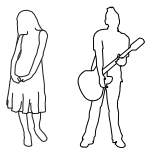


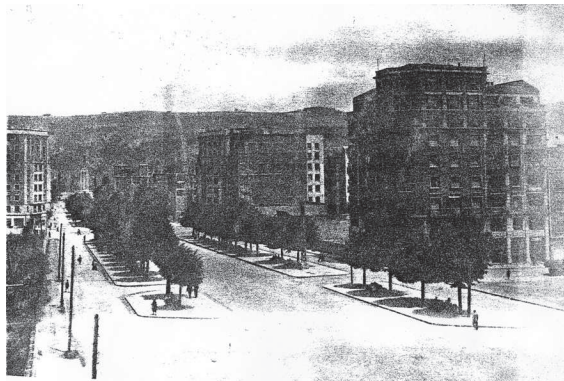
# Mugikortasuna eta azpiegitura zaharkituak: Bilboko Sabino Arana etorbideko biaduktuaren kasua

Ibilgailuen fluxua hobetzea eta Bilboko bizilagunen bizi-kalitatea hobetzea omen dira Bilboko Sarbide Berrien Planaren helburuak. Baina posible al da ekimen batekin bi helburu hauek jarraitzea? Basurtuko auzokideek argi dute, beraien bizi kalitatearen hobetzea, orain dela 35 urte garapenaren izenean eta ibilgailuen mugikortasuna ahalbidetzeko eraiki zen biaduktuaren eraistek ekarriko duela.



Maite Eizagirre eta Anartz Ormazá \*

Gako-hitzak: mugikortasuna, Bilboko sarbideak, zaharkitutako azpiegiturak, bizi-kalitatea



Jose Antonio Etorbidea (gaur egun Sabino Arana Etorbidea) XX. mende erdialdean.

Iturria: Basurtuko Auzokoen Elkarte.

60ko hamarkadan Bilbon industrialdi garaia gori-gori zegoen. Hiria, hortaz, lanera zetozen etorkinak hartzeko hazkunde izugarrian murgilduta zegoen. Basurtuko auzoa horren adierazle garbia da, bertako biztanleen ia herena (9.000 biztanletik gora) etorkinak zirelarik garai hartan.

Basurtu, Bilboko Zabalgunearen muga izanik, transizio-gunea zen zentzu askotan: alde batetik, garai hartan oraindik ere zabalguneko hiri-bilbea zenbait puntutan egonkortzeaz zegoen. Beste alde batetik, gizarte klaseen arteko transizio-gunea ere bazen, gizarte klase erdi-altuaren bizitoki zen zabalgunek topo egiten baitzuen Basurtu auzoan zeuden eta orduan oraindik hiri bilbearen parte ez ziren zenbait industriagunerekin.

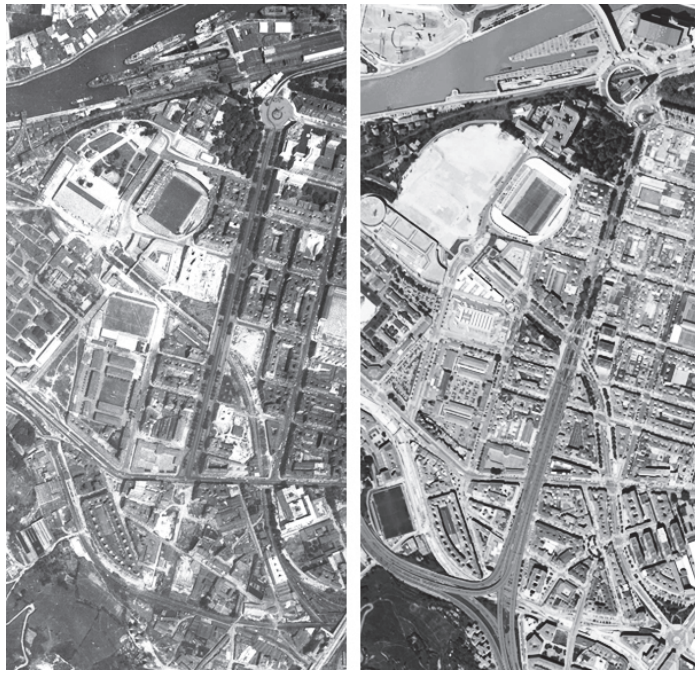
Horren guztiaren irakurketa garbiena Sabino Arana etorbidearen bilakaeran ikus dezakegu. Garai hartan Jose Antonio etorbidea izena hartzen zuen kale hau, Zabalgunearen eta Basurtu auzoaren arteko muga garbia bezain zuzena zen. Eta haren luzeran zehar soma zitezkeen aldaketak aipatutako ezberdintasunen isla ziren: Jose Antonio etorbidea, Jesusen Bihotzaren plazatik Gregorio Balparda kaleraino baino ez zen luzatzen, gaur eguneko Autonomia kalea. Puntu horretatik aurrera hiri-bilbearen itxura homogeneoa, eta aberatsagoen bizitoki zen zabalgunearen izaera galdu egiten zen, hiritartzeaz zegoen gune honetan zenbait industria txiki eta zabalguneko *arauez kanpo* eraikitako etxebizitza-blokeak kokatzen baitziren.

