

# Barakaldo: la transformación de la ciudad en el marco de una nueva metrópoli



PEDRO JAUREGUI

Director de Projectes de l'Àrea d'Urbanisme de l'Ajuntament de Barakaldo

## Introducción: La metrópoli de Bilbao. Su configuración actual

El área metropolitana de Bilbao se extiende a lo largo del estuario de la ría del Nervión, Ibaizábal, en un tramo aproximadamente de 12 Kms. de longitud. Cuenta con una superficie de aproximadamente 500 Kilómetros cuadrados y una población cercana al millón de habitantes. Está conformada por 35 municipios en cuatro comarcas bien diferenciadas, que son: El Alto Nervión, es decir, los municipios de Basauri, Arrigorriaga, Miravalles; lo que es la Villa de Bilbao, la Margen Derecha, en la que, en su parte sur, sureste, está el Valle del Txorierrri, y en la desembocadura de la ría en su margen derecha; los municipios de Getxo, Sopelana, Berango, Plentzia etc. Por último, en la margen izquierda: los municipios de Barakaldo, Sestao, Portugalete y Santurtzi y la zona minera más interior de Abanto, Muskiz.

Se trata, por tanto, de una gran área urbana, con una densidad de población del orden de 2.000 habitantes por kilómetro cuadrado.

## 1. La evolución del modelo económico, s. XIX y XX

Para comprender el actual modelo territorial implantado en el área metropolitana del Gran Bilbao, es preciso remontarse a la mitad del siglo XIX, en la que en 1855, los hermanos Ibarra deciden instalar una empresa, la primera gran empresa, la fábrica Nuestra Sra. del Carmen, en los terrenos del borde de la ría en Galindo, Barakaldo. Eso supone el inicio de la explotación industrial de la margen izquierda de la ría. Tras el final de la segunda guerra Carlista, se produce la definitiva revolución industrial. A partir de ahí, es la gran burguesía minera el grupo capitalista que protagoniza las innovaciones económicas. La minería arrastra a los demás sectores y comienzan las intensas explotaciones. Las grandes fábricas y empresas. Las actividades se concentran en torno a la ría, fundamentalmente en su margen izquierda, mientras que Bilbao se convierte en el centro gestor, promotor y financiero.

El hierro de las minas es transportado desde allí hasta los cargaderos del Nervión, con destino, principalmente, a la exportación. A partir de ahí, se empiezan a resolver los problemas de navegabilidad de la ría, iniciándose las obras del puerto a partir de 1878. Hito importante es el nacimiento, en 1901, de Altos Hornos de Vizcaya, empresa emblemática del sector siderúrgico y, en general, de toda la industria vasca. Asimismo, empiezan a nacer, en los bordes de la ría, industrias pequeñas y especializadas, auxiliares de la gran siderurgia. Así queda configurada la estructura productiva de la siderometalurgia en Vizcaya, asentada, principalmente en el entorno de la Ría del Nervión.

Igualmente, el sector naval, con el nacimiento de los astilleros de Euskalduna, configura un paisaje de grúas y de humo, en definitiva, de gran industria al borde de la ría: la Naval de Sestao, el Astillero de Euskalduna de Bilbao y todos los astilleros de ribera que funcionan a lo largo del último tramo de la ría definen este paisaje.

Paralelamente, el desarrollo demográfico ligado a esta industrialización propicia la colonización de los suelos anejos a las explotaciones industriales por barrios y municipios residenciales, fundamentalmente dirigidos a los trabajadores de esta industria. Así, la margen izquierda, Barakaldo y Sestao, principalmente, van creciendo en sus asentamientos urbanos a lo largo del siglo de espaldas a la ría, porque esos suelos están ocupados por la industria.

Igualmente, se empieza a producir, y ya de hecho se da, la separación entre ambas riberas de la Ría del Nervión, tanto desde el punto de vista sociológico, como desde el punto de vista de definición del espacio urbano. Así la ría se configura como una especie de trinchera o línea de separación entre dos realidades urbanas: la margen izquierda y la margen derecha.

