

La Redaccion cree de utilidad que los lectores de la REVISTA conozcan la Memoria, referente á las obras de mejora realizadas en la ria de Bilbao durante el año económico que acaba de finir, permitiéndonos colocar en primer término los curiosos antecedentes históricos que en forma de Apéndice acompaña el mencionado documento, debido á nuestro compañero don Evaristo de Churruca, quien ha logrado con tal trabajo dar á conocer una vez más el concepto que merece por su laboriosidad é inteligente direccion que ha sabido dar á cuantas obras ha tenido á su cargo.

MEMORIA

SOBRE EL

PROGRESO Y ADELANTO DE LAS OBRAS DE MEJORA DE LA RIA DE BILBAO

ANTECEDENTES HISTÓRICOS (1).

En el lugar donde hoy se asienta la villa invicta de Bilbao, existía en el siglo XIII, una pequeña barriada enclavada en territorio de la anteiglesia de Begoña y dependiente de ella, compuesta de una iglesia consagrada al apóstol Santiago, filial de la de Santa Maria de dicha anteiglesia, la casa solariega llamada Zubialdea, varios molinos, una ferrería y algunas casillas de pescadores y venaqueros. Separábala el río de otro pequeño barrio situado en la margen opuesta, comunicándose ambos por el histórico puente de San Anton, que aún existe, y cuya primitiva fundación se ignora.

La situacion de estos barrios á la orilla del río más caudaloso del territorio vizcaino y donde, merced á las mareas, podían entrar los mayores buques de comercio que entonces surcaban estos mares; su posición interior distante dos y media leguas del mar que los ponía á cubierto de los golpes de mano, tan frecuentes entonces de los piratas que, procedentes de los pueblos del Norte de Europa y aun de la costa de Francia infestaban estos mares, debieron ser motivo para acrecentar su población y riqueza, dando margen á la necesidad de constituir en el más principal de ellos un municipio independiente de la anteiglesia de Begoña.

Así lo comprendió D. Diego Lopez de Haro, Señor de Vizcaya, cuando en 15 de Junio del año 1300, á petición de los moradores del ya llamado entonces *puerto de Bilbao*, libró una carta puebla en donde expresa, que «con placer» de todos los vizcaynos fagó en Bilbao de parte de Begoña nuevamente población é villa que le «dicen el puerto de Bilbao.....» dando por ella

muchas franquicias y privilegios á los que vieran á poblarla, expresándose entre ellos «Et otro si vos otorgo, que en el nuestro puerto de Portugaleta, ni en la barra ni en toda la canal» que non haia precio ninguno de nabe, nin de «vagel que vengan ó salan del Logar, cargados» con sus mercaderías et mostrando recabdos que «vienen á esa villa de Bilbao ó van de ella.....» es decir que libraba á los buques que iban ó procedían de Bilbao, del derecho de prebostad que en Portugaleta se cobraba á los que pasaban delante de esta villa, franquicia que en más de una ocasion no acataron los Señores de la Casa de Salazar, prebostes natos de dicha villa, dando origen á no pocos pleitos y cuestiones, aun en tiempo de Enrique IV, mucho despues de la incorporacion del Señorío á la corona de Castilla.

Como dice la carta puebla, muy á placer de los vizcainos debió ser la fundacion de la nueva villa de Bilbao, pues segun cita el cronista Iñiguez de Ibarguen, reunido el Señorío en Junta en la Iglesia de Santa Eufemia de Bermeo el citado año de 1300, ofreció jornal de diez y seis maravedises á los canteros y carpinteros que fuesen á trabajar en la nueva villa, diario muy subido, dado el valor que entonces tenia la moneda.

Contribuyeron al crecimiento de la villa, muchas casas solariegas de las más ricas é importantes de Vizcaya, estableciéndose en ella sus señores para dedicarse al comercio y á la industria, que segun testimonio de un ilustrado cronista, nunca fueron en Vizcaya rebajamiento de nobleza, empezando á florecer rápidamente la navegacion y el comercio con el Norte de Europa.

