

INDICE

Editorial 1

Actualidad 2 - 3

- *Exposiciones: LA CIUDAD IDEAL en Valencia y TERRITORIO en Cataluña*

Artículos / Local 4 - 9

- Premio "Ciudad, Urbanismo y Ecología 2002":
 - *Construcción de la Urbanización de la Avenida del Ferrocarril de Bilbao*
 - *Museo de Educación Ambiental San Pedro en Pamplona*

Artículos 10 - 11

- *CIUDAD O IDEOLOGÍA, tema central de la V Bienal de Arquitectura y Diseño de Sao Paulo*
- *El derribo de 5 pabellones industriales pondrá en marcha el Plan Urban de Pasaia*

Actualidad 12

- Congresos y Jornadas
- Premios y Concursos
- Publicaciones
- Exposiciones
- Normativa

EDITA

Agrupación Vasco Navarra de Arquitectos Urbanistas

Información: Alda. Mazarredo, 69-71, 1º, 48009-BILBAO

Tel.: (94) 423 16 36/Fax: (94) 4238329

Redacción: J. Salazar, J. R. Basterra, A. García-Borreguero, V. Honorato, C. Mata.

FORUM 2004: EL RETO DE LAS CIUDADES EN EL S. XXI

La ciudad ya no se traza: se programa. Como una temporada de teatro o una fiesta de aniversario, el desarrollo urbano se orquesta en torno a espectáculos que tematizan el esfuerzo, facilitan la asignación de los fondos y hacen visible la inversión. La Barcelona olímpica, que tantos beneficios materiales y simbólicos obtuvo de la organización de los Juegos en 1992, impulsó al poco tiempo otro proceso de crecimiento allí donde la Diagonal se encuentra con el mar, y de nuevo puso al empujón urbano fecha y apellidos: **2004**, año en el que se celebrará un polícromo **Fórum de las Culturas** como señuelo congresual de esta aventura inmobiliaria.

Bajo el lema plural y políticamente ortodoxo de las culturas, este nuevo fragmento de Barcelona reemplaza la pauta racional, monocorde y civilizada de la malla por un collage emocional y poliédrico de objetos en conferencia abigarrada de intenciones, ofreciendo así una excelente representación física del cuerpo social descoyuntado de la ciudad finisecular. En ese tránsito de la trama al tótem, la urbe tribal se hace suceso trivial, y convertida en marca turística se ofrece en el mercado de los logos como un destino deseable: se diría que sólo el urbanismo de mercado permite responder de manera cabal a la demanda exigente del mercado de las urbes.

Los que piensan que cualquier tiempo trazado fue mejor censuran de este urbanismo discontinuo su dócil aceptación de la privatización espacial, su narcisista sustitución del flujo por el icono y su vigorosa capacidad de producir segregación y desigualdad bajo la máscara amable de la singularidad y la diferencia: en contraste con otros imperios del pasado, el actual extiende su dominio universal a través de la exaltación de lo particular, conformando nuestra ciudad genérica como un patchwork de identidades específicas, enhebradas por el hilo rojo y narcótico del simulacro que hace compatible la ironía posmoderna y la ficción hipermoderna.

Si la ciudad global es la expresión de un poder planetario, lo es también de un mercado que cartografía los deseos colectivos, y por lo tanto de un modelo sometido a un refrendo coral y caudaloso que vota con hipotecas y alquileres por la seguridad y el espectáculo. A fin de cuentas, la ciudad desarticulada e individualista de las estrellas es preferible a la ciudad homogénea e igualitaria del despotismo, y el espacio basura del urbanismo temático es infinitamente más tolerable que el paisaje de ruinas del urbicidio sistemático. Podrán llamarla McBarcelona, ©Barcelona o Barcelona SA; pero nadie dudará entre la Barcelona genérica y los Balcanes étnicos. *Arquitectura Viva nº 84.*

Luis Fernández-Galiano

EXPOSICIONES: LA CIUDAD IDEAL en Valencia y TERRITORIO en Cataluña**SOCIOPOLIS**

En el marco del Programa de Exposiciones de la II Bienal de Valencia, titulada "La Ciudad Ideal", se presentó el proyecto SOCIÓPOLIS, promovido desde la Consellería de Bienestar Social de la Generalitat Valenciana. El objetivo de este proyecto es el desarrollo de un complejo habitacional en el que se realicen innovadoras propuestas orientadas a construir un hábitat solidario.

▪ MASTER PLAN

Se localiza el complejo en el límite de Valencia con la huerta.

El Máster Plan se desarrolla a partir del concepto de "hortulus", el jardín habitado medieval, en el que la vivienda se emplaza en directa relación con un entorno natural productivo, rico en matices, olores y sabores.

Cada edificio tiene una parcela, a la cual se le asigna un tipo de vegetación de huerta (árbol frutal o hortalizas), y la densidad de su plantación. No existe limitación de alturas ni de ocupación en la parcela.