Hiriak bere hazkundera jarraitu zuen, eta horrekin batera, mugikortasunaren garapenaren aitzakiarekin zenbait proiektu garrantzitsu aurrera eramane ziren. A-8 autobidea 70eko hamarkadaren hasieran eraikitzen hasi zen, eta 1974. urterako

erabat bukatuta zegoen. Erronka garrantzitsuenetako bat, azpiegitura hori Bilboko hiriarekin nola lotuko zen ebatztean zetzan: hau da, ibilgailuak Bilbora sartzeko sarrera nagusia zein izango zen erabakitzea, eta nola gauzatu zen. Izan ere, autobidearen eta hiriaren arteko maila-ezberdintasuna hamar metrotik gorakoa zen. Azkenik, Bilborako sarbidea Basurtu auzoko Jose Antonio etorbideetik (egungo Sabino Arana etorbidea) egitea erabaki zen, maila-ezberdintasuna gainditu beharragaitik, ordu arte etorbidearen formalizatu gabeko tartetik harago, etorbidearen erdialderarte luzatzen ziren, eta diren, biaduktu batzuen bitartez. Hori horrela, azpiegitura handi hau hiri-bilbean bete-betean sartu zen, Basurtu auzoa erdibituz, eta auzoari hainbat ondorio ekarri.

Ez da ahaztu behar, erabakiak inolako eztabaidarik gabe hartzen ziren garai hartan, garapenaren izenean egindako lanek inoiz gutxitan hartzen zutelako kontuan ordutik aurrera azpiegitura horrekin elkarbizi beharko zuten hiritarren bizi-kalitatea, eta hala gertatu zen kasu honetan. Eskala handikoa zen mugikortasun behar bati erantzuna ematean, hainbat eta hainbat arazo sortu ziren eskala txikiago batean, hiri- edo auzo-eskalan, gaur arte auzoko bizilagunek pairatu dituztenak eta oraindik ere pairatzen dituztenak.

Biaduktuaren eraikitzeak ekarritako ondorio larrietako bat, Sabino Arana etorbidea zeharkatzen zuten Egia Jeneralaren eta Perez Galdós kaleen moztea izan zen, auzoaren zatiketa nabarmendu zuena. Mugikortasunaren izenean eraikitako azpiegitura, hiri barnean muga bihurtu zen, Basurtu auzoan zauri. Zabalgunetik biaduktuaren bestaldean geratu ziren hainbat komertziori oso era latzean eragin zieten kale-mozketa hauek, askok dendak itzi behar izan zituzten arte. Muga fisikoa ez ezik, muga psikikoa ere bada biaduktua, eta horren



Bilbo 1965. urtean. Aireko argazkia.  
Bilbo 2009. urtean. Ortoargazkia.  
Iturria: Bizkaiko Foru Aldundiko Garraio eta Hirigintza Saila.

azpiko eremua, aparkaleku bihurtua, gune ilun eta era batean arriskutsu bihurtu zen.

Horretaz gain, Sabino Arana etorbidearen alde banatan dauden eraikinek **izugarritzko kutsadura akustikoa jasaten dute**. Egutero Bilbora puntu honetatik sartzen diren 70.000 autoen zarata 77 dB-tara ere iristen da egunean zehar, legeak ezarritako mugak soberan gaiztatu (1). Ulertzekoa den moduan, horrek etxebizitza hauetan bizi diren bizilagunen egunerokotasuna nabarmen kaltetzen du, bai eta burukomina, urduritasuna, loezina, eta beste gaitz batzuk eragin ere. Bertara ematen duten etxebizitzetako leihotako “Zaratarik ez” edo “Autobidea ez” bezalako kartelak auzokideen urteetako protesten eta aldarrikapenen isla baino ez dira.