Tras la explosión inicial a finales del siglo XIX, principios del XX, la trayectoria de las siderúrgicas y los astilleros es vacilante, combinando épocas de pérdidas con las de cierta recuperación.

Durante la Primera Guerra Mundial, Euskadi se convierte en una zona de abastecimiento de los dos bandos en lucha, lo cual le lleva a obtener grandes beneficios. La Guerra Civil española y sus secuelas impiden que pueda aprovecharse la Segunda Guerra Mundial de la misma forma. Desciende la extracción de mineral y, al mismo tiempo, la exportación, orientándose hacia el mercado interior. En la posguerra surgen multitud de empresas menores dedicadas a la fabricación de productos auxiliares, colorantes, pinturas, derivados del caucho, etc., que, asimismo, se sitúan a lo largo de la Ría del Nervión.

En la década de los 60 se reconvierten y modernizan las empresas más potentes. Con la entrada de capital y colaboraciones extranjeras se amplían las instalaciones de Altos Hornos de Vizcaya, pero, a partir de 1973 se desencadena la gran crisis internacional, iniciándose el declive industrial que, a pesar de las diversas medidas de reconversión aplicadas por parte de los gobiernos autonómico y central, inicia ya un camino sin retorno y empieza el cambio del modelo económico; las fábricas, los talleres y las empresas cierran, y son abandonadas muchas de ellas, muchos astilleros también, aunque algunos subsisten hoy en día, pero se empieza a producir una desocupación por parte de la actividad productiva de los suelos del borde de ría, de los mejores suelos del estuario. Por tanto, las industrias siderometalúrgica y naval, en el día de hoy, han dejado de ser el motor económico fundamental de la cuenca del Nervión, dejando paso a nuevas actividades productivas relacionadas, sobre todo, con los sectores de servicios, nuevas tecnologías, información, etc.

Se puede afirmar que la configuración física del territorio de Bilbao en torno a una ría navegable condicionó la actividad, primeramente portuaria y, luego, de una serie de implantaciones industriales que necesitaban el contacto directo con el agua y el transporte marítimo. Todo ello fue creando una estructura urbana basada en un desarrollo industrial en el frente de agua, en los terrenos llanos del estuario a ambas márgenes de la ría, con las áreas urbanas residenciales localizadas en la parte posterior de las industrias y con un centro administrativo y de negocio situado en Bilbao.

Si bien históricamente la ría ha sido el eje genérico del desarrollo del espacio urbano bilbaíno, también ha supuesto una sajadura y un elemento de incomunicación y segregación social entre ambas orillas. Sin embargo, la situación de obsolescencia de la gran industria pesada y la desocupación de los suelos por ella colonizados anteriormente ya empiezan a generar desde hace una década, prácticamente, el desarrollo de una operación de gran envergadura de carácter transformador y estratégico para el futuro del Bilbao Metropolitano, que se traduce, fundamentalmente, en la integración territorial de ambas márgenes del Nervión y el asomarse a la ría aprovechando los suelos libres que quedan vacantes.

Por ello, se ha de tratar de convertir en oportunidad el problema de la obsolescencia industrial. Este es el gran reto de la metrópoli de Bilbao. Con relación a otras metrópolis anteriormente de carácter siderúrgico, expresión de la revolución industrial, caso de Glasgow, Liverpool, Pittsburg, Bilbao lleva décadas de retraso sobre ellos. Estas ciu-

dades acometieron ya hace más de 25 años la profunda transformación física y económica que debe propiciarse para Bilbao, y una de las herramientas fundamentales para este fin puede ser el urbanismo. Por un lado con la creación de infraestructuras que sirvan de necesario soporte físico a las nuevas actividades, previa demolición sistemática y global de la obsolescencia industrial de las instalaciones industriales portuarias y ferroviarias que en otro momento fueron, no sólo fuente de riqueza, sino que han constituido el orgullo y las señas de identidad de Bilbao.

En definitiva, hay que plantearse un completo proceso de reurbanización, aunque, lógicamente, al ser un proceso largo y costoso, haya de realizarse por fases.