Se limitan los colores a utilizar en los edificios (dos verdes, naranja amarillo y una gama que va del negro al transparente).

▪ CIRCULACION

Se plantea la creación de un parking/intercambiador junto al límite de la ciudad como reductor de velocidad entre la trama urbana y la trama rururbana. Se propone que el movimiento en el interior del complejo se desarrolle mediante sistemas públicos compartidos (bicicletas, coches eléctricos, etc). Los automóviles podrán acceder a la proximidad del edificio pero no aparcar junto a ellos.

Todo el complejo está recorrido por un circuito deportivo. Se propone que la calle, se transforme en una pista de atletismo, un lugar para el esparcimiento y para el encuentro entre personas de diferentes generaciones. Un lugar que se puede recorrer andando, corriendo o en bicicleta o con «club cars».

▪ PROGRAMA

Todo el conjunto incorpora la totalidad de los programas que contiene una ciudad: viviendas, lugares de trabajo, equipamientos urbanos, servicios urbanos e infraestructuras.

Cada edificio tiene un programa híbrido, en el cual se contempla la implantación de unidades residenciales (viviendas, residencias) y de dos sistemas públicos (equipamientos o servicios). Las viviendas deben tomar propiedades (o excluirlas) de estos sistemas públicos, de tal manera que una de las claves para producir nuevas viviendas es la eliminación o la ampliación al límite, de algunas de sus cualidades o funciones.

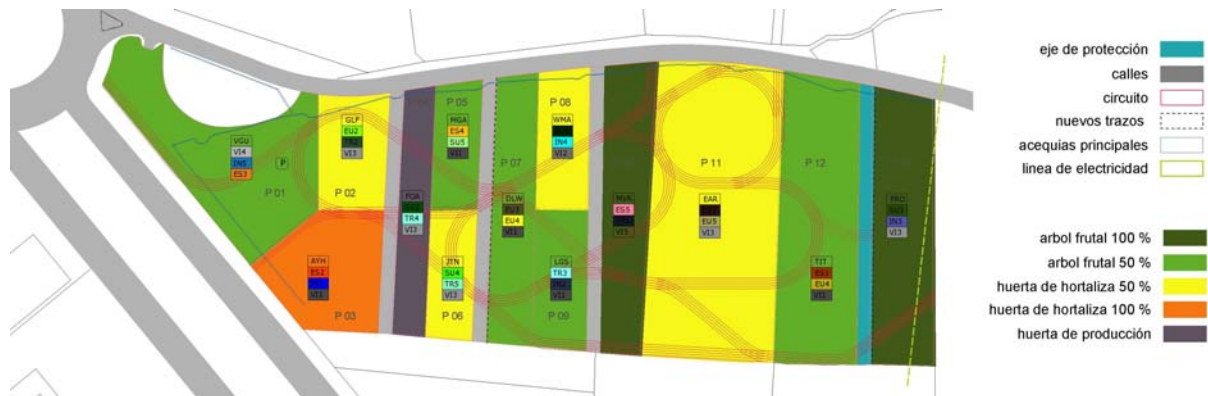
La situación de los distintos programas y disposición de las tipologías de habitantes se ha realizado con el fin de conseguir el máximo de interacción social. Las viviendas serán de alquiler y estarán orientadas a usuarios con dificultades para el acceso a la vivienda como personas jóvenes o mayores, familias numerosas, etc. Las viviendas serán asistidas en el caso que sea necesario. Los principales programas sociales son una residencia de ancianos, un centro de día de ancianos, un centro de información social y un centro de día para autistas.

En los espacios de oficinas se prevé instalar un centro de investigación de tecnologías orientadas a resolver problemas de minusvalías.

▪ MI CASA ES MI BARRIO, MI BARRIO ES MI CASA

La relación casa/edificio/barrio se ha establecido definiendo niveles de relación entre lo público, lo compartido y lo privado. La suma de equipamientos y servicios comunes definen una nueva vivienda compartida escala de barrio.

EXPOSICIONES: LA CIUDAD IDEAL en Valencia y TERRITORIO en Cataluña



Planta del Master Plan

CONTENIDOS

Los edificios deben utilizar materiales y soluciones constructivas avanzadas, que puedan ser construidas dentro de una economía de la vivienda social, sin renunciar a la excelencia espacial, formal y funcional. Los tres ejes alrededor del cual se desarrollan los proyectos son:

1. Interacción social: las viviendas, equipamientos y espacios públicos deben fomentar la relación activa entre sus habitantes.
2. Hibridación con la naturaleza: las viviendas y los edificios deben proponer una nueva relación con la naturaleza, que la incorpore como una parte del proyecto.
3. Tecnologías de la información. Las viviendas deben responder a las nuevas condiciones de funcionales y habitacionales generadas por la incorporación de las nuevas tecnologías en los entornos domésticos.

