EL CORREO ESPAÑOL (BIZKAIA)
BILBAO
04/09/13
Prensa: Diaria
Tirada: 88.821 Ejemplares
Difusión: 74.236 Ejemplares
Cód: 73839261
Página: 2
Sección: LOCAL Valor: 4.532,00 € Área (cm2): 656,6 Ocupación: 68,75 % Documento: 1/2 Autor: OCTAVIO IGEA Núm. Lectores: 435000

La estación intermodal del Casco Viejo empezará a construirse en julio de 2014



OCTAVIO IGEA
oigea@elcorreo.com

El Ayuntamiento y el Gobierno vasco sopesan reubicar el frontón de La Esperanza sobre las vías para ganar un solar público

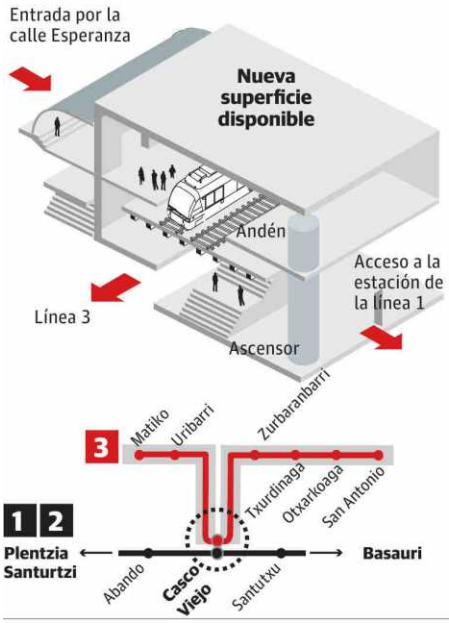
BILBAO. El Casco Viejo bilbaíno sufrirá su enésima transformación el próximo año. Será en julio, con el inicio del verano, cuando las máquinas llegarán al entorno de El Arenal para abrir paso a la Línea 3 de metro y empezarán a dar forma a su gran icono: la estación intermodal que enlazará el suburbano con Euskotren. Ocupará el espacio de la histórica parada de San Nicolás y ofrecerá una inesperada alternativa urbanística. Una 'tapa' cubrirá la nueva estación para permitir que se construya en la ladera del parque de Etxebarria. Se ganará espacio público en una de las zonas más necesitadas de la capital vizcaína y las administraciones ya piensan en cómo darle utilidad. Entre las ideas barajadas, el Gobierno vasco y el Ayuntamiento sopesan reconstruir allí el frontón de La Esperanza, que tendrá que ser demolido para hacer el intercambiador.

La intermodal del Casco Viejo es la pieza más importante del engranaje de la Línea 3 porque dará sentido al nuevo trazado permitiendo que los vecinos de Otxarkoaga, Txurdinaga, Uribarri y Matiko tengan acceso a la red global del suburbano. Pero también es la más atrasada de un proyecto que, de por sí, ya arrastra una importante demora debido a la crisis. La complejidad técnica y el coste de la estación de San Nicolás, para la que Norman Foster ha diseñado un acceso singular, hizo que el anterior Gobierno vasco fuera posponiendo las labores mientras iba dando forma al resto del itinerario. Es de hecho el único punto del proyecto que sigue sin licitarse, pero Euskal Trenbide Sarea (ETS), la sociedad pública dependiente del Gobierno vasco que se ocupa de la construcción del metro, ha activado por fin la maquinaria administrativa.

La primera decisión adoptada ha sido la de aparcar el proyecto de Foster. Su creación emblemática tendrá que esperar a épocas mejores. De momento, la estación tendrá un acceso 'estándar', un cañón similar al de otras paradas, aunque su interior mantendrá el diseño que más o menos se preveía. Un gigantesco vestíbulo con una única línea de canceladoras, muy parecido al de la parada de Sarriko, distribuirá a los usuarios entre las diferentes alternativas de transporte. En los andenes superiores se ubicarán los accesos a la ruta de Euskotren que lleva al Txorierri. Debajo, la estación de la nueva Línea 3 que enlazará con los barrios altos de Bilbao y la actual parada que el suburbano hace en el Casco Viejo, una de las más utilizadas de la red. Pese a no contar con una fachada 'de autor', construir la nueva entrada tendrá un coste cercano a los doce millones y medio de euros y algunos efectos colaterales sobre los que ya se ha empezado a trabajar.

El edificio que ha diseñado Norman Foster deberá esperar. Aun así, la obra costará 12,5 millones

