

POLEMICA / Muchos de los vecinos que se han instalado en la zona durante las últimas tres décadas lo han hecho tras la inauguración del vial en 1975 / Los afectados retoman su campaña para reclamar el derribo de este acceso a Bilbao

La mitad de los edificios afectados por el viaducto de Sabino Arana son posteriores a su construcción

GUILLERMO MALAINA

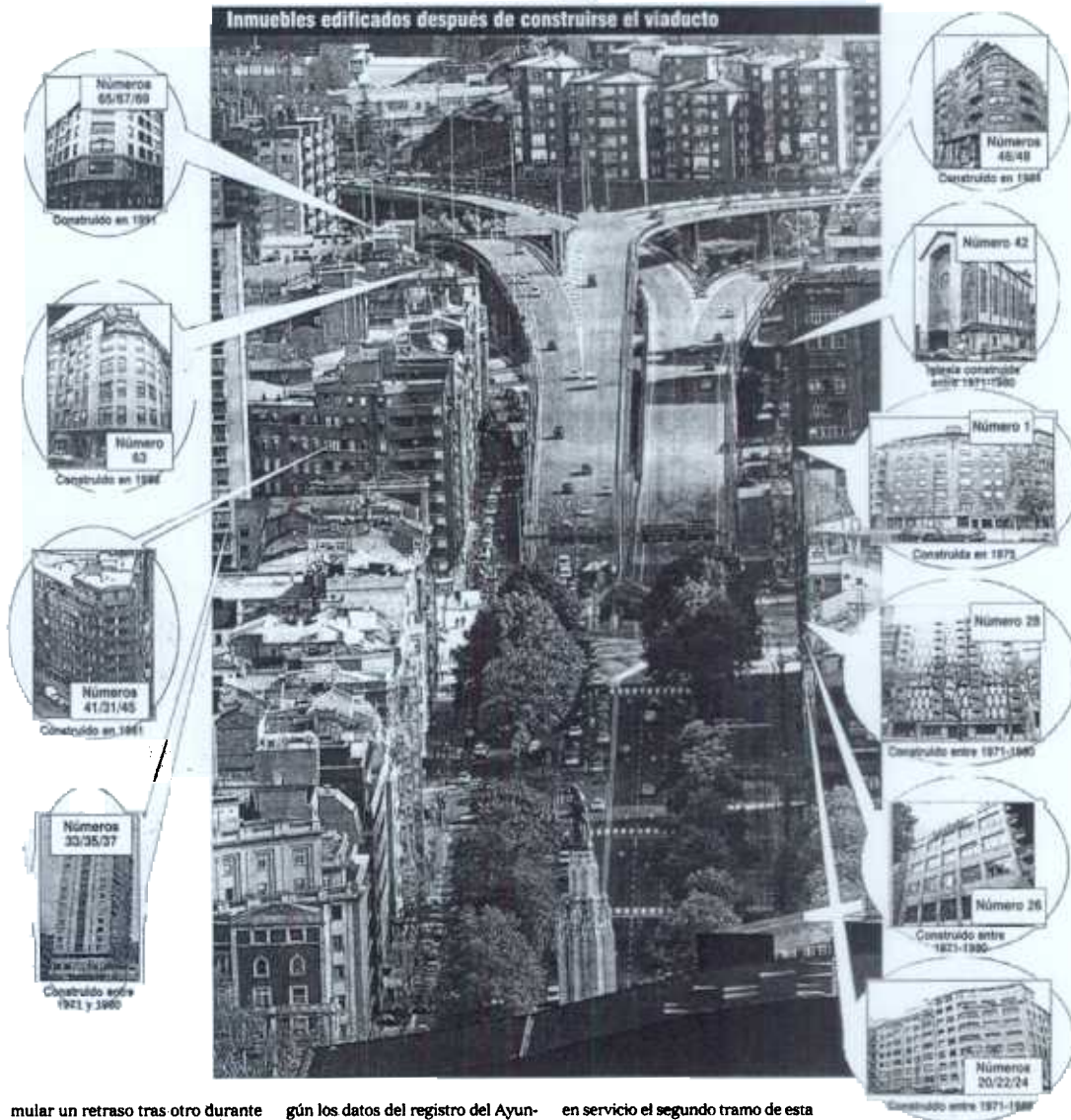
BILBAO. Los vecinos de Sabino Arana están de nuevo en pie de guerra por el enésimo retraso del derribo del viaducto de la A-8, aunque no todos llevan el mismo tiempo conviviendo con este armazón viario. Casi la mitad de ellos llegó a vivir a la zona en la época en que los accesos ya se estaban construyendo o a lo largo de los años posteriores a su inauguración, el 22 de abril en 1975. Uno de cada tres inmuebles tiene menos de treinta años.