HiCat - HIPERCATALUNYA: TERRITORIOS DE EXPLORACIÓN 2003-2030

HiperCatalunya es un proyecto de análisis y prospección en torno al territorio catalán. El proyecto quiere reconocer una manera multidisciplinar de acercarse a la realidad del territorio, más allá de los mecanismos del urbanismo tradicional, impulsando lógicas e interpretaciones abiertas a una posible interrelación entre “lo existente y lo imaginable”, de acuerdo con una dimensión de la cultura contemporánea susceptible de propiciar nuevos espacios para nuevos modos de vida, nuevas estéticas para nuevos escenarios de progreso.

En **HiCat**, desarrollado en el marco del “Metàpolis Research Program”, han participado veinticinco despachos de arquitectos del Estado español (como Iñaki Ábalos & Juan Herreros, Actar Arquitectura, ADP Arquitectos Asociados, Eduardo Arroyo, Cloud 9, Roldán+Berengué, Federico Soriano, Vicente Guallart, Willy Müller, etc.) e internacionales (Duncan Lewis, FOA, MVRDV, Roche & DSV, West 8, etc.) También han colaborado una decena de expertos de campos tan diversos como la economía, la biología, la antropología o el derecho, entre otros.

El proyecto formula, mediante abordajes teóricos y prácticos, cinco grandes ámbitos de reflexión, entendidos como marcos de acción destinados a anticipar y visualizar posibles cuestiones clave para un futuro desarrollo del territorio.

<http://www.hipercatalunya.org>

AVENIDA DEL FERROCARRIL (Bilbao) y MUSEO DE EDUCACIÓN AMBIENTAL (Pamplona)

PREMIOS CIUDAD, URBANISMO Y ECOLOGÍA 2002

El Jurado de la 7ª Edición del Premio "Ciudad, Urbanismo y Ecología" correspondiente al año 2002 acordó por unanimidad conceder el citado premio ex-aequo a los siguientes trabajos:

- **"Construcción de la Urbanización de la Avenida del Ferrocarril en Bilbao"**, promovido por Bilbao Ría 2000, SA y realizado por IMB Arquitectos y TYPESA Ingeniería:
 - a) Por su trascendencia urbanística en la estrategia de renovación de Bilbao.
 - b) Por haber satisfecho una deuda histórica a los ciudadanos de barrios construidos en diversas épocas y socialmente diferenciados, habiendo facilitado la accesibilidad a los servicios y la movilidad interna y general de la Ciudad.
- **"Museo de Educación Ambiental San Pedro en Pamplona"**, promovido por la Concejalía de Medio Ambiente y Sanidad del Ayuntamiento de Pamplona y realizado por "Tres D" y "EKOS Asesoría e Investigación Medio Ambiental".
 - c) Por lo acertado del alto valor del destino educativo, divulgativo y participativo, aportando criterios de vanguardia dentro de la cultura del urbanismo sostenible.
 - d) Por resultar una actuación emblemática de recuperación de un edificio histórico en el proceso de cohesión de los barrios de Pamplona.

El Jurado, asimismo, estimó que ambas iniciativas, aún constituyendo intervenciones de muy diferente escala, aportaban méritos que les hacían merecedores de este Premio.

La entrega del Premio tuvo lugar el pasado 26 de Junio de 2003 en la sede de la Fundación BBVA en Bilbao. Acudieron a recoger el mismo el Alcalde de Bilbao, **D. Iñaki Azkuna**, y la Alcaldesa de Pamplona, **Dña. Yolanda Barcina**.

La mesa estuvo presidida por **Dña. Mª Victoria Morras Zuazo**, Decana del COAVN, **D. José V. Vallejo Lobete**, Presidente de la Fundación BBVA, **D. José Ignacio Ibañez Lopategui**, Director de Urbanismo de la Diputación Foral de Bizkaia y **D. Alfonso García Borreguero**, Presidente de AVNAU.



D. José V. Vallejo entregó el Premio a D. Iñaki Azkuna



Dña. Yolanda Barcina recibió el Premio de manos de D. José Ignacio Ibañez

AVENIDA DEL FERROCARRIL (Bilbao) y MUSEO DE EDUCACIÓN AMBIENTAL (Pamplona)

PREMIO CIUDAD, URBANISMO Y ECOLOGÍA 2002

• CONSTRUCCIÓN DE LA URBANIZACIÓN DE LA AVENIDA DEL FERROCARRIL EN BILBAO

Se trata de un proyecto fundamentalmente estructural. Debido a la configuración del sistema ferroviario, con el proyecto llamado **Variante Sur**, BILBAO RIA 2000 ha integrado el transporte público en el centro de Bilbao, asegurando la interconexión entre los distintos modos y urbanizando las zonas abandonadas mediante la recuperación de los antiguos trazados.

Sobre un trazado anteriormente reservado casi exclusivamente al tráfico de mercancías, se han reagrupado las vías de dos compañías de ferrocarriles nacionales y se han reemplazado las vías que se extendían a lo largo de la Ría. Cuatro nuevas estaciones facilitan su intermodalidad, permitiendo la conexión con el metro y el futuro tranvía. La urbanización de la **Avenida Ferrocarril** constituye la tercera fase de la **Variante Sur**.

