construir "...siguiendo las líneas de ordenación diseñadas por el arquitecto, César Pelli, un conjunto de edificios con capacidad para albergar 74.000 metros cuadrados de oficinas, un centro de ocio y comercio, un hotel, 700 nuevas viviendas, la Biblioteca de la Universidad de Deusto y el Rectorado de la Universidad del País Vasco". Y para completar una ordenación urbanística semejante, dentro del objetivo general de recuperación planteado, considerando la Ría como columna vertebral y punto de encuentro de Bilbao, "...se proyecta convertir Abandoibarra en un nuevo foco cultural para la ciudad. Para ello, a ambos lados del nuevo Centro de Negocios se asientan ya dos de los grandes hitos del Bilbao del futuro: El Museo Guggenheim y el Palacio de Congresos y de la Música".

Conjuntamente con esta operación se plantea aquella otra que consiste en la transformación de unos espacios ferroviarios en una zona residencial, recuperando el suelo dejado por las infraestructuras correspondientes en la medida en que estas últimas se encauzan subterráneamente. "La barrera ferroviaria existente, se dice, se está transformando, mediante la eliminación o cubrimiento de las vías, en una zona urbana incorporada al resto de la ciudad y comunicada con ella por nuevas estaciones de ferrocarril..."

Estas primeras acciones, por tanto, compaginan la potenciación de una nueva centralidad, mediante la recuperación de zonas industriales, ferroviarias y portuarias, con la construcción, a su vez, de las condiciones de movilidad compatibles con la estrategia de los nuevos lugares proyectados.

Estas operaciones, por último, constituyen, la punta de lanza del nuevo proyecto de revitalización del Bilbao Metropolitano. Dicho proyecto, según el Plan Territorial Parcial comentado, en efecto, parte de la reconversión de las antiguas zonas industriales, ferroviarias y portuarias, que se encuentran en el centro de la ciudad. Es el centro urbano tradicional el que se constituye como el apoyo primigenio de toda una operación de transformación del territorio de la Ría. Se aprovechan las condiciones de centralidad que presenta la ciudad tradicional, ya sea las que se identifican con su primitiva estructura como aquellas otras que han resultado de operaciones concretas de reconversión de sus espacios, para extenderlas más allá del terri-

torio específico de la ciudad tradicional. En realidad, el proyecto que se plantea a lo largo y ancho del territorio de la Ría no es más que el resultado de proceder a la extensión citada.

Conclusiones

El “escenario futuro” de la ciudad de Bilbao se configura, ante todo, como un proyecto socio-económico, es decir, como un panorama futuro para el que se establecen nuevas relaciones sociales y de producción, en el marco, todo ello, de una nueva organización territorial de ámbito metropolitano. Esas nuevas relaciones sociales y de producción se configuran en la medida en que lo que realmente se está planteando, para Bilbao, es una alternativa a su proceso tradicional de industrialización que ha entrado en una profunda crisis y de la que se ha derivado una radical reconversión industrial. Recordemos, en este sentido, que antes de que se formularan estos proyectos urbanístico-territoriales concretos para la ciudad de Bilbao, enmarcados en el “escenario futuro” que reseñamos, ya se había producido, aunque no finalizada del todo, una reconversión industrial que comenzaba a cambiar, por completo, el panorama productivo identificado, hasta entonces, con Bilbao y su territorio.

Esta alternativa de futuro, para la ciudad de Bilbao, se plantea en el marco de un Plan Estratégico, es decir, en función de una serie de propuestas de las que aún no se requiere su formalización espacial. De ahí que el contenido de este Plan Estratégico esté más enfocado hacia la definición de un “modelo social y productivo” que a la manera de entender la organización espacial del mismo.

Esta nueva organización socio-productiva, planteada en el citado Plan Estratégico, requiere, naturalmente, un nuevo modelo de Ordenación Territorial. Dicho Plan Estratégico solo plantea que debe existir una relación clara entre “modelo social” y “modelo territorial”, apuntando que ambos modelos, identificados, al final, como no podía ser de otra manera, con una única entidad administrativa-espacial, deben caracterizarse por su capacidad de generar “calidad de vida” y “recursos humanos cualificados”, única manera de que la alternativa industrial-productiva planteada, que apunta hacia el desarrollo de Servicios Productivos Avanzados, sea una auténtica apuesta de futuro.

