

BUENA DISPOSICION DE LAS CAJAS DE AHORRO PARA LA CESION DE LOS TERRENOS DE GARELLANO

BILBAO: LA ESTACION CENTRAL DE AUTOBUSES PUEDE SER REALIDAD EN TRES AÑOS

★ El presupuesto puede evaluarse en 400 millones de pesetas

★ EL MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS ADMITE UNA ESTACION SUBTERRANEA

Como ya hemos venido informando en estas mismas columnas, la necesidad de una central de autobuses en nuestra provincia es acuciante. Las manifestaciones, no ya de los directivos o empleados de las diferentes compañías, sino de los propios usuarios, incluso de las autoridades municipales, así lo hacen ver.

Hoy queremos traer a nuestras columnas la voz autorizada de don Mariano Lastra, ingeniero director del Servicio de Vialidad del Ayuntamiento bilbaíno.

—Bilbao necesita, de manera imperiosa, una estación central de autobuses, de la misma manera que cualquier población de características similares. Las ventajas —dijo enumerándolas— son las siguientes:

a) Claridad para los viajeros en el momento de tomar el autobús, pues en la actualidad, al tener cada línea un punto de arranque diferente, se producen, inevitablemente, desorientaciones.

b) Comodidad para los viajeros, cuando tienen necesidad de transbordar de una línea a otra.

c) Eliminación de los autobuses de las calles céntricas de la villa, con las con-

siguientes perturbaciones de tráfico.

d) Economía en el funcionamiento de la organización de las líneas de autobuses, al sustituir las varias estaciones existentes por una sola.

—¿El Ayuntamiento ha elaborado algún proyecto?

—Hace años redactó un anteproyecto utilizando los terrenos de la campa de los Ingleses, que, por diversas causas, no se pudo llevar a efecto.

En la actualidad —continuó diciéndonos el señor Lastra— se ha redactado un plano para ubicación de la estación de autobuses en el subsuelo del campo de Garellano. Este plano ha servido para discutir sobre la solu-

ción definitiva, teniendo en cuenta todo lo que organismos afectados tienen que manifestar sobre este punto. La solución es buena, por cuanto que está enlazada con la Solución Sur.

—¿Cómo se explica que hasta el momento Bilbao no tenga esta, tan necesaria, estación central, cuando disfruta de ella numerosas provincias españolas?

—Este tema ha sido tratado desde 1940, sin encontrar una solución satisfactoria por la dicotomía urbanística que ha sufrido Bilbao durante este periodo de tiempo. El problema radicaba en la ubicación de la estación central y ocurría que si se colocaba en el Casco Viejo, no se atendía al Ensanche de Abando y a la inversa, si se emplazaba en La Casilla (como se quiso hacer en su tiempo), dejaba fuera de servicio toda la zona del Casco Viejo.

Hoy en día, la población ha crecido y evolucionado dentro de la red arterial existente o en construcción y estas dos zonas son prácticamente un conjunto único.

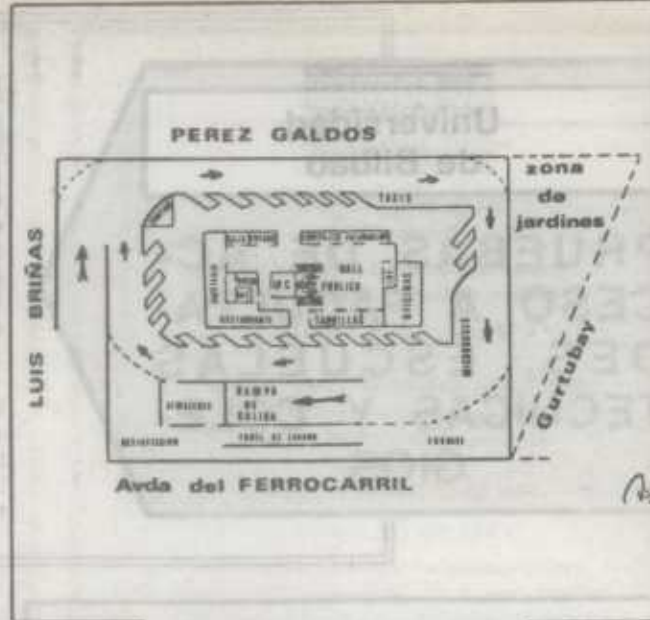
Ahorros Municipal y Vizcaina.

—¿Se han mantenido algunas conversaciones con el Ministerio de O. P. y las propietarias de los terrenos de Garellano?

—Se ha buscado el apoyo económico del Ministerio, que concede para la construcción de estas estaciones. Así como las Cajas.

—¿Qué exige y por su parte que da el Ministerio?

—Exige la aportación del terreno por parte del municipio y como se necesitan aproximadamente 20.000 metros cuadrados, el precio de dicho terreno sería prohibitivo; no obstante, todo parece indicar que las Cajas de Ahorros están favorablemente dispuestas a ceder el subsuelo de los terrenos mencionados, siempre y cuando se respete la edificabilidad de los mismos. El Ministerio por su parte ha contestado afirmativamente,



Esquema previo para la Estación Central de Autobuses de Bilbao

caso de contar con los terrenos, en el sentido de que es admisible una estación de autobuses subterránea.

—¿Próximos pasos a seguir?

—En estos momentos se procede a la redacción de un anteproyecto que dé solución a la construcción subterránea de la estación de autobuses y, al mismo tiempo, que encaje la edificación residencial que ha de ir situada en los vuelos de dichos terrenos de acuerdo con el plan Basurto-San Mamés, en trámite de aprobación. Posteriormente —continúa diciendo el señor Lastra— deberá hacerse la gestión ante el M. de O. P. para conseguir la colaboración económica que la ley vigente concede.