La traza del ferrocarril divide la ciudad, dificultando la relación entre sus márgenes, la continuidad de la trama urbana, e incluso provocando la segregación de las zonas más allá de las vías. Es un obstáculo que se extiende a los propios bordes ferroviarios, aumentando el efecto barrera ya que suelen ser espacios sin urbanizar, residuales, zonas de nadie que nadie mantiene.

El panorama descrito cambió con la Variante Sur Ferroviaria de Bilbao y el cubrimiento de la trinchera del ferrocarril. Los terrenos liberados así de su uso ferroviario, representan una oportunidad fundamental para la ciudad.

▪ Concepto de diseño y trazado

La Avenida del Ferrocarril se ha proyectado como red viaria para una velocidad de diseño limitada a 40-50 km/h. En la definición de las secciones de los diferentes tramos se ha buscado la disposición de amplias aceras y la colocación de abundante arbolado de manera que:

- Se potencie el papel de las zonas peatonales, imponiendo restricciones de velocidad y espacio a los vehículos. Con ello se busca que la Avenida del Ferrocarril se convierta en uno de los espacios públicos más grandes de Bilbao además de en una gran calle.
- Disposición de arbolado de importante porte, que definan el carácter de la nueva vía, transformando el entorno físico, el aspecto de la nueva avenida era así el de una calle más, "de toda la vida".
- Disposición de elementos especiales de diseño: pavimentos, farolas, bancos, fuentes, quioscos, carteles.
- Creación de lugares individualizados en las aberturas, creando pequeñas plazas, parque o espacios abiertos de manera que se conviertan en sitios donde detenerse y también en puntos de referencia.
- Accesibilidad a lo largo de la calle, teniendo en cuenta a las personas con movilidad reducida.
- Un carril-bici a lo largo de toda la Avenida.

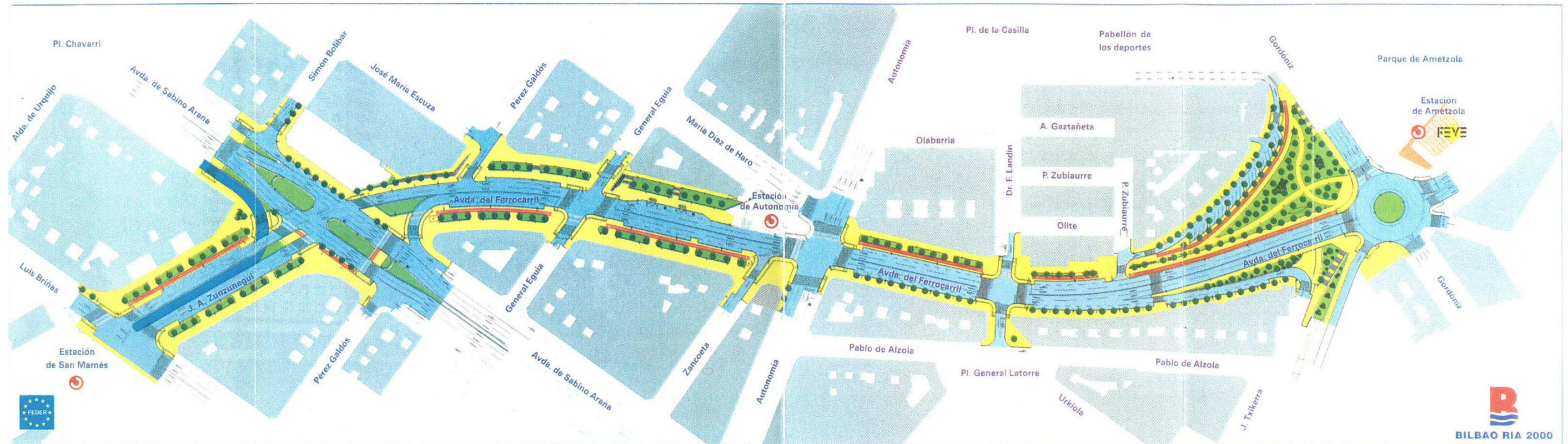
▪ Jardinería

La Avenida ha tratado de dar respuesta a la calidad del entorno urbano haciendo una fuerte apuesta sobre lo positivo de la vegetación. El tratamiento urbanístico de esta calle permite el paseo, el descanso, el deleite con los elementos naturales y el acercamiento entre puntos de la ciudad que se nos hacían lejanos.