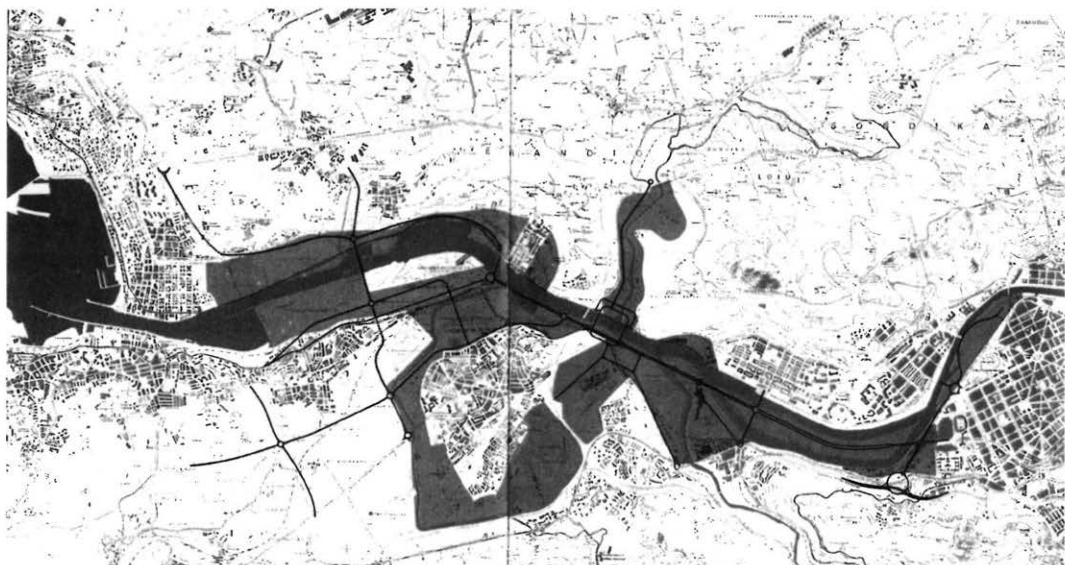
Ahora bien, la nueva “organización social” que se plantea, en el Plan Estratégico, está configurada como una “sociedad sin conflictos ni clases”. Todos pueden acceder a sus goces, experiencias y calidad de vida que va a generar. Los redactores del Plan Estratégico, sin embargo, son conscientes de que en dicha “sociedad” van a aparecer elementos distorsionantes que desdibujarán el “futuro prometido”. Para evitar esta situación, o para, al menos, hacerla más llevadera, el Plan establece obligaciones y atenciones, por parte de todos, para hacer frente a dichos desajustes. El Plan Estratégico plantea un Programa de Acción Social, a manera de “beneficencia moderna”, para paliar estos efectos negativos. El “escenario futuro” planteado no se puede permitir el lujo de generar patologías sociales no queridas, ya que ello redundaría en la bajada de la calidad de vida, y si esta calidad baja también lo hará la producción, ya que ésta está basada en la recreación de un ambiente urbano atrayen-

te y competitivo. Pensamos que aquí reside una de las grandes contradicciones de este "escenario futuro".