La ria entonces, lejos de estar encauzada como ahora, se extendia en las pleamares por las vegas que se asientan á uno y otro lado de ella, desde el paseo actual del Arenal hasta las marismas de Guecho desecadas en nuestros tiempos (1). Aquella circunstancia hacia que el régimen de la ria fuera más variable que ahora; las grandes avenidas alteraban el curso de la canal y acumulaban en ella bancos de grava y arena, de modo que los buques que arribaban á la ria, despues de salvar el obstáculo principal de la barra exterior próxima á Portugaleta, se encontraban con otra barra mucho ménos hondable,

(1) Si se tiene en cuenta que antes que los aluviones del río y de la mar llenaran estas vegas, formaban parte de un ancho brazo de mar, cuyo extremo superior llegaba á donde hoy se asienta la villa de Bilbao, invadiendo la mayor parte de la superficie que esta ocupa, resulta que este sitio era donde se juntaban las aguas del río con las del mar, ó sea la verdadera desembocadura de aquel, de cuya circunstancia es muy probable proceda el nombre de *Bilbao*. En efecto, siguiendo la práctica constante en los nombres del país vasco, debieron expresarse con dicho nombre la situación local del lugar, llamándolo bien sea *Bil-ibat-ao* cuya primera parte es la radical del verbo *bilbu*, que significa *juntar* ó *reunir*, la segunda *rio* y la tercera *boca* ó *ensenada*, de donde sincopando, segun se observa en la mayor parte de los nombres de lugares vascongados, provino *Bilbao*, ó bien sencillamente de *Bil-abo* donde la segunda parte significa tambien *boca* ó *ensenada*, que unida á la anterior expresa la misma idea que la palabra castellana *desembocadura* ó *confluencia de aguas*, de donde provino acaso el nombre de *Bilbó*, que es como los vascongados llaman á esta villa. Es de notar que los nombres de diversos puertos de las costas de Inglaterra, tales como Falmouth, Dartmouth, Plymouth, Exmouth, Weymouth, Farmouth, Portsmouth, etc., cuya terminacion final *mouth* significa *boca*, expresan conceptos análogos.

(1) La mayor parte de los datos que en este trabajo histórico constan, están entresacados por el Ingeniero que suscribe, de los manuscritos titulados *Libros de decretos y elecciones* de la *Casa de contratacion* de Bilbao, habiéndose conservado la ortografía original en los párrafos transcritos.

si bien no tan peligrosa como la anterior, llegando su límite superior muy cerca del bajo hoy llamado *El Fraile* donde entonces se bifurcaba el canal de la ría, marchando uno de los brazos por las marismas hoy desecadas de Guecho y el otro por la margen de Sestao, cuya situación consta aun en un plano levantado en 1731 que existe en el archivo del Consulado. Tampoco debían faltar otros bancos, en los ensanches correspondientes á las vegas de Erandio, Baracaldo, Abando y Deusto, que juntamente con el que ha pocos años se quitó próximo á Bilbao, y el que aun subsiste algo más abajo, antes de Olaveaga, contribuían á que solo fuera posible la navegación en la ría en pleamar, y solo en aguas vivas para los mayores buques, defectos estos últimos que todavía subsisten en la parte alta de la ría, y también aunque en mucho menor grado en la parte baja, si bien hay que tener en cuenta que los buques que hoy arriban á la ría, son en general de mayor calado y de mucha mayor eslora que entonces.

Es presumible, aunque no hemos visto documento donde conste, que durante los dos siglos que casi trascurrieron desde la fundación de la villa hasta el reinado de los Reyes Católicos, se ejecutasen de tiempo en tiempo algunos trabajos para mejorar el paso al través de los bancos que obstruían la ría; pero de todos modos debieron ser de muy poca importancia, toda vez que en los documentos existentes del tiempo de aquellos monarcas, consta que el estado de la ría y barra era muy malo para la navegación. De su reinado data la primera autorización para el establecimiento del *Consulado de Comercio*, corporación que ha durado hasta nuestros días, y á la que es deudora esta villa de casi todos los trabajos de encauzamiento efectuados en la ría. Dicha corporación llamada también *Universidad y Casa de Contratación*, ejercía jurisdicción en materias del comercio marítimo en toda la costa del Norte de España; sus *Ordenanzas* aprobadas por Felipe II en 15 de Diciembre de 1560 son un gran monumento de sabiduría mercantil, y merecieron la gloria de que las adoptaran muchas plazas comerciales de las primeras de Europa, y que se citaran como texto legal dentro y fuera de la Península. A tan ilustre Cuerpo y tribunal se debió en grandísima parte la notable importancia y crédito alcanzados por el comercio de Bilbao desde el tiempo de los Reyes Católicos, comercio que absorbía la mayor parte de los productos, que entonces eran muchos, que desde Castilla se exportaban al Norte de Europa, especialmente en el ramo de lanas.