▪ Espacios urbanos singulares

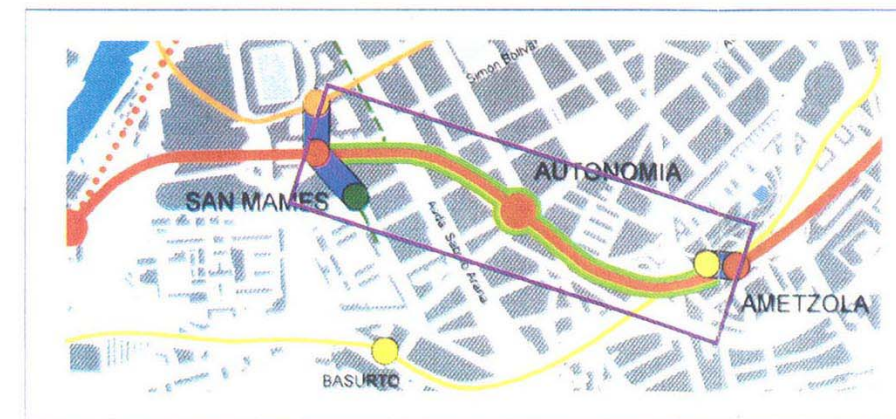
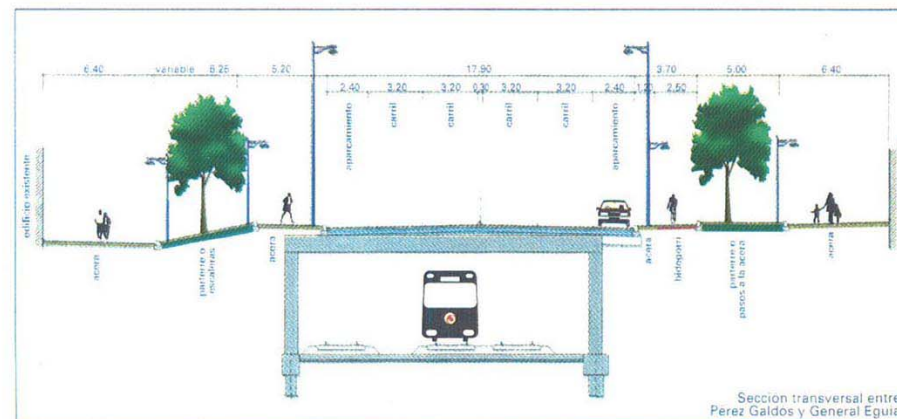
A lo largo de la Avenida se diseñaron y construyeron algunos espacios que respondían a necesidades específicas por su ubicación o que, por el diseño general, surgían como rincones, a veces áreas de cierta importancia, que requerían un diseño más pormenorizado. La nueva Avenida produce numerosas actuaciones puntuales en que se ha cuidado el detalle, y tres áreas de mayor envergadura que han requerido un diseño específico, generalmente resueltos con materiales nobles.

AVENIDA DEL FERROCARRIL (Bilbao) y MUSEO DE EDUCACIÓN AMBIENTAL (Pamplona)
 PREMIO CIUDAD, URBANISMO Y ECOLOGÍA 2002



Avda. del Ferrocarril en cifras
 Burdinbidearen ibilbidea zenbakitan

Inicio de obras / Lanen hasiera	Marzo 2000
Plazo de ejecución / Burutze-epea	18 meses
Inversión / Inbertsioa	1.500 millones
Longitud / Luzera	880 metros
Bidegorri / Bidegorri	1.100 metros
Acera y zonas verdes Espaloia eta berdeguneak	24.600 m ²
Anchura min./máx. Zabalera geh./gutx.	35/50 metros
Acera media / Batezbesteko espaloia	10 metros
Número de árboles / Zuhaitz kopurua	355



	Aceras / Zonas peatonales Espaloiak / Oinezkoen gunek
	Bidegorri Bidegorri
	Zona Verde / Arbolado Berdegunea / Zuhaitzia
	Estación: Cercanías de RENFE Geltokia: RENFEko hurbileko linea
	Estación: Cercanías de FEVE Geltokia: FEVEko hurbileko linea
	Recorrido: Tranvía de Bilbao Ibilbidea: Bilbaoko tranbia

Planta, sección y localización de la actuación.

AVENIDA DEL FERROCARRIL (Bilbao) y MUSEO DE EDUCACIÓN AMBIENTAL (Pamplona)

PREMIO CIUDAD, URBANISMO Y ECOLOGÍA 2002

• MUSEO DE EDUCACIÓN AMBIENTAL SAN PEDRO EN PAMPLONA

El reciente Museo de Educación Ambiental, ubicado en el Monasterio Viejo de San Pedro, recientemente rehabilitado por jóvenes pertenecientes a la Escuela Taller, ha sido promovido por el Ayuntamiento de Pamplona y financiado al 50% por Fondos Europeos, dentro del Plan URBAN y forma parte de una de las iniciativas para la rehabilitación del populoso barrio de la Rochapea.

Este Museo acoge una exposición permanente sobre Medio Ambiente, un centro de formación e información medioambiental y el observatorio de a sostenibilidad. Ha sido creado con el objetivo de dar a conocer y valorar los recursos medioambientales, y sensibilizar y educar a los ciudadanos en el cuidado del Medio Ambiente y la naturaleza para avanzar en el desarrollo sostenible.