Azkeneko urteetan biaduktuaren eraispenaren inguruan bai udalak eta bai aldundiak auzokideei egindako promesa hutsak direla-eta, Basurtuko 144 familiek aldundiaren aurka auzi-eskea aurkeztu zuten 2008an, 1,4 milioi euroko kalte-ordaina eskatuz (2). Basurtuko Auzokoen Elkartearen arabera, hau zaratak eta kutsadurak eragindako kalteak ordaintzeko izateaz gain, presio neurri moduan erabili du auzoak, **promesa hutsak noiz edo noiz beteko direlakoan**.

Era batera edo bestera, bai udalak eta bai aldundiak onartu dute **trafikoak hirian inposatzen dituen muga urbanistikoak**, eta Bilbao Ria 2000 erakundearekin batera, Bilboko Sarbideen Plan Berria garatu zuten, gaur egun lanetan dagoena. Bilboko iparraldeko sarbide berriak, Olabeagako erlaitza eta bertatik lurperatutako sarrera berria, eta Sabino Arana eta Errekaldeko biaduktuen eraispena, Sarbide Berrien Planak jasotzen dituen proiektuetariko batzuk dira.

Hogeita hamabost urte zutik egon ondoren eta bertako bizilagunen kexa ugarien ostean, **badirudi Sabino Arana etorbideko azpiegituraren desagerpena gertu dagoela**. Orduko Euskal Herriko autobide bakarrari (A8) lotura moduan eraikitako azpiegitura, gaur eguneko hiri-ikuspegitik begiratuta, **badirudi zaharkitua gelditu dela**.

Horren orde, A8 autobidea hiriarekin lotzeko, aurrerago egingo da sarbide berria, Lezeaga, Santa Ana, Basurto eta Olabeaga auzoetatik pasatzen den diseinu berria. Gaur egungo Sabino Aranako sarbideak dituen zazpi bide eta eguneko 70.000 auto xurgatzeko gaitasunetik urrun, lurperatutako lau bide eta eguneko 35.000 auto xurgatzeko gaitasuna izango ditu beste sarrera berri honek. Diseinu berri honen % 75 lurperatuta legoke, hiriko espazio berrietarako 70.000 m<sup>2</sup> sortzen dituelarik. Horietatik 50.000 berdeguneetarako izango dira eta hauetatik 35.000 beraietan barrena ibiltzeko modukoak. **Nabarmenezkoa da hiritarren parte-hartze aktiboa beraien auzo-elkarteen bitartez proiektuaren berriazketan**. Hau izan da *Olabeaga Bizirik* plataformaren (3) kasua, Olabeagako auzokideak batzen dituen.

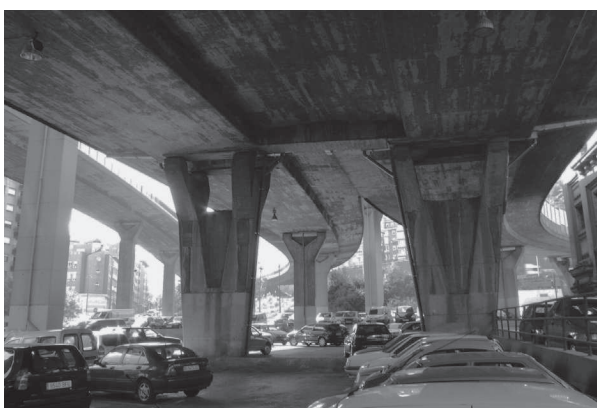
Plataforma, auzoak berez badituen eta proiektu berriekin sortu daitezkeen arazoei modu eraginkorragoan aurre egiteko bihurtu zen Olabeagako auzokideen ahots. Besteak beste, 1975ean irekitako biaduktuak Basurtuko auzoan sortutako hiri-arazoak euren auzoan errepikatuko direlakoaren beldur dira. Bakoitzak bere interesak defendatze aldera, auzo-elkarte ezberdinek holakoetan normalak diren tirabirak izan dituzte tarteko administrazio ezberdinekin, bai eta euren artean ere.



Egia Jeneralaren Kalea Sabino Arana Etorbidearekin topatzean. 70. hamarkada hasiera, biaduktuaren eraikitze-lanak hasita eta gaur egungo egoera. Iturriak: Basurtuko Auzokoan Elkarte eta Xabier Hernando.



Olabeagako sarrera berriaren proposamenaren maketa. Iturria: www.bilbao.net



Biaduktuen azpiko espazioa, antolatu gabeko aparkalekua. Iturria: Xabier Hernando.



Auto-ilarak Sabino Aranan Bilbora sartzean. Iturria: Basurtuko Auzokoan Elkarte.