Como primera actuación sería la eliminación de la imagen de obsolescencia, es decir, la imagen de ruinas, la puesta en valor de los suelos ocupados y su asignación a nuevos usos. En este momento esta operación ya está en plena ejecución. No hay más que ver las grandes operaciones que se están desarrollando a lo largo de la ría, la operación Abandoibarra, la operación Urban Galindo, etc.

## **2. El plan territorial parcial del Bilbao metropolitano como propuesta marco**

El plan territorial parcial es una figura prevista en la Ley de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma del País Vasco, que pretende articular los desarrollos urbanísticos de la escala territorial intermedia entre unas directrices de ordenación territorial a escala de Comunidad Autónoma y el planeamiento municipal en base a las áreas funcionales previstas en las propias directrices de ordenación territorial. Lo que podríamos llamar la escala comarcal.

El gran mensaje o planteamiento del plan territorial parcial del Bilbao Metropolitano es la radical transformación global de los suelos llanos del estuario y los instrumentos con los que hay que acometer esta tarea.

Como ya se ha dicho, primer proceso: reurbanizar, mediante la demolición intensiva de la obsolescencia industrial, para después lograr el otro gran objetivo, que es la integración de las márgenes de la ría. Como ya ha quedado de manifiesto, la ría ha sido tradicionalmente una trinchera, una sajadura de segregación física y social de la metrópoli en dos, y es preciso superar esta radical división mediante la sutura de los tejidos urbanos de ambas márgenes, mediante la comunicación a través de puentes, a través de usos de frente de ría compartidos, etc.

Los terrenos llanos del estuario han estado ocupados por las grandes plantas con gran despilfarro de suelo. Estos terrenos se han venido considerando siempre como intocables. Los asentamientos urbanos se fueron produciendo en los montes circundantes, de alguna manera amurallados por las plantas industriales.

Caso extremo en este aspecto es Barakaldo, pero esta constricción industrial de los asentamientos es un rasgo común con otras ciudades de la margen izquierda, incluso de la derecha.

En los momentos de crecimiento de Bilbao, siempre se vio que su posible expansión tendría que producirse fuera del espacio de la ría, en otros valles traseros a lo largo del Asúa, en el Txorierrri, en Trápaga.

Lo que en aquellos momentos, ya lejanos, podría tener sentido, cuando el aparato industrial parecía todavía tener una sólida fortaleza imposible de venirse abajo, deja de tenerlo ahora, cuando los mejores suelos con los que cuenta la metrópoli, los llanos del estuario, están ocupados por plantas obsoletas y se abren como oportunidad. Por lo tanto, se debe establecer como prioridad táctica la demolición y la construcción de infraestructuras para recorrer y conocer el nuevo territorio.

Tenemos ejemplos recientes donde se ha planteado esta misma cuestión, como, por ejemplo, Barcelona. También allí se dijo, al principio, que estaban locos aquellos que querían ubicar la Villa Olímpica en un lugar ocupado por viejas fábricas en el frente del mar. En Barcelona se pudo ver y se supo ver con antelación que la oportunidad se encubría bajo las ruinas y se supo aprovechar el pretexto de las Olimpiadas para conseguir un objetivo, nunca logrado por la ciudad, abrirse al mar.

Este mismo es el pretexto en el caso de Bilbao -aunque no tenemos olimpiadas para usarlas como "excusa"-, el de ganar los frentes de agua para la ciudad.

Este objetivo, hoy aún con problemas de consecución, debido a la todavía presencia del puerto y de instalaciones portuarias de forma lineal, incluso en el corazón de Bilbao, Canal de Deusto, Zorroza, etc., resulta básico en orden a la colonización, o mejor dicho, recolonización de los frentes de ría para usos urbanos.

Así, se plantea el desarrollo en estos suelos de nuevas actividades que ya no son catalogables en lo convencional ni de industriales ni de terciario. Talleres, laboratorios, almacenes y oficinas en mezcla y en locales concebidos para ser utilizados por las empresas en la proporción de esas modalidades de uso que cada una requiera.