Los materiales utilizados en el museo han sido seleccionados siguiendo criterios de sostenibilidad y reducción de contaminantes.

El Museo de Educación Ambiental San Pedro integra tres áreas de interés:

▪ Exposición permanente

La exposición permanente se encuentra dividida en tres áreas temáticas:

1. En la primera zona se presentan y se dan a conocer los recursos naturales básicos: agua, aire, suelo, materia, energía, biodiversidad, etc.
2. En la segunda zona, se recoge la intervención humana en el medio urbano y rural: la ciudad, la agricultura, la demografía, los residuos sólidos urbanos, el consumo, la industria y sus vertidos, el ruido, el tráfico...
3. En la tercera zona, se presentan las propuestas y nuevos conceptos para avanzar hacia el desarrollo sostenible: arquitectura bioclimática, bioconstrucción, energías renovables, urbanismo sostenible, ecología urbana, movilidad, transporte público, ecoeficiencia, la huella ecológica, Agenda Local 21...

▪ Centro de formación medioambiental

El Museo sirve, asimismo, como punto de partida para realizar diferentes tipos de itinerarios guiados y coordinar la realización de visitas combinadas, con grupos organizados, a diferentes puntos de interés medioambiental de Pamplona y Comarca.

Además, el Museo edita material didáctico y organiza directamente actividades de carácter divulgativo: conferencias, foros, debates monográficos, concursos, actividades lúdicas, etc. Así como actividades formativas consistentes en cursos o jornadas dirigidas tanto a alumnos como a profesores, colectivos con interés específicos y público en general.

▪ Centro de información

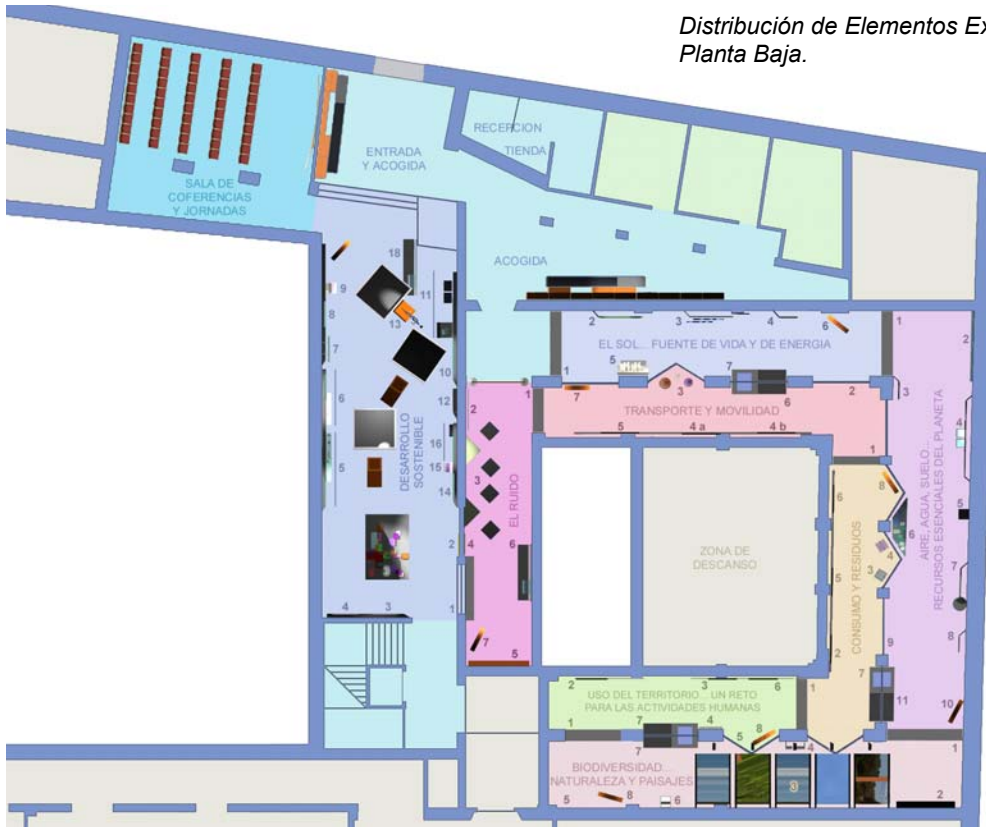
El Museo actúa a su vez como oficina de información dirigida tanto al público local como a los posibles visitantes que acudan a Pamplona y demanden información sobre cuestiones ambientales.