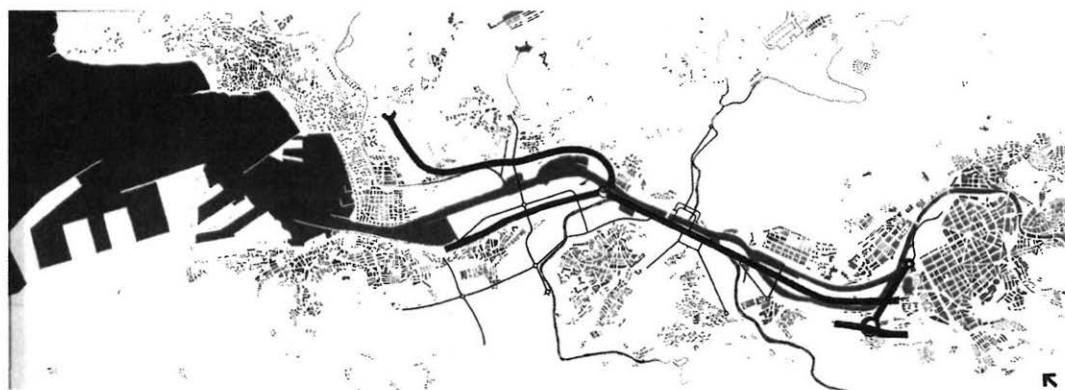
Si el Plan Estratégico, en su conjunto, y a pesar de las contradicciones señaladas, es coherente con su propio contenido, planteando, sin duda, una alternativa socio-productiva estrechamente relacionada con una ordenación espacial concreta, aquella que abarca un ámbito metropolitano, el desarrollo posterior de las ideas expresadas en dicho Plan no parecen, sin embargo, excesivamente congruentes con el contenido del mismo. El desarrollo de dicho Plan Estratégico se formula a través de la figura urbanística del Plan Territorial Parcial. Este último, como ya lo decíamos, apenas aporta nada especial que no se haya planteado, previamente, en el Plan Estratégico. Sólo da forma a lo allí dispuesto. Pero se trata de una "forma" que parece estar mas encaminada a desarrollar proyectos localizados en las "áreas de oportunidad", identificadas con el suelo que dejan las industrias abandonadas, contando, también, los terrenos identificados con instalaciones ferroviarias obsoletas e instalaciones portuarias en desuso, que a materializar las posiciones ideológicas del Plan Estratégico. El Plan Territorial Parcial está enfocado, bajo nuestro punto de vista, a formalizar propuestas que, en el plano arquitectónico, hagan productivos y pongan en valor los terrenos ocupados antaño, y hoy abandonados, por las industrias, instalaciones ferroviarias y portuarias.

Y si el Plan Territorial Parcial parece mas preocupado por obtener un rendimiento urbanístico a los terrenos libres que han dejado las citadas instalaciones, para lo cual dota de "formas atrayentes" a los artefactos arquitectónicos allí propuestos, las acciones concretas que se derivan de este Plan Territorial Parcial, y que están siendo gestionadas por sociedades público-privadas, como es el caso de Bilbao Ría 2000, no solo expresan, con todo rigor, el contenido de las "operaciones rentables" que orientaban al citado plan, sino que, al mismo tiempo, están encaminando, casi en exclusividad, la materialización de las mismas hacia la formalización de una "imagen urbana" sobre la que hacen pesar el futuro de Bilbao. Se puede decir, en este sentido, que el "escenario futuro" de Bilbao está planteándose, al menos en estos inicios, como un programa de propulsión de una "imagen" más volcada hacia la idea de hacer conocer al mundo que existe como ciudad y que necesita, por tanto, ser visitada. Más que plantear una "imagen de marca", para atraer esos servicios productivos, de los que hablaba el Plan Estratégico, parece que nos encontramos ante una situación en la que lo que realmente se está valorando es una inmersión de la ciudad de Bilbao en un circuito de ciudades a visitar, en el marco, todo ello, de intereses turístico-culturales y no tanto de aquellos otros que tienen que ver con los propiamente productivos.