Es ese, digamos, "uso estrella" en el nuevo territorio que emergerá tras la demolición de instalaciones obsoletas en el entorno de la ría, en un paisaje amable, con mayor presencia del verde y del agua, tan contrapuesto al duro paisaje industrial de humo y vieja fábrica que hasta ahora ha caracterizado estos espacios, y junto a estas actividades organizadas en parques de actividad económica, como el de Zamudio o, incluso, no tan sofisticados, donde la residencia sí será, entonces, compatible con aquellas.

La posibilidad de ocupar estos espacios permitirá, también, el esponjamiento y la mejora de vivienda a los habitantes de los hacinados núcleos metropolitanos, sin que tengan que escapar, cuando pueden hacerlo, al corredor de Uribe-kosta como única alternativa posible de mejora.

### 3. El caso de Barakaldo

Barakaldo es un municipio situado en el centro geográfico del área metropolitana de Bilbao, a medio camino entre la Villa de Bilbao y la desembocadura de la Ría del Nervión, que cuenta con una población del orden de 100.000 habitantes.

Barakaldo es, quizá, el más claro exponente de cuanto se ha comentado hasta el momento. Es una ciudad que ha crecido de espaldas a la ría, en cuanto a su configuración como ciudad, siempre marcado su desarrollo por la preexistencia de la gran ocupación industrial.

A principios del siglo XX, el municipio contaba con sólo 14.000 habitantes y, para el año 1979, fruto del desarrollo industrial, la población aumentó hasta 123.000 habitantes y supuso el tope poblacional histórico de Barakaldo.

A partir de este año, con la crisis del sector industrial siderúrgico, comienza un continuo declive poblacional, arrojando datos de 105.000 habitantes en 1991 y 100.000 en el día de hoy, sin indicadores que rompan esta tendencia.

Los factores de progreso durante estos años quedaron diluidos, dando paso a un proceso de crisis económica que propicia la búsqueda de trabajo fuera del municipio y del ámbito vasco. Las jubilaciones anticipadas también provocan el retorno de personas a sus lugares de origen. Sólo en estos últimos cinco años, comienza a adivinarse el punto de inflexión donde retomar una estabilización o un carácter positivo en las constantes demográficas básicas.

El paro en el municipio se ha reducido en los últimos años, después de alcanzar unas cotas muy negativas. Como datos, hay que indicar que en 1986 la tasa de paro en el municipio de Barakaldo era del 27,6%, que descendió a un 17,6% en 1995, estando en la actualidad en torno a un 11 ó 12%.

Por sectores, el sector secundario, entre los años 1975 y 1995, ha pasado de 17.000 empleados a 4.100, perdiéndose 3 de cada 4 empleos. Disminución brutal.

El sector secundario de Barakaldo se ha empobrecido con la desaparición de las empresas constitutivas del liderazgo industrial del municipio, Altos Hornos de Vizcaya, por ejemplo, causando, como consecuencia, la pérdida de importancia en este sector, la desertización industrial, la elevada superficie vacante o en reconversión, del orden de 96,4 hectáreas. Por ello, parece irrevocable la tendente terciarización económica, dado el derrumbe del sector industrial. Aún así, todo el desarrollo del terciario está más ligado a la actividad comercial que a la localización de servicios especializados.

En cuanto a la vivienda, ésta constituye uno de los grandes retos del municipio, dadas sus actuales carencias; escasa calidad, gran concentración de entornos degradados, bajo nivel de construcción, creciente demanda y carestía de las viviendas. Un 51% son menores de 60 metros cuadrados y con elevados niveles de ocupación en ciertas zonas del municipio.

## 4. Plan general de ordenación urbana de Barakaldo: objetivos y estrategia

### *Barakaldo, una ciudad donde vivir y trabajar*

Barakaldo supuso uno de los pilares de la potencia económica que fue Vizcaya. En sus mejores suelos se localizaron empresas emblemáticas como Altos Hornos de Vizcaya, pero hoy en día, tras sucesivas crisis que han azotado a la economía mundial, la desmantelación de estas viejas estructuras productivas y su emigración es ya un hecho, dando paso a otro tipo de actividades económicas menos contaminantes.