El Museo oferta, además, sus contenidos y actividades en la página web del Ayuntamiento de Pamplona: www.pamplona.net

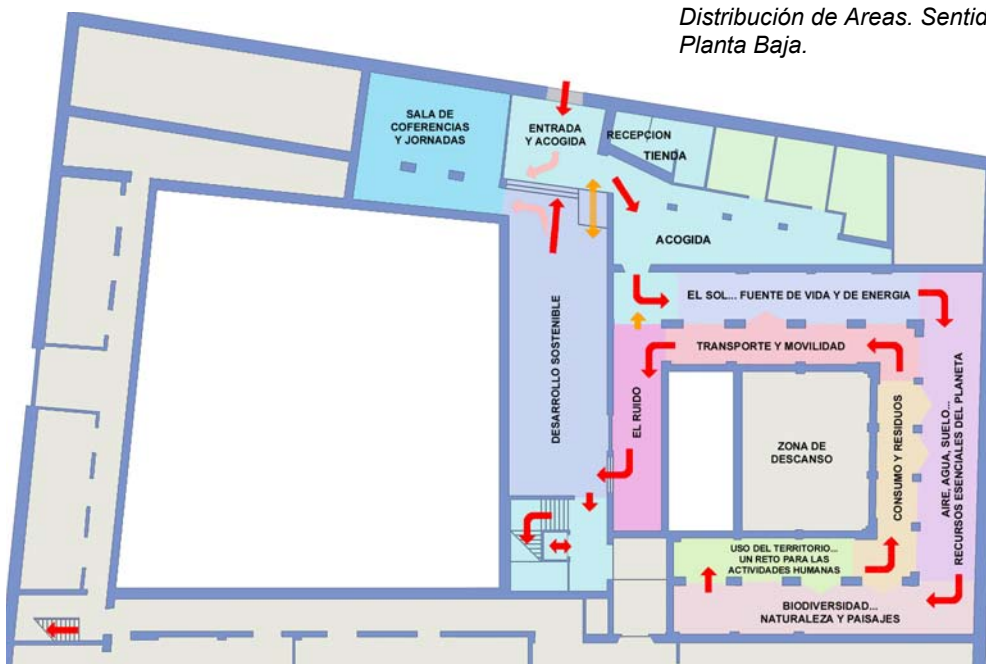
AVENIDA DEL FERROCARRIL (Bilbao) y MUSEO DE EDUCACIÓN AMBIENTAL (Pamplona)

PREMIO CIUDAD, URBANISMO Y ECOLOGÍA 2002

Distribución de Elementos Expositivos.
Planta Baja.



Distribución de Areas. Sentido de Recorridos.
Planta Baja.



CIUDAD O IDEOLOGÍA, Tema Central de la V Bienal de Arquitectura y Diseño de Sao Paulo

Artículo publicado en *El Cultural*, Septiembre de 2003. Autor: Salvador Pérez Arroyo

El pasado septiembre tuvo lugar la V Bienal de Sao Paulo de Arquitectura y Diseño, dedicada en esta edición a la globalización y las grandes metrópolis.

El interés social del tema, el de las Metrópolis, supera el valor específico de la arquitectura. **Derek Walcott** nos dice cómo *“la cultura, es bien sabido, se construye en sus ciudades”*, pero hablar hoy de Metrópolis es recordar contradicciones, su poder de destrucción del entorno y su valor para proporcionar felicidad o desgracia a sus habitantes. **Borges** decía que todos éramos ciudadanos de Roma, el hombre era por definición un habitante de ciudad. Pero la ciudad hoy es dispersa o físicamente densa, virtual, pequeña y recoleta como lo fue Buenos Aires, monumental y simbólica, o existe en la mente de los adictos a Internet.

El Brasil de **Lula** es también reflejo de un fenómeno de globalización que empieza con el esclavismo, con el comercio de africanos del siglo XIX, seres humanos con valor de mercancía que acaban sintetizando lenguajes y culturas. **Derek Walcott** nos menciona las ciudades sin pueblo, un *“no pueblo... en una Babel urbana de carteles y calles, mestizas y políglotas como un fermento sin historia, como el cielo”*. Las grandes metrópolis de Europa y EE.UU. acumulan poder y simbología, obras costosísimas como debieron ser y parecer las de Roma en los siglos iniciales de nuestra Era. Los políticos siguen instrumentalizando como entonces la arquitectura y sus edificios como un símbolo de poder y gestión.

Pero llegados a este punto debemos preguntarnos sobre la capacidad real de los arquitectos y urbanistas para hacer algo serio y profundo capaz de incidir en un fenómeno que debe más a la macroeconomía y las culturas con las tensiones y guerras específicas que ambas provocan.

¿Puede la ciudad cambiar su estrategia ligada a una mayor globalización cultural, a la propuesta de nuevos tipos de arquitectura? Lo que estamos viviendo hoy es la colonización de antiguos espacios para convertirlos en nuevos contenedores de otros usos en una sociedad que cambia sus ritos y pierde sus mitos sociales siguiendo probablemente un modelo único. La globalización cultural, las modernas comunicaciones y los problemas del medio físico marcarán el futuro de las viejas y las nuevas metrópolis. Veremos aparecer fenómenos de parasitismo y simbiosis urbanos, estudiaremos nuevas geografías en un territorio cada vez más denso y ocupado, encontraremos soluciones mixtas de ciudad y naturaleza. El arquitecto en este gran juego de intereses apenas si puede proponer fórmulas de agrupación y habitación, objetos para el paisaje construido. En el filme *Metrópolis* de **Fritz Lang** los esclavos habitan los subterráneos de la gran ciudad, en la gran metrópolis de hoy la comunicaciones son electrónicas, las bandas y clanes sociales se relacionan por Internet. Dentro del tejido continuo de construcciones existen zonas en donde se reproducen los ritos de la ciudad de origen, Nápoles o Kigali.