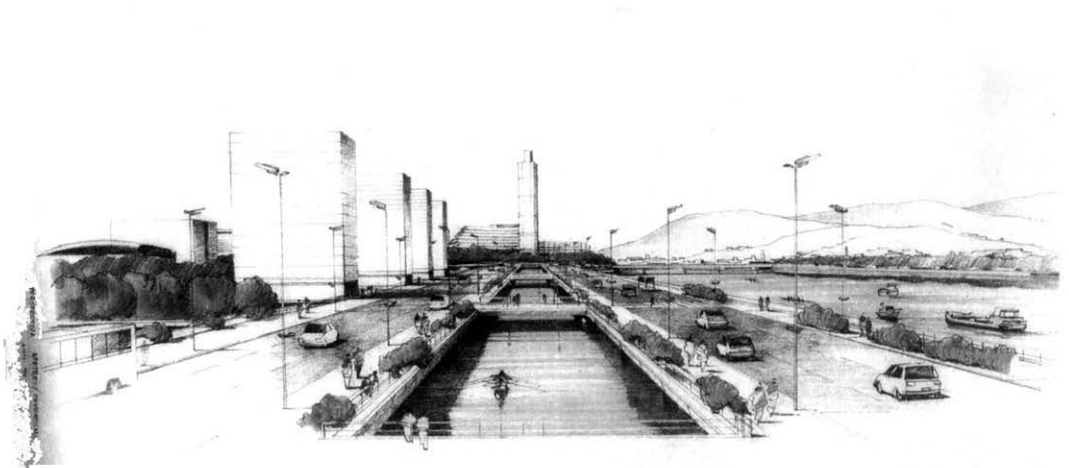
Es en este sentido como podemos interpretar las manifestaciones del último Alcalde de Bilbao, quien en una entrevista a un periódico local, decía que "...podemos tener magníficos arquitectos bilbaínos que nos pueden hacer obras de calidad, pero queríamos conseguir no sólo un Bilbao de calidad, sino de marca, porque la marca tiene que ver con nuestras oportunidades de futuro. Se viene y se vendrá a Bilbao por eso, para ver las firmas mundiales como Ghery, Foster, Calatrava, Pelli, o en su momento Stern u otros".



ÁREA DE INTERVENCIÓN Y SUELO INDUSTRIAL DISPONIBLE



EL EJE METROPOLITANO PROYECTADO



EL EJE METROPOLITANO (Fuente: Plan Territorial Parcial)

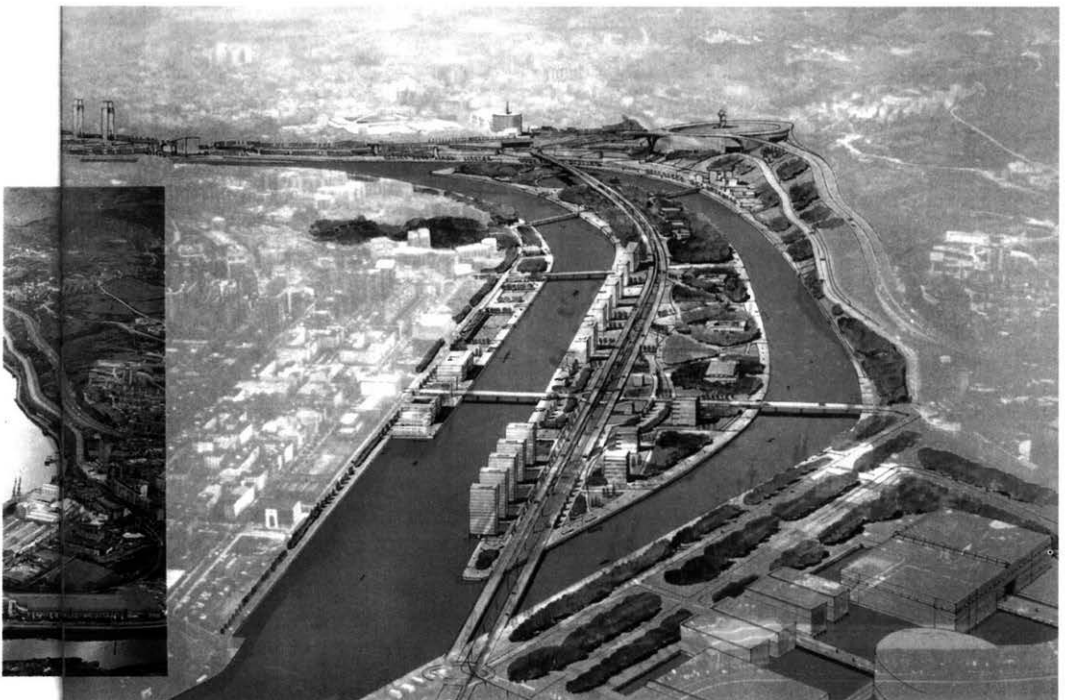


IMAGEN DE FUTURO (Fuente: Plan Territorial Parcial)



IMAGEN DE FUTURO (Fuente: Plan Territorial Parcial)



1. Abandoibarra



2. Ametzola



3. Variante Sur



4. URBAN - Galindo



BILBAO RÍA 2000

OPERACIONES INICIADAS