Así pues, el intento de reindustrializar Barakaldo ha de modificar su oferta, planteando un salto cualitativo más coincidente con los modelos que aparecen en otros países desarrollados (caso de Pittsburg, caso de Londres, etc.).

La nueva industria busca lugares limpios compatibles con ofertas residenciales y de servicios de calidad en entornos de menores densidades, bien comunicados y no contaminantes.

Barakaldo tiene ahora la oportunidad, con el Plan General en marcha, de adelantarse y disponer de una buena cantidad de suelo en excelentes condiciones de competitividad, llanos, con el elemento natural del agua, próximos a la costa y el mar, bien comunicados con el aeropuerto y las redes de comunicación, con la proximidad de la auto-*via*, es decir, los mejores suelos que el País Vasco pueda ofrecer.

### La apuesta por la diversificación de la actividad económica

Gran parte de los serios problemas coyunturales de Barakaldo, en particular, y de la margen izquierda, en general, radican en el monocultivo industrial pesado en el que se basa su economía. Quebrado este subsector, ningún otro pudo recoger el testigo para mantener las estructuras productivas y de empleo en la región.

En los años 50, en Luxemburgo, descubrieron las claves de nuevas necesidades y se produjo una paulatina diversificación de concentración industrial pesada, abriendo paso a una nueva economía centrada, sobre todo, en el sector servicios.

Barakaldo ha de apostar en el mismo sentido, buscando la transformación completa de unos suelos industriales abandonados y degradados y ofrecer un entorno recualificado y atractivo para la nueva actividad económica. Dejar de ser la ciudad fabril y transformarse en una ciudad de economía post-industrial.

Este objetivo precisa de un cambio profundo en el ámbito municipal. Transformará paisajes, sistemas de comunicaciones, centenas de hectáreas de suelo, dotando de nueva estructura al municipio, limpiando y depurando hasta eliminar todo vestigio de obsolescencia y adoptando una clara política de localización de la actividad productiva.

## Escenario sobre el que apoyar la propuesta

La demolición de las instalaciones de Galindo son un hecho. La dismantelación de Ansio, también. Junto a ellos aparecen pabellones como el MAX CENTER, las propuestas de centros comerciales que constituyen un reflejo de la dinámica y el camino a seguir; nuevos usos, nuevas tipologías, nuevas actitudes con el entorno, nuevas necesidades de la población, de ocupación de su ocio, de consumo y de producción constituyen la base de este planteamiento de regeneración económica. Primero, las Directrices de Ordenación Territorial y, después, el Plan Territorial Parcial de Bilbao Metropolitano apuntan al futuro en esta misma dirección.

La propuesta del Plan Territorial Parcial en el desarrollo de las directrices propone un nuevo eje metropolitano que articule y comunique todo el conjunto urbano desde Bilbao hasta la desembocadura del Nervión, con una nueva perspectiva económica radicalmente diferente a la actual, aportando nuevos equipamientos singulares, de los que hoy en día son ejemplo el Museo Guggenheim, el Palacio de Congresos y Exposiciones, nuevos sistemas de transportes, como el metro.

Sus contenidos ya han dinamizado las intervenciones realizadas hasta ahora, como el Plan Urban, con el claro objetivo de propiciar la creación de nuevas actividades económicas en áreas deprimidas o en declive, entre las que se engloba Barakaldo.

### Un plan para un municipio de renovada actividad: Un municipio frente a dos subcentros urbanos dispersos

La propuesta nueva radica en la integración de los subcentros urbanos norte y sur mediante la ocupación de los suelos que anteriormente la implantación industrial extensiva ocupó y, ahora, sencillamente, abandona.

La dismantelación de las instalaciones de Altos Hornos en Ansio y en Galindo han abierto las primeras brechas al muro de instalaciones industriales que separaban ambos subcentros urbanos entre sí, y entre ellos y la ría. Con la recuperación de estas grandes superficies para usos públicos -la Feria Internacional de Bilbao- se busca la refundición de ambas zonas en un solo Gran Barakaldo aglutinante de nuevos servicios y oportunidades.