Desde hace varias semanas, los carteles protesta han vuelto a adornar las ventanas en muchas casas con mensajes tan contundentes como tajantes. «Autopista, fuera», «Ruidos, no», «Basta de engaños», son algunas de las denuncias escritas que reflejan de manera diáfana el enojo de los habitantes de Sabino Arana, una de las zonas más castigadas por el peso del tráfico en la capital vizcaína. Creen que toda la razón está de su parte. Porque, cierto es, las instituciones llevan más de seis años hablando de la necesidad de dar una solución definitiva, que incluiría el desmonte del viaducto. Pero, las reiteradas promesas no acaban de cumplirse.

Ahora, este acceso es el problema, pero a finales de la década de los 60 se planteó como la gran solución para acabar con la falta de fluidez en la circulación de Bilbao, que por aquel entonces tenía una parque móvil inferior a los 85.000 vehículos. Aun así, la construcción de la autopista en sus inicios no levantó en absoluto la expectación que hoy en día provocaría un proyecto de tal magnitud. La inauguración del primer tramo, de 14 kilómetros, entre Basauri y Amorebieta, en junio de 1971, apenas tuvo eco en la prensa de la época. En cierto modo, era lógico. No en todas las casas había un coche y aún faltaba mucho tiempo para que el sueño de viajar desde Bilbao a San Sebastián por autopista se convirtiera en realidad.

Diluvio en la inauguración

El gran hito fue la inauguración el 22 de abril de 1975 de lo que entonces se bautizó como la Solución Sur, el tramo de siete kilómetros entre la capital vizcaína y la conexión con la autopista, en Basauri. Aquel día, el ministro de Obras Públicas del Gobierno de Franco, Antonio Valdez y González Roldán, aterrizzaba pasadas las doce del mediodía en el aeropuerto de Sondika para acudir al acto. Llegó sin sobresaltos a la Avenida Sabino Arana –cuyo nombre oficial en aquella época era José Antonio– para, a partir de ahí y bajo una lluvia torrencial, iniciar el recorrido de los siete kilómetros del nuevo tramo, junto a otras autoridades de la dictadura. Finalmente, el vial estaba terminado tras acu-



mular un retraso tras otro durante siete años de obras y una inversión de 2.400 millones de pesetas de la época.

No todas las familias que viven hoy en Sabino Arana fueron testigos de aquella jornada inaugural, ya que muchas de ellas se instalaron tiempo después en los inmuebles de nueva construcción. Esta circunstancia, en todo caso, no les resta legitimidad para reclamar el derribo de la autopista.

En el tramo desde Alameda Urquijo hasta las vías del ferrocarril de Feve, –el más poblado y afectado por el viaducto– hay una treintena de edificios y unos 40 portales –hay que sumar también algunos registrados en calles adyacentes–. La edad de los mismos varía, pero se-

gún los datos del registro del Ayuntamiento, hay cinco edificios –con 10 portales– construidos después de 1975; el último, el número 65, es de 1991. Hay otros cinco edificios –con

Las instituciones llevan más de seis años sin dar una respuesta definitiva al desmonte del vial

nueve portales– que se edificaron más o menos a la vez que el viaducto –el Consistorio los sitúa entre 1971 y 1980–, por lo que sus inquilinos eran conscientes, al menos, de que iban a vivir junto a uno de los flujos de circulación más importantes de la Villa.

Según pronóstico el ministro Valdez el día de la inauguración, «su misión se potenciará cuando entre

en servicio el segundo tramo de esta Solución Sur, José Antonio-Baracaldo, que espero que pueda ser concluida a fines del año próximo».