Justo es, pues, que en este lugar consignemos un tributo de respeto á tan ilustre corporación, á la cual se deben casi todas las obras que hoy subsisten para mejora de la ría, emprendidas en gran parte en tiempos en que, tanto en España como fuera de ella, mas bien se ocupaban los gobiernos en guerras estériles, que en mejorar la suerte de los pueblos protegiendo al comercio y á las artes.

Volviendo á nuestra narración, cuyo objeto es hacer constar las vicisitudes diversas por que ha pasado la navegación de la ría y las obras emprendidas para mejorarla, observaremos en pri-

mer lugar que, según resulta de un documento que original obra en los archivos del Ayuntamiento, el año 1502 fueron comisionados por «los Señores del Regimiento de esta noble villa y Prior y Cónsules de la ciudad de Búrgos» los maestros Guiot de Beaugrand y Juan de Garita para dar dictámen sobre las obras que convenia hacer para mejora de la barra y parte inferior de la ría, los cuales fallaron «que el río que viene de Gresalzu (1) junto á la casa de Las Arenas hace tanto daño que si el remedio dello no se ponia en breve tiempo y con diligencia podrá ser que pierda toda la canal desde San Nicolás de Somorrostro fasta todo el sorgidero de las naos delante de la villa de Portugalete, porque el dicho río trae mucha arena consigo de que con el grande corriente é yusente todo vá á dar la dicha barra é al banco que esta en ella, é atajando este dicho río á que no venga por donde viene sino que por la parte de Las Arenas debajo de Gobela junto á las peñas vaya á dar en la mar fuera de la barra se remediará todo inconveniente é daño que dicho río hace lo cual es cosa muy facil de lo remediar.....» A continuación se expresa en dicho documento la manera cómo habia de verificarse dicha obra, resultando que la longitud del nuevo cauce habia de ser 410 brazas, presuponiendo su apertura, presa de desviación, establecimiento de un paso superior y obras accesorias, en la cantidad de 620 ducados ó sean 6.820 reales vellón, lo cual da idea del valor de la moneda en aquella fecha.

El río cuya desviación se proponia, hoy llamada Gobelas, serpenteaba entonces por las arenas movedizas de las dunas de la desembocadura del Nervion, alterándose su curso con frecuencia y acarreando á la ría gran cantidad de arenas, cuyo inconveniente se trataba de evitar, haciendo que en lugar de desembocar en la ría, lo verificara directamente en la mar al final de la playa de Las Arenas.

Esta obra no debió llevarse á efecto entonces, pues veremos más adelante que en 1558 se volvió á informar acerca de la necesidad de ejecutarla, llevándose por fin á cabo no sabemos si entonces ó algo despues; pero es lo cierto que durante mucho tiempo subsistieron los efectos de dicha obra, según consta de los planos del siglo pasado, hasta que á fines del mismo se cerró definitivamente su desembocadura en la mar y volvió á desembocar en la ría poco más ó menos como antes verificaba.

Aunque hoy día preocupa á algunos el mal que este pequeño río ó mejor dicho arroyo produce á la ría, la fijación de las dunas en estos últimos años ha hecho que el cauce sea perma-

(1) Aunque el nombre de Gresalzu casi se desconoce en el día, lo cual dió margen á que el Ingeniero D. Agustín Marcoartú en su Memoria de 1848 creyera que, el río á que se hace referencia era otro que el llamado hoy Gobelas, basta un poco conocimiento de la topografía local, para comprender que ambos nombres se refieren al mismo río ó arroyo.

Para mayor seguridad é investigado entre los labradores que allí habitan, si hay algun lugar que se llame hoy Gresalzu, dando por resultado que en efecto hay una tierra baja por donde corre el Gobelas que tiene aquel nombre, voz que en vascuence equivale á la palabra castellana *marisma* y que estaba perfectamente apropiada á aquellos terrenos, puesto que antes de la desecación de las marismas de Guecho ó Lamiaco, se anegaban en mareas vivas encharcándose é impregnándose de sus sales.

nente y que se haya cubierto de vegetacion, siendo insignificante el daño que las pocas arenas que arrastra pueda producir en la ria, de modo que ningun ingeniero de los muchos que se han ocupado modernamente de ella, ha pensado en la desviacion de este cauce, obra de suyo bastante costosa y de difícil conservacion, porque la tendencia de los temporales seria constantemente á cerrar su desembocadura y obligar á buscar paso por otro lado.