### La integración de áreas residenciales y de actividades económicas

Frente a la incoherencia de los usos incompatibles de las anteriores normas subsidiarias, se proponen nuevas actividades económicas adyacentes a las zonas residenciales, donde la nueva industria sea limpia y de tipo mixto, con oferta terciaria anexa a la producción, con áreas próximas de esparcimiento y entornos atractivos por imagen, donde trabajar mejor y más cómodamente, con desarrollo de áreas menos densas, con mayor presencia de jardines y donde el agua no es contaminada sino usada para estan-



ques y embalses artificiales, con nuevos sistemas de transporte fácilmente accesibles desde otras poblaciones (por ejemplo, el nuevo metro).

En este nuevo paisaje es posible vivir junto al lugar de trabajo, creando un espacio urbano más rico y complejo donde se pueda usar la ciudad y sus jardines de día y de noche, con nuevos tipos de edificios usados para el consumo, el trabajo y el ocio, consiguiendo una ciudad más limpia, más abierta, más segura, más atractiva.

## Demolición de la obsolescencia, descontaminación y depuración

Reconocer el problema ha sido el primer paso para resolverlo. El programa de ruinas industriales del Gobierno Vasco ha supuesto un importante avance al constatar el estado generalizado de obsolescencia que mostraba el tejido industrial metropolitano.

El Consorcio de Aguas lleva ya años desarrollando el Plan Integral de Saneamiento, con plazos ya no lejanos para su conclusión, con resultados visibles. La reducción de la contaminación incontrolada mediante la canalización de los vertidos a depuradoras, que van creciendo con el correr de los años, favorecen la limpieza de la ría y la reaparición de fauna de peces y aves migratorias.

El mayor control institucional y la clara concienciación ciudadana también han comenzado en la reducción de humos y gases contaminantes, si bien es cierto que aún queda mucho por hacer todavía. Estas tres actuaciones, junto con una política de residuos urbanos, vertederos y suelos contaminados, ya ayudan a cambiar la anterior imagen de humo y degradación del medio urbano y natural que ofrecían nuestros municipios de Bilbao Metropolitano.

## La nueva imagen urbana

Barakaldo presenta una larga lista de deficiencias y problemas que componen una imagen urbana triste. Tanto para propios como para extraños se percibe un entorno agresivo de baja calidad ambiental. Entre otros factores destaca la gran cantidad de industria contaminante, calles estrechas con fuertes pendientes, edificios excesivamente altos y congestión urbana son parte del problema que vive este municipio que degradan su imagen diaria.

Los puntos en que se centra el cambio estructural van por la integración de centros dispersos con la recuperación de espacios industriales y nuevas áreas de producción, de centralidad, articulando en torno a ellas las nuevas relaciones intermunicipales y metropolitanas, con grandes áreas verdes y potenciando la creación de espacio público pequeño y medio, regenerando los existentes con anillos perimetrales peatonales y de bidegorris, clarificando la red viaria y sus conexiones, tanto internas como externas.

Los espacios obsoletos constituyen, aproximadamente, cien hectáreas de suelo, reaparidos con la clausura de Altos Hornos de Vizcaya, en puntos absolutamente céntri-

cos del municipio. Ahora llega el momento de su apropiación para la ciudad y se plantea la posibilidad de establecer fuertes vínculos de conexión e integración entre ellos.

## El nuevo chasis metropolitano

La utilización de los sistemas viarios y de la capacidad de los ejes como elementos colonizadores del espacio constituye un referente histórico sobradamente conocido. Se trata de potenciar al máximo las funciones de las vías rodadas, estructuración del territorio, canalización del tráfico y organización de la posible edificación en su entorno.

El almacén capaz de enhebrar las áreas de oportunidad que emerjan de la demolición de la obsolescencia es la infraestructura viaria, y su pieza fundamental, el eje metropolitano, impondrá una nueva imagen tan rotunda por su impronta emblemática y su escala intermunicipal. En esta nueva estructura territorial, Barakaldo ocupa una posición privilegiada como charnela metropolitana en el centro estratégico que articula tres valles: el de la ría, el de Txorierrri y el de Trápaga.