La **Documenta X** de Kassel de 1997 estudió la Globalización y el significado de la ciudad. El lema de aquella exposición era **Poética y política**, **Etienne Balibar** se preguntaba entonces sobre el valor de la posdemocracia y el significado que los símbolos urbanos mantenían en una sociedad todavía llena de injusticias. **Masao Miyoshi** describía un mundo sin bordes y hablaba del declinar de la nación-estado desde el colonialismo hacia el transnacionalismo. Entender estos fenómenos son claves para poder realizar una integración entre culturas y tecnologías. Las nuevas metrópolis deben partir de estos problemas para poder ser eficaces en sus objetivos.

En 1999 se realizó en la **Hayward Gallery** de Londres una macroexposición **Cities on the Move** dedicada al caos urbano y el cambio global en Asia. La posterior **Bienal de Venecia** del 2000 se llamaba **Less aesthetics more ethic** y reproducía en uno de sus pabellones la Estación Espacial Internacional empezada a construir en noviembre de 1998. Junto a aquellas fotos de las grandes urbes del mundo tomadas desde la Estación se escribía “en busca de una nueva casa para el hombre”. El mensaje pretendía insuflar optimismo pero también era anuncio de la fragilidad ambiental del medio en el que crecen nuestras megalópolis y la necesidad de buscar otros lugares en una fuga hacia delante, mostrando la incapacidad para resolver lo inmediato en nuestro actual planeta.

Hoy toca hablar a Brasil, un país cargado de fuerza y esperanza en un momento singular de su historia política, oigamos su discurso.

El derribo de cinco pabellones industriales pondrá en marcha el Plan URBAN de Pasaia

Artículo publicado en El País, Diciembre de 2003.

La Autoridad Portuaria ha cedido 35.000 m² para usos terciarios y de ocio

En la reunión mantenida a mediados de noviembre entre los representantes del Ayuntamiento y los responsables del Puerto de Pasajes se adquirió el compromiso mutuo de "iniciar los trámites" para proceder al derribo de los primeros pabellones industriales de **La Herrera**, con lo que este proyecto "quedará desatascado y entrará en una fase nueva", en palabras de la alcaldesa de Pasaia, **Izaskun Gómez**. El Ayuntamiento de Pasaia ha presentado al Puerto la solicitud formal de derribo de cinco pabellones: "han aceptado de palabra nuestra solicitud; ahora solo falta que el consejo de administración de la Autoridad Portuaria lo ratifique en su reunión de diciembre", explica.

El derribo de estos pabellones supondría un hito en el proceso de regeneración de la bahía. Su desaparición de La Herrera es indispensable para iniciar la esperada reurbanización del entorno. El consistorio y la agencia de desarrollo comarcal **Oarsoaldea** tiene previsto intervenir en una extensión de **35.000 m²**, cedidos por el Puerto para usos terciarios y de ocio del municipio. Se creará una amplia zona verde en las proximidades de la estación del Topo (Eusko Tren), un área de servicios terciarios, un aparcamiento subterráneo con 1.000 plazas y el Museo Naval junto a la dársena.

"El derribo de los pabellones es un paso muy importante porque arrastramos un excesivo retraso por la escasa voluntad del Puerto de Pasajes en desbloquear el proyecto de La Herrera". La alcaldesa pasaitarra sostiene que "ahora existe un buen entendimiento con los responsables del Puerto" y confía en que cumplan los compromisos adquiridos.

Aunque el Ayuntamiento de Pasaia juzga insuficientes los **35.000 m²** de terreno que la Autoridad Portuaria ha entregado al municipio - inicialmente se solicitaron **42.000 m²** -, Gómez prefiere mirar al futuro con optimismo y zanjarse la última etapa, presidida por la desconfianza entre las Instituciones implicadas. La Diputación guipuzcoana ha realizado un ejercicio de autocrítica al admitir que las instituciones han desatendido sus compromisos para impulsar la regeneración de la **Bahía de Pasaia**. Gómez considera que el desbloqueo del proyecto de La Herrera ha sido posible en gran medida por la "presión" que han ejercido los Agentes Sociales de Pasaia.

La aprobación del Plan de derribos por parte de la Autoridad Portuaria tendrá efectos indirectos sobre otros negocios asentados en La Herrera. Izaskun Gómez subraya que la Dirección del Puerto debe paralizar la concesión de nuevas autorizaciones a las empresas radicadas en el mismo.



Imagen del Puerto de Pasaia con el área de La Herrera en primer término