Zaharkitutako azpiegiturak, hiri-trazadura berrien beharra, bizi-kalitate hobea eta auzo-elkarteen parte-hartze aktiboa dira eskuartean dugun gai honetako gako-hitzak.

Baina zeri deritzogu “bizi-kalitate hobea” gaur eguneko hirian? Françesc Magrinyàren (4) hitzetan, ezin gara estandarrekin ibili munduko edozein tokitan eta lurralde bakoitzaren garapen egoera kontuan hartu beharko genuke. Edozein herri sareren helburua hobetzea litzateke, horretarako erabili behar dituen tresnak zein diren jakinda. Beraz zein lirateke hiri aberatsek dituzten erronkak? Hona hemen hauetariko lau:

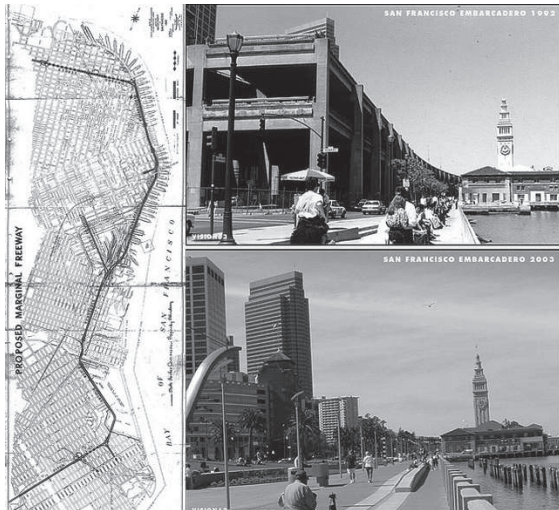
- 1- Izadiarekiko eta berdearekiko erlazioa: pertsona bakoitzak bere etxetik 500 metrotara hektarea bateko parkea izan beharko luke.
- 2- Komunikazioa: gaur egun komunikazioa eta mugikortasuna bermatua ez duen hiria ez da lehiakorra.
- 3- Etxebizitza baldintza egoki eta eskuragarrietan izatea.
- 4- Isolamendu eta erlazioaren arteko oreka.

Erronka hauen islada, printzipioz Olabeagako proiektuan ikus dezakegu. Bai edukiko dituzten espazio publikoetan, bai eta hiri-bilbe jarraitu bat edukitzeko helburuarekin, Bilborako sarrera berria lurperatzeko egin den ahaleginean ere. Horrez gain **Basurtuko esperientzia zein puntutaraino kontuan hartu den** jakitea interesgarria litzateke, baita hartu diren erabakiekin parte-hartzaile guztiak konforme dauden edota kapazitate eta funtzionamenduarekiko zalantzarik gelditu ote den.

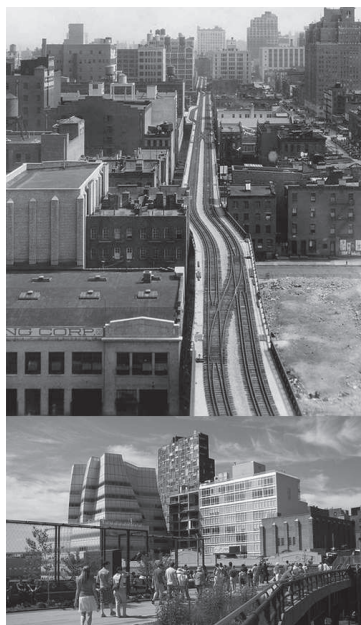
Bestalde, aipatutako erronkak Sabino Aranaren eraispenaren inguruan dauden asmoetan ere ikus ditzakegu, bertan egingo denaren proiektua marraztua ez egon arren, bulebar haundi bat utziko duen biaduktuaren eraispena onartua baitago. Badirudi, **auzoko ondasunek beren balioa % 20 handituko dutela**, oraindik definitu gabe badago ere, **biaduktuak utzitako hutsunean espazio berdeak eta ekipamenduak jarriko baitira**. Hutsik geldituko den hirigune zabal horretan hiri zati berri bat pentsatzea lan zaila eta interesgarria izango da, eta hainbat zentzutan oso erakargarria.

Azpiegitura zaharkituen eraispena, XXI. mendearen hasieratik hiriek beharrezkoak dituzten berdeguneak kokatzeko erabili izan den prozedura ohikoenetakoa da. San Frantzisko izan zen, berdeguneak eta hiritarrentzat espazio berriak lortzeko, hiria eta kostaldea banatzen zituen autobideko biaduktua eraitsi zuen lehen hiria (5), eta haren ondoren Ipar Amerikako hiri askok bide berari jarraitu zioten. Seuleko *Cheonggyecheon Restoration Project* kasua ere beste adibide bat dugu. Tamaina erraldoia duen autobide baten eta ibaia 6 kilometrotan zehar estaltzen duen eraikuntzaren eraispenean datza proiektua, **espazio publikoa berreskuratzeko asmoz** (6).