Otra estación para el Casco Viejo



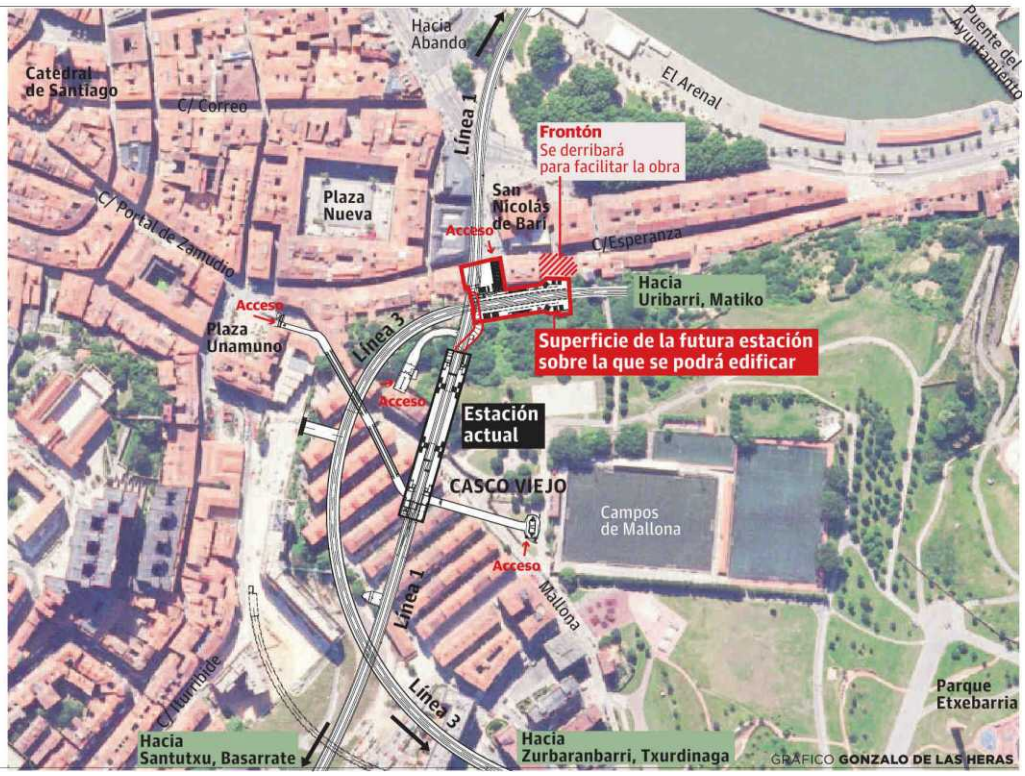


GRÁFICO GONZALO DE LAS HERAS

EL CORREO ESPAÑOL (BIZKAIA)
BILBAO
04/09/13
Prensa: Diaria
Tirada: 88.821 Ejemplares
Difusión: 74.236 Ejemplares
Cód: 73839261
Página: 3
Sección: LOCAL Valor: 1.029,00 € Área (cm2): 149,0 Ocupación: 15,61 % Documento: 2/2 Autor: OCTAVIO IGEA Núm. Lectores: 435000

El principal será la desaparición de la histórica estación de tren. Se inauguró en 1904 con el nombre 'Bilbao-Aduana', posteriormente tomó durante décadas el de la cercana iglesia de San Nicolás y hace ya algunos años que se denomina oficialmente 'Zazpi Kaleak'. Originariamente fue la cabecera de la conexión ferroviaria entre Bilbao y Plentzia que luego se reconvirtió en la Línea 1 de metro, pero también ha ofrecido enlaces hasta Deusto –suprimido en 2010 cuando comenzaron las obras de la Línea 3– y el Txorierri. Las nuevas obras también obligarán a detener temporalmente este último trazado, «aunque esperamos que sea el menor tiempo posible», explicaron fuentes de ETS.

Luz natural

Abrir paso a la nueva intermodal del Casco Viejo también se llevará por delante otro edificio emblemático de la calle Esperanza, el frontón. Hay tan poco espacio que la demolición es imprescindible para poder afrontar los trabajos, su solar será utilizado para la acometida inicial de las máquinas y como 'zona cero' de las obras –aparcamiento, vestuarios, oficinas...–. En el Ayuntamiento de Bilbao saben desde hace nueve años que la cancha tiene los días contados, pero no ha sido hasta esta misma semana cuando los planes han empezado a concretarse. El Consistorio quiere que se reconstruya tras los trabajos y los representantes de ETS han aceptado la contraprestación, que ya se incluye como una fase más en la edificación del intercambiador.

Lo que no está claro aún es dónde se levantará el nuevo frontón. Representantes del Gobierno vasco y del Ayuntamiento se reunieron el pasado lunes en Vitoria para poner sobre la mesa todas las alternativas. Que son tres: recuperarlo tal y como está ahora, modificar su orientación y ubicarlo entre su parcela actual y una zona de desmonte que va a abrirse en la ladera de Etxebarria o situarlo directamente sobre la futura estación. Mientras el hall de entrada estará coronado por un buen número de claraboyas que permitirán utilizar la luz natural durante buena parte del día, la zona ubicada sobre los andenes tendrá encima una 'tapa' que se posará sobre varios pilares con forma de 'V'. La decisión la tomará el Ayuntamiento.

«Pase lo que pase ganaremos un nuevo frontón más moderno. Si se construye encima de la intermodal se terminará antes, y si mantiene su ubicación actual habrá que esperar un poco más. Hasta que terminen todo», explicó Asier Abaunza, concejal de Circulación y Transportes. En principio, si se cumplen los plazos previstos, el proyecto definitivo de la estación, y la ubicación de la cancha, se conocerán en noviembre. La obra saldrá a concurso público entre enero y febrero y comenzará a ejecutarse a comienzos del próximo verano. Los trabajos se prolongarán durante 21 meses y deberían estar finiquitadas para la primavera de 2016. El año siguiente es el señalado para inaugurar la anhelada Línea 3.