La prolongación de la autopista hacia la Margen Izquierda, efectivamente, se cumplió, todo lo contrario que otros proyectos pensados en la época para resolver

el caos circulatorio y que, finalmente, se postergaron hasta dos décadas después. Es el caso, por ejemplo, del metro, inaugurado en 1995. 20 años antes, el ministro de Obras Públicas había pro-

metido que «lo que se va a iniciar es una especie de Y, que tiene una parte común al este de Bilbao y que luego cruza la Ría, pasando a Deusto». Otro tanto ocurrió con los túneles de Artxanda, que no vieron la luz hasta el siglo XXI y que, según el Gobierno de la dictadura, iba a comenzar a construir en cuanto concluyera las expropiaciones. Otro coloso que emergió con retraso fue el puente Rontegi, en los años 80. Todos ellos eran retos, como ahora lo es el desmonte de Sabino Arana dentro del plan de ordenación de Basurto-Olabegua-San Mamés. Cuál será el retraso de éste es una incógnita.

POLEMICA. «Nunca ha sido una de las mejores zonas, ni lo va a ser; está lejos del centro»



Miles de vehículos utilizan cada día los accesos de Sabino Arana para entrar o salir de la capital vizcaína. / MTRX

El alto precio de los pisos moderará su subida

G. M.

BILBAO.— Apenas hay pisos a la venta en Sabino Arana, pero el precio de los pocos que se ofertan ronda los 300.000 ó 360.000 euros, es decir, los 50 ó 60 millones de las antiguas pesetas.

Las inmobiliarias no se atreven a hacer un cálculo sobre cuánto se revalorizarán las viviendas de esta gran avenida, una vez que desaparezcan los accesos de la autopista Bilbao-Behobia, pero en lo que casi todas coinciden es en que habrá un despunte de los precios.

El director de la inmobiliaria Donpiso, José Luis Martínez, no tiene ningún género de dudas al respecto. «Si finalmente se ejecuta, si al final desaparece esa salida y entrada de la autopista, toda esa zona de Sabino Arana mejorará muchísimo y, por lo tanto, los precios de los pisos aumentarán, porque no cabe duda de que tener una autopista frente al balcón de tu casa devalúa el valor de ésta».

Lo que no tiene tan claro es que ese incremento sea muy sustancial, ya que los precios de las vi-

Las inmobiliarias estiman que con el derribo del viaducto aumentará el valor de los inmuebles, «que ya son muy caros»

viendas en cualquier zona de Bilbao están por las nubes y ya no queda mucho margen de mejora. Y, cuenta, la Avenida Sabino Arana tampoco escapa de esa coyuntura. «¿Cuánto se encarecerán? Eso es otro tema», afirma.

Una responsable de ventas de la inmobiliaria Gaitec comparte esta opinión. Esta convencida de que, en buena lógica, la desaparición del viaducto supondrá una liberación de los precios en los pisos de dicha zona, como anteriormente ya ocurriera en otra calle recién reformada, la nueva Avenida del Ferrocarril, con el cubrimiento de la vía férrea. «Pero, resulta difícil de calcular», apunta.

No obstante, matiza que la entrada de la autopista A-8 solamente es uno de los factores que influi-

rán en los precios y que, por lo tanto, habría que tener en cuenta otros aspectos que, hoy por hoy, son del todo impredecibles, como la situación del mercado inmobiliario cuando se produzca el desmonte o el tipo de proyecto que se planea para recuperar este espacio vial.

«Por ejemplo, si quedase una zona verde con jardines, los precios aumentarían mucho más que si quedase una carretera», razona.

Sin embargo, no todas las inmobiliarias están tan convencidas de que habrá una subida de precios pareja a la desaparición de la autopista. «Los precios en Sabino Arana ya están altísimos, y además nunca ha sido una de las mejores zonas de Bilbao... ni lo va a ser», comenta una responsable de la In-

mobiliaria Irizar. A su juicio, las zonas con más caché de la Villa —la Gran Vía, Abando, El Ensanche e Indautxu— se van a mantener entre las preferidas por los compradores con un poder adquisitivo alto, mientras que Sabino Arana permanecerá siempre en un segundo plano. Si acaso, matiza, podrá salir algo beneficiada con el derribo del viaducto la parte más cercana a la Plaza del Sagrado Corazón, desde la confluencia con Alameda Urquijo. «Los pisos son allí muy caros, demasiado caros», insiste.