Con motivo de una instancia que la villa de Bilbao elevó á los Reyes Católicos solicitando la concesion de arbitrios sobre las «mercaderias» que saliesen é entrasen por la barra para sustentamento de unas boyas que habia colocado con objeto de señalar el canal de la barra, recayó una Real provision firmada en Alcalá de Henares en 27 de Enero de 1503, en la que se ordenaba al corregidor de Vizcaya, abriera una amplia informacion acerca de la necesidad de dichas boyas y respecto á los arbitrios necesarios para sostenerlas. En dicho documento consta que la canal de la barra «que está cerca de la «Villa de Portugalete» se hallaba en mal estado «é era de condicion variable por lo cual muchos «navios é gente se pierden.»

No es probable se concediera entonces arbitrio alguno, pues en otra Real provision dada por la reina Doña Juana, en Sevilla en 15 de Junio de 1511, á consecuencia de una instancia análoga á la anterior elevada á S. M. por «la villa de Bilbao é fieles é diputados de la universidad é «maestres de naos é tratantes de dicha villa» se ordena abrir igual informacion. Segun consta en dicha Real provision, en la instancia expresada se hacia presente que «por estar la barra de la «canal muy mala é de poca hondura de agua é «algunas veces no derecha dis que los vecinos «de la dicha villa é los tratantes que por ella entran é navegan con sus mercaderias dis que «reciben daño porque casi cada año se pierden «dos ó tres naos sin el daño que se recibe quando la flota esta cargada que muchas veces se «tiene mucho tiempo esperando las aguas crecientes de que reciben mucho daño. E asi mismo dis que reciben daño en las armadas que «por mi mandado en la dicha villa se han fecho «é fazen lo cual dis que se podrian remediar si «se trujesen de Flandes seis boyas y se echasen «con sus piedras grandes y cadenas en la dicha «barra porque como todo el banco de la dicha «barra es sable dis que se faria en poco tiempo «grande hondura porque por ysperencia se ha «visto que puede hacer catorce años que la dicha villa é universidad de ella fizo traer de «Flandes tres boyas y que en tres meses que estobieron echadas dis que ahondaron tanto que «con aguas nuevas sin marea avia nueve codos «de hondura y que como no se proveyó en el reparo é sustentacion de ellas por la mucha costa «dis que se quebraron las cadenas é se perdieron. E que el dicho fiel é diputados que son los «cónsules de la universidad de los maestres de «naos é mercaderes de la dicha villa tomaron «cargo de enviar por seis boyas que será menester é hara las dichas cadenas é piedras para «ellas, é que desta manera podrán entrar é salir «é navegar naos de seiscientos é setecientos to-

neles sin esperar á mareas é que serán menester trescientos mil maravedis poco mas ó menos para comprar las dichas boyas é echarlas «en la dicha barra é que para la sustentacion de «ellas dis que ay necesidad de echar sobre las «naos é mercaderias cierta cantidad de maravedis....»

Basta fijarse en el elevado coste de 300.000 maravedises en que se presuponia la adquisicion y colocacion de las seis boyas, dado el valor de la moneda en aquella época, para comprender que las boyas á que se hace referencia, debian ser unos cuerpos flotantes de grandes dimensiones que colocados en la barra, acaso en dos líneas paralelas, encauzaban y ahondaban la canal; y corrobora este supuesto la gran profundidad de *nueve codos* que *con aguas nuevas sin marea*, ó sea á baja mar viva, segun se dice, se consiguió obtener con ellas profundidad, que suponiendo que el codo á que se hace referencia, sea de 2 piés, como mas adelante veremos en otros documentos, resulta equivalente á 18 piés, triple de la que ordinariamente tendria entonces y tiene ahora en baja mar; y digo *tendria*, porque claramente se deduce del texto que hemos transcrito, que la profundidad y manera de ser de la barra entonces, debia ser poco más ó menos como ahora, pues á pesar de que los buques de aquella época calaban menos que los actuales, se ve que tenian que esperar á las *aguas crecientes*, ó sean mareas vivas, para salir, y además «que la barra de la canal era muy mala «é de poca hondura de agua é algunas veces no «derecha» fenómenos todos que hoy acontecen y quizá en menos grado que entonces, por la grande navegacion que ahora existe.

Aun en caso de que los codos fueran de pié y medio, medida que tambien se usaba antiguamente, resulta una profundidad doble que la actual.