## Las nuevas áreas de oportunidad

Tanto por razones históricas como funcionales y económicas, el espacio de la Vega del antiguo meandro de la ría, alrededor de Barakaldo, se ha convertido hoy en el área de oportunidad por excelencia, pero esto no implica la renuncia a la intervención sobre otras áreas.

El Plan General busca un marco general operativo de racionalización y compatibilización para las diversas actuaciones en el contexto de un modelo territorial de referencia, que se orienta hacia la corrección de los actuales desequilibrios.

Al margen de propuestas de carácter sectorial que establezca, el Plan se centrará en sus objetivos básicos, antes comentados, en las zonas siguientes: la Vega de Ibarreta Zuloko, Ansio y la zona de Serralta, Sefanitro, Lutxana.

## Estrategia territorial estructural: Criterios y objetivos

Barakaldo se encuentra en estos momentos en la última fase de su reconversión. La población, que superó los 120.000 habitantes en el 79, decreció progresivamente hasta los 100.000 en la actualidad.

El número de viviendas se mantiene estable en 36.398, de las cuales más de 3.000 están vacías.

Si la propuesta del Plan General se basa en un escenario que mantenga las tendencias de crisis, flaco favor haríamos al municipio, proponiendo más declive sin posibilidades de recuperación.

La apuesta ha de ser firme, aprovechando las oportunidades del momento: suelos vacantes, nueva economía, nuevos usos y dotaciones. La materia prima con la que contamos para organizar el nuevo Barakaldo es su suelo disponible, en su mayoría con excelente accesibilidad, aunque necesitada de actuaciones de limpieza e infraestructura, que suponen un total de 284 hectáreas, de acuerdo con la siguiente distribución:

- Suelos vacantes	106 hectáreas
- Suelos industriales en desuso	118 hectáreas
- Suelos de reconversión	27 hectáreas
- Operaciones de reforma urbana	33 hectáreas
	-----
Total	284 hectáreas

Esta oferta deberá disponer de una generosa oferta de incremento de zonas verdes y espacios libres con el objetivo de mejorar la calidad urbana del municipio. El resto de suelo, usos residenciales y actividades económicas, deberá inclinarse del lado de las actividades económicas.

Si es norma común para el conjunto de planeamientos municipales reservar el doble de espacio a residencia frente a actividades económicas, se propone ofertar un tercio de suelo para los usos de actividades económicas, un tercio de suelo para los usos residenciales y el tercio restante para equipamientos y espacios libres. Con ello se busca la revitalización económica del municipio, basada en su situación estratégica en la metrópoli y en la oportunidad de que dispone, a la vez que una mejora sustancial de la calidad urbana. El nuevo modelo territorial propuesto tiene como elementos fundamentales:

- Primero, nueva estructura viaria que jerarquice la red con el eje metropolitano, conexiones con la margen derecha, ronda de subcentro norte, remodelación del enlace de autopista en Ansio y conexión con Sestao.
- Segundo, nueva estructura ferroviaria que suprima las actuales barreras que suponen las líneas del BPT y el ramal de FEVE.
- Tercero, un nuevo sistema de espacios libres, potente e interconectado, atravesando de norte a sur el municipio y otro paralelo a la ronda de circunvalación del subcentro urbano norte.
- Cuarto, reconversión de Ansio e Ibarreta en el gran punto de encuentro del futuro Barakaldo como centro de ocio, de consumo y de tránsito.
- Quinto, recuperación del entorno de la ría para usos diversos, siendo Galindo el sitio natural para la expansión del subcentro urbano norte hacia la dársena de Portu.

En resumen, el Plan General, cuya aprobación definitiva ha sido ya publicada en Agosto del presente ejercicio, actualmente en pleno proceso de gestión, representa la herramienta que ha de poner en valor el nuevo modelo de ciudad para Barakaldo en el siglo XXI.