Es más, está convencida de que no se pueden encarecer mucho más porque ya se han revalorizado algo desde que comenzó a hablarse del desmonte del viaducto: «No entiendo que haya gente que viva con el puente de la autopista encima de la cabeza y, además, se le ocurra pedir más de 50 millones de pesetas por su piso».

En todo caso, son pocos. Las ofertas de las inmobiliarias para esta zona son escasas, y apenas se ven carteles en las ventanas que anuncian la venta de pisos.

Los vecinos barajan la opción de acudir a los tribunales

G. M.

BILBAO.— El último plazo incumplido para comenzar la demolición del viaducto de Sabino Arana ha agotado la paciencia de la Asociación de Vecinos de Basurto, que baraja ya nuevas medidas para presionar más a la Diputación y el Ayuntamiento.

Su presidente, Pedro de la Fuente, avanzó que los vecinos han comenzado a sopesar la posibilidad de acudir a los tribunales como última vía, ya que han perdido la confianza que tenían en que las instituciones implicadas —el Consistorio y el Ejecutivo foral, fundamentalmente— abordasen el problema: «Se trata de una decisión política».

Los habitantes de esta zona creen que el juez les podría dar la razón, a la vista de los datos recogidos en cuanto a los niveles de ruido y la distancia que hay entre el viaducto y algunos de los inmuebles. «Esto no hay quien lo aguante. Un día tras otro, el mismo ruido del tráfico... Y los peligros que conlleva para quienes vivimos aquí», denunció.

El último contacto de los vecinos con la Diputación se gestó el pasado mes de diciembre. Entonces, según Pedro de la Fuente, el diputado general de Bizkaia, José Luis Bilbao, y el titular foral de Obras Públicas, Eusebio Melero, se comprometieron a convocar una nueva reunión. «Pero, hasta ahora nada», aseguró.

«Yo me lo creí», añadió, «pese a que llevamos varios años con esto. Hablando en broma, yo les daría otra alternativa, que construyan un segundo piso en la autopista para que entren más coches. Ya está bien. Y luego andan anunciando constantemente la construcción de variantes para que el tráfico no pase por el centro de los pueblos», ironizó.

La Asociación de Vecinos de Basurto acusa además a la Diputación de «paralizar» el proyecto de derribo del vial porque, según dice, los responsables locales aseguraron durante la reunión de diciembre que la demolición estaba desligada de la ordenación de Basurto-Olabeaga.

Diputación y Ayuntamiento, en la encrucijada

G. M.

BILBAO.— La Diputación y el Ayuntamiento de Bilbao no acaban de dar con la solución adecuada para derribar el viaducto de Sabino Arana sin provocar con ello un caos de tráfico en la Villa.

Anular ese acceso sin adecuar otro alternativo supone cargar otras vías, ya de por sí congestionadas en horas punta. La piedra angular, clave, de esta operación urbanística es el proyecto de la

cornisa de Olabeaga, que sustituirá la entrada de Sabino Arana, pero éste no estará acabado hasta dentro de cinco años, con lo que el derribo del viaducto se retrasaría hasta 2010. Y los vecinos de Sabino Arana no están dispuestos a esperar más.

La Diputación guarda silencio porque entiende que la pelota está en el tejado del Ayuntamiento. Lo último que ha trascendido a la opinión pública es

que el Ejecutivo foral ha planteado al Consistorio la posibilidad de llevar a cabo, al menos, un derribo por fases. Este consistiría en eliminar la parte del *scalextric* que sirve de entrada para los vehículos que vienen de la Margen Izquierda.

Se trata del tramo más alto y más sonoro, por lo que su eliminación reduciría considerablemente el impacto acústico y sonoro de este vial. Para absorber la circula-

ción de la Margen Izquierda, tanto de entrada como de salida, se desdoblaria el otro ramal.

La Diputación también barajaría la reapertura de la entrada de la A-8 por Juan de Garay, cerrada hace ya dos años, para dispersar el tráfico. Los vecinos de esta calle también temen esa posibilidad, ya que supondría para ellos tener que soportar de nuevo un aumento del tráfico considerable.