

# EL PLAN DE ORDENACION

Fijados los límites dentro de los que se va a desarrollar el Plan, tanto en el orden geográfico y en el demográfico como en la repercusión industrial de ambos, hay que proceder al establecimiento de una ordenación general de las vías de comunicación y servicios, de los diferentes destinos a que se debe dedicar el suelo y su reglamentación correspondiente. Los principales puntos a considerar son: 1.º Ferrocarriles.—2.º Puerto.—3.º Carreteras.—4.º Las zonas industriales.—5.º La ordenación urbana.—6.º Los espacios verdes.—7.º El saneamiento.

## CARRETERAS FERROCARRILES EL PUERTO

Los problemas de tráfico de carreteras que se plantean en la ordenación general pueden clasificarse en tres grupos: a) Accesos. b) Circunvalación de la villa de Bilbao. c) Comunicaciones en las márgenes de la ría. Los accesos fundamentales a Bilbao son: Madrid, San Sebastián y Santander; los tres se realizan en la actualidad de una manera inadecuada. El acceso de Madrid tiene dentro de los límites del Plan los siguientes obstáculos: travesía de Arrigorriaga, paso a nivel, travesía de San Miguel de Basauri, travesía de Dos Caminos, segundo paso a nivel, Bajada del Boquete, travesía de Bolueta y acceso de la villa propiamente dicha por Achuri, confundiéndose con el tráfico de la estación de San Sebastián y los usos urbanos más molestos, grupos escolares y mercados de abastos.

La Jefatura de Obras Públicas tiene en estudio la desviación desde más allá de Arrigorriaga para empalmar en Ariz con las carreteras de San Sebastián y Vitoria, y reunidas las tres, ser nuevamente desviadas, como se ve en el plano, para subir a Begona y entrar en la villa por el puente del General Mola, frente al Ayuntamiento, solución acertada que se ha incorporado íntegramente al Plan.

La carretera de Santander llega a Bilbao atravesando el barrio de Zorroza, teniendo un tramo de un kilómetro y medio entre Zorroza y Basurto de ampliación limitada, por hallarse emparejada entre los ferrocarriles de Portugalete y Santander; sin inconveniente de ensanchar esta vía al máximo posible y de prever su posible entrada por la prolongación de la Gran Vía actual, se proyecta una desviación desde Burceña, pasando por encima del ferrocarril de Santander, entrando a la ciudad por la carretera de Castrejana, o bien a través de la vía de circunvalación por la prolongación de la avenida de José Antonio o por Catalojas.

Estos accesos se completan mediante la vía de circunvalación, que tiene además la función de establecer un límite a la ciudad propiamente dicha, dejando fuera solamente la expansión de los barrios de Bolueta y Abando. La circulación se prevé desde Bolueta hasta la desembocadura del Asúa, y supone por la margen derecha un ramal que enlace Puente Nuevo con el acceso proyectado de Madrid antes referido; un segundo ramal desde la fábrica de Echeverría a la falda de Archanda, para bajar a empalmar con la avenida del Ejército, y continuar por la vía de la margen derecha, a que luego haremos referencia, para atravesar en puente alto el río Asúa y enlazar con el ramal que atraviesa el Nervión, ayoyándose en la ladera del monte Róntegui de Baracaldo. Por la margen izquierda la circunvalación se inicia, como antes, en el Boquete, con un primer trozo entre el río y el ferrocarril de Madrid, para subir al llegar a las minas hacia Iralabarri, seguir pasando por encima de la boquilla del túnel de enlace de Santander a San Sebastián y llegar a la carretera de Santander por Castrejana, continuando por la desviación antes referida de la carretera de Santander hasta Burceña, enlazando mediante un nuevo ramal que formará parte de la vía de la margen izquierda desde la revuelta de Musos hasta el monte Róntegui, cerrando así el circuito.

Desde esta vía de circunvalación se podrá entrar en la población por la bajada de Begona, por la avenida del Ejército, por la carretera de Santander y prolongación de la Gran Vía, por la prolongación de José Antonio y por un ramal que desde Iralabarri enlaza con Catalojas, llegando a la Plaza Elíptica por la calle de Elcano. Esta vía de circunvalación crea las posibilidades siguientes: El paso desde los accesos de Madrid, San Sebastián y Vitoria hacia el valle de Asúa y Guecho sin entrar en Bilbao a través de la vía de la ladera de Archanda, disfrutando de un magnífico panorama que domina toda la villa actual; el enlace de las zonas industriales de Ariz y Galdácano con las zonas industriales de la margen derecha —Asúa-Axpe-Lejona—, sin entrar en Bilbao por la misma carretera; un nuevo acceso de Madrid a Bilbao por la margen izquierda, llegando al casco por Iralabarri, Catalojas y calle de Elcano; el paso desde el acceso de Madrid y desde las zonas industriales de Basauri y Arrigorriaga hacia las zonas industriales de Baracaldo y de Galindo sin atravesar la población.