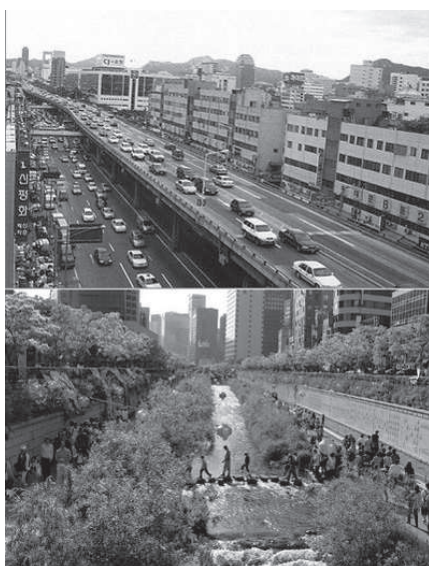
△  
▽△ Análisis: Mugikortasuna eta azpiegitura zaharkitua: Bilboko Sabino Arana etorbideko biaduktuaren kasua



San Frantzisko (AEB): 1944ko autobidea egiteko proiektua. Eric Fischer (CC).  
1992: autobide eraikia kaiaren parean. Russell Mondy (CC).  
2003: autobide eraitsia eta pasealekua kaiaren parean. Russell Mondy (CC).



New Yorkeko trenbide zaharra 90eko hamarkadan. Ed Yourdon (CC).  
High Line-a 2010ean inauguratutako tartean.  
Iturria: [www.thehighline.org](http://www.thehighline.org)



Cheonggyecheon: 1958-61ean erreka estali zen eta 1971n maila altuan doan auto-  
bidea eraiki zen / 2001-2005 bitarteko eraispena eta proiektu berria bukatuta.  
Iturria: [www.cabe.org.uk](http://www.cabe.org.uk)

Baina eraispena ez da azpiegitura zaharkitu hauei aurre egiteko modu bakarra. Badaude adibide eta esperientziak non **mugikortasunerako azpiegitura hauek beste erabilera baterako aukera** ematen duten. Italiako Calabria aldean *Parco Solare Sud* nazioarteko lehiaketak, zaharkitua gelditu den *Autostrada Solare* deritzanaren zati batean, inguruko herriek behar duten energia berriztagarria eramango duen itsasertzeko bide berde baterako ideiak proposatzen ditu (7).

Beste mota bateko mugikortasun-azpiegitura batzuetan ere ikusi ahal izan ditugu antzeko saiakerak. New Yorkeko *High Line*-ak adibidez hiria zeharkatzen zuen zaharkitutako trenbidea mantentzen du, hirian parke berri luze bat sortuz (8). Berlinen, Tempelhof aireportu zaharrean sortutako parke handia ere honen adibide garbia dugu.

Kasu gehienetan **hiritarren parte-hartze aktiboa sakona** izan da, kasuan kasu, eraispenak eskatzeko edo galdiarazteko bazen ere.

**Baina posible al da zaharkitutako azpiegitura baten erabilera aldaketarekin, funtsean inplizituki daramatzan ezaugarriak aldatzea?** Edota sortzen dituen gune erresidualak aukera-gune bihurtzea? Aukera honen **arrakasta, hiriarekiko izango duen erlazioaren araberakoa izango da.**



## Iturriak/Oharrak

- (1) Basurtuko Auzokoen Elkarteak Nafarroako Unibertsitate Publikoari eskatutako ikerketaren datuak.
- (2) Basurtuko Auzokoen Elkarteak. <http://www.avebasurto.com/>
- (3) Olabeaga Bizirik plataforma. <http://olabeaga.org/>
- (4) Francesc Magrinyà. Portu, Ubide eta Bideetako Injeneria. Unibertsitat Politècnica de Catalunya hirigintzan doktorea.
- (5) <http://www.preservenet.com/freeways/FreewaysEmbarcadero.html>
- (6) <http://www.cabe.org.uk/case-studies/cheonggyecheon-restoration-project>
- (7) <http://www.parcosolaresud.it/site/index.php>
- (8) <http://www.thehighline.org/>

\* Maita Eizagirre eta Anartz Ormaza arkitektoak dira.