—¿Cuándo podrá ser una realidad la estación central

de autobuses de Vizcaya?

—Teniendo en cuenta los múltiples organismos afectados por esta estación central, es lógico pensar que la gestión, tanto desde el punto de vista técnico, como del económico y legal, puede durar un año. En este plazo se incluye también la redacción del proyecto definitivo para la ejecución subsiguiente de las obras, puede pensarse en dos años.

—¿Precio de las obras?

—Pueden evaluarse, aproximadamente, dado como está enfocado el asunto actualmente, por el orden de unos 400.000.000 de pesetas.

De realizarse estas predicciones, Vizcaya contaría al fin, con la tan esperada y necesaria central de autobuses.

M^o JOSE GIL

Si se aprueba la subida de un 21% de las tarifas escolares

COSTE MENSUAL DE UN NIÑO DE 10 AÑOS EN ENSEÑANZA PRIVADA: 4.950 PESETAS

★ OTRO CONCEPTO QUE TAMBIEN SUBE: EL TRANSPORTE (25 %)

Quedó escrito ayer en estas páginas el presupuesto mínimo indispensable para que un niño —un niño de diez años, por ejemplo— empiece el curso escolar el próximo día 15: peseta arriba, peseta abajo, unas 7.500, solamente en ropa y útiles escolares.

Pero el comienzo de curso, claro está, no implica sólo vestir y comprar lápices a la chavalada. Las mensualidades esperan a los padres. Y éste, este sí que es el verdadero quebradero de cabeza de los progenitores de esos 900.000 alumnos que cursan estudios en España, en la enseñanza privada. Porque como esos padres de familia no ignoran, por los empresarios de enseñanza privada ha sido solicitado un aumento de las tarifas escolares de un 21 por ciento. La solicitud obra ya en poder de la Comisión Nacional de Precios y, por todos los indicios, será aprobada, entre otras razones obvias, por el aumento del coste de la vida y porque la última subida autorizada data de hace dos años: cuando se permitió un 14 por ciento de subida.

20.000 ALUMNOS

Sobre este asunto, en su aspecto provincial, hemos consultado diversas fuentes, de las que hemos podido conseguir los siguientes datos:

—Número de centros afectados por el aumento de tarifas: 100.

—Número de alumnos que cursan estudios en ellos: 20.000.

Sobre estos datos, la cuota media mensual pagada por alumno/mes durante el pasado curso 74-75 ha sido de unas 1.500 pesetas. Y queremos hacer hincapié en lo de media, porque de todo el mundo es sabido que quien quiere y puede envía a sus hijos a colegios —que los hay— con tarifas superiores a las dos mil pesetas.

Pero sigamos con los colegios de tipo medio para mejor orientarnos, dejando aclarado también que no por ser medios no son libremente elegidos por los progenitores. Pues bien, cuando se aprueba la subida —y vamos a dejarnos de posibilis-

mos—, la media mensual ascenderá a 1.500-2.000 pesetas por mes.

OPINIONES

Sobre la subida hemos recabado un par de opiniones. De un lado, la del presidente de la Federación de Padres de Alumnos, que ha dicho:

—Teniendo en cuenta que el año pasado no hubo subida, cualquier padre de familia creo que considerará que, puesto que ha subido el coste de la vida, debe subir este capítulo. Pero creo que también coincidirán en que un 21 por ciento es excesivo para las economías particulares.

La segunda opinión, la del director de un centro de religiosos que nos ha pedido no mencionemos su nombre, ha sido tajante:

—Considero que la subida está bien, incluso que es insuficiente.

Y ha razonado: subida de salarios de los profesores, seguridad social, etc., lo que viene a representar hasta el 65 por ciento de los gastos del infortunado centro docente.

MAS Y MAS

Antes de concluir es preciso sumar a esta subida de las cuotas escolares, la que han sufrido ya desde finales del pasado curso, y que ahora se generaliza, los transportes escolares. El aumento medio va a ser del 25 por ciento, lo que representa en términos absolutos pasar de unas 600 pesetas mensuales a unas 800.

Y último capítulo o penúltimo, que esto es el cuento de nunca acabar: la comida. Comida que siempre en términos medios, pasará a costar unas 100 pesetas al día.

¿Hacemos cuentas? Sumemos 1.650 pesetas de coste medio-bajo de la enseñanza, 800 pesetas de transporte y 2.500 de comida: 4.950 al mes. Y eso contando con que el chaval de diez años no se le rompa el día de su estreno el pantalón que le compramos ayer.

FLORENCIO MARTINEZ



Parece ser que la Estación Central de Autobuses puede ser una realidad en un plazo de tres años. Estaría ubicada en la zona de Basurto y sería subterránea, debajo del actual campo de Garellano. (Foto archivo)

Bilbao: Segunda aduana española en volumen de tráfico de mercancías

Según datos proporcionados por la Dirección General de Aduanas, correspondientes a 1974, la segunda aduana de mercancías en importancia por su movimiento global, después de la de Barcelona fue la de Bilbao.

Por ella entraron importaciones valoradas en algo más de cien mil millones de pesetas y salieron exportaciones valoradas en unos cincuenta mil millones.

En tercer lugar figura la de Irún.

pero, creemos, inadecuado a la instalación del proyecto inicial.

—El concepto de una estación de autobuses bien situada respecto a la red arterial y la correspondiente distribución de viajeros por el núcleo urbano, debe estar atendido mediante líneas de transportes urbanos.

—¿En qué condiciones funcionaría la estación central?

—Evidentemente, deberá funcionar con la normativa vigente del Ministerio de Obras Públicas y la Ley de Administración Local.

El lugar idóneo para la instalación de la citada estación es, como se ha venido diciendo, la zona de Garellano, cuyos propietarios de los terrenos son nuestras Cajas de