La comunicación de la población actual con los núcleos de la margen derecha hasta Algorta

Los ferrocarriles de la comarca de Bilbao pueden clasificarse en tres grupos: de vía ancha, de vía estrecha y mineros. Pertenecen al grupo de vía ancha el de Madrid-Bilbao, Bilbao-Portugalete y su enlace por Olaveaga; los de vía estrecha son el de Bilbao-Santander, Bilbao-San Sebastián y enlace entre ambos, el de Bilbao-Las Arenas-Plencia, enlazando con el de San Sebastián entre Azbarren y Matico, y el de Luchana-Munguia. Los mineros son: el de Valmaseda a La Robla, el de Luchana-Mining, el de la Orconeva, el de la Franco-Belga, el de Triano y el de Sestao a Galdamés.

La red ferroviaria es muy completa, y únicamente requiere el establecimiento de vía ancha en la margen derecha, tal vez vía estrecha en la margen izquierda y la previsión de una amplia estación de clasificación. La Jefatura de Ferrocarriles tiene en estudio estos problemas, y las soluciones propuestas son: establecimiento de la zona de clasificación en Basauri, y ramal de vía ancha partiendo de Dos Caminos, siguiendo un trazado parecido al del enlace Azbarren-Matico para salir a las faldas de Archanda, cruzar el monte por debajo de la Ciudad Jardín para salir al valle de Asúa, establecer contacto con el Aeropuerto y las dársenas proyectadas y continuar por el valle hasta empalmar con el ferrocarril de Bilbao-Las Arenas-Lamiaco. La vía estrecha en la margen izquierda no tiene más solución que el tercer carril al ferrocarril de Portugalete, y únicamente puede dotarse a las dársenas de Galindo con vía estrecha directamente enlazada con los ferrocarriles de La Robla y Santander. La solución prevista por la Junta de Obras del Puerto de llevar la vía ancha a la margen derecha por Olaveaga, no se juzga oportuna, porque requiere un puente móvil costosísimo, que habría de atravesar la dársena oblicuamente y que inutilizaría las posibilidades urbanas del ensanche residencial de la vega de Deusto.

Estando perfectamente estudiadas por la Junta de Obras del Puerto las ampliaciones posibles de las dársenas existentes, el Plan ha de limitarse a incorporar estas soluciones a su ordenación. La Junta tiene previstas tres obras fundamentales: el canal de Deusto, las dársenas del río Galindo y la dársena de Asúa. La primera es de gran importancia para la población por su proximidad al casco actual y por la influencia decisiva que tiene en el trazado del ensanche de Deusto, que la villa ha de realizar en un plazo muy breve. Las dársenas de Galindo son también de gran importancia, porque abren la posibilidad de creación de nuevas zonas de gran industria en la proximidad y como ampliación natural de las actuales. La de Asúa parece menos importante y menos urgente, porque siendo el valle de Asúa la única reserva disponible de Bilbao como futura ampliación, no parece admisible que sea invadido por la gran industria que justificaría las dársenas, y mucho menos en un plazo inmediato, antes de que la villa sature sus emplazamientos inmediatos posibles y pueda lanzarse a una organización formal del valle de Asúa. Teniendo en cuenta además la escasez de superficie utilizable de que dispone esta dársena en sus orillas, es muy posible que fuera más práctico sustituir la dársena proyectada por un simple canal de gabarras para los servicios de las zonas de industria mediana.

se prevé a base de dos líneas fundamentales: a) La avenida del Ejército y su prolongación atravesando en túnel el monte de las Cabras, pasando el puente alto el río Asúa (coincidiendo en este trozo con la circunvalación) y bifurcándose a la salida en dos ramales, uno a la izquierda, para llegar a Las Arenas, en sustitución de la actual carretera, que ha de quedar para servicio del muelle, y otro hacia la derecha, para empalmar con la carretera de la Avanzada. b) A través del túnel de Archanda y recorriendo el valle de Asúa para llegar a Neguri por la carretera de la Avanzada. Completa esta vía la pista que recorre todo el valle de Asúa desde Erleches hasta Neguri, pasando junto al aeropuerto en construcción, y constituyendo el acceso de éste a la parte oriental de la provincia y a Guipúzcoa. El acceso de Bilbao al aeropuerto se prevé a través del túnel de Archanda, que parte de la salida del puente del Generalísimo, y el enlace del aeropuerto con las zonas industriales de la parte occidental de la provincia y la provincia de Santander se realizará por el nuevo puente del

Nervión, señalado al hablar de la circunvalación.

La comunicación de Bilbao con los poblados de la margen izquierda hasta Santurce se prevé hasta Burceña mediante la desviación de la carretera de Santander ya señalada, y a partir de la curva de Munio mediante una nueva desviación que lleva a Sestao y Portugalete a través del ensanche de Baracaldo, evitando así la dificultosísima travesía actual de Luchana-Desierto-Sestao.

En el conjunto de obras descritas destacan por su importancia el túnel de Archanda y el nuevo puente sobre el Nervión. El túnel de Archanda se ha previsto conforme al proyecto existente y el puente del Nervión en el lugar más favorable para enlazar perfectamente las zonas industriales de Baracaldo y Sestao con las de Asúa y el aeropuerto, en el punto en que la naturaleza ha puesto dos montes frente a frente para que sirvan de apoyo a los estribos del viaducto.