De todos modos, no es facil comprender que aquellos cuerpos flotantes produjeran tan maravillosos efectos, siendo de creer haya alguna equivocacion en dicho aserto, pues de otro modo no se comprende que abandonaran tan feliz procedimiento para ahondar la barra.

Por Real provision otorgada en Madrid en 20 de Mayo de 1533 por D. Carlos I y su madre Doña Juana, se aprueba un arancel de derechos de importacion y exportacion concedidos á la villa de Portugalete que debian pagar «los mercaderes extranjeros é otras personas de fuera «de nuestros reinos que trajesen cualquier fustas é navios ó barcos con cualesquier mercaderia é otras cosas asi al puerto de la villa de Portugalete ó en el dicho puerto cargasen para «fuera....»

En dicha provision real, se exceptúan los buques que fueran de tránsito á Bilbao ó procedieran de este puerto y se dispone que «los dichos derechos de suso nombrados es nuestra merced que «se paguen para el hedificio del muelle y otros «reparos que en ella se hacen» lo cual revela que en aquellos remotos tiempos ya se ejecutaban muelles en la parte de Portugalete para mejora de la canal.

En 15 de Mayo de 1540 se sacó á remate «mediante facultad é provision Real» de S. M. el

Emperador Carlos V, la construccion de «60 brazas de cay é muelle de la barra de Portuga-lete para el remedio de ella é de la ria é canal de esta noble villa de Bilbao segun é con las condiciones é posturas que se hicieron é hedificaron las primeras ciento veinte brazas.» Segun consta en el acta correspondiente, habian de tener «cinco brazas de ancho por lo menos en los cimientes, quatro brazas encima de ancho é quatro brazas de alto, que han de ser de piedra perdida é despues allanada encima para que las dichas sesenta brazas que ogaño se han de hacer vengan en alto é en ancho conforme las setenta y quatro brazas que se hubieron hecho antaño consiguiendo el tenor de la dicha obra, las cuales dichas sesenta brazas se han de dar fechas é acabadas é puestas en la perficcion que están las otras que antaño se hicieron de aqui al dia de todos Santos, que será á primero de Noviembre de este dicho año de mil é quinientos é cuarenta. E el que tomare á cargo de hacer la obra de las dichas sesenta brazas ha de dar fianzas é de la conservar é de que estará fixa é segura por el término de la ley é conforme á la dicha provision Real....»

Es curioso hacer constar que habiendo sacado á remate al precio «de veinte ducados por braza y doce ducados de prometido» y no habiéndose presentado licitador por este precio, volvieron á rematar por 25 ducados por braza y 20 de *prometido* sin éxito alguno; luego en 25 ducados por braza y 30 de *prometido*, despues en 30 ducados por braza y 30 de *prometido*, repitiéndose el remate otras tres veces, aumentando los precios hasta que no habiendo habido postor alguno, se adjudicó la obra á una proposicion aislada presentada por el maestro cantero Ignacio de Arausia, vecino de San Sebastian, que habia ya construido otros trozos de dicho muelle, por la cantidad de 50 ducados por braza y sin *prometido* alguno. No sabemos si lo que se llama *prometido* era un anticipo ó un premio adicional. En la misma acta de remate consta que el año anterior de 1539 «se habian fecho 74 brazas á jornal porque no se habia hallado quien los hiciera á destajo sino por 50 ducados por braza conforme á lo que las 120 brazas que se hicieron en los primeros tres años habian costado dando como se dieron al destajo que era casi al doble de lo que al respecto habian costado las dichas 74 brazas que se habian fecho á jornal, é la obra de las dichas 74 brazas estaba tan segura é fixa como las otras ciento veinte que estaban fechas de primero á destajo porque aun no llegaban á donde batia con furia la ola de la mar de dicha barra....»

En otro lugar se añade que donde se habian de «hacer é edificar las dichas 60 brazas de cay é muelle no llegaban con mas de otras ciento veinte al lugar donde quebraba la mar é la ola de la barra.» De este párrafo puede deducirse aproximadamente la posicion que ocupaba entonces la barra, pues sumadas las 120 brazas edificadas en los tres años anteriores á 1539 con las 74 hechas este año, á las 60 que habian de hacerse en 1540 y las 120 brazas mas que distaban las rompientes de la barra, hacen un total de 374 brazas ó sea 727 metros; y como regular-

mente se empezarian á edificar á partir de la plaza ó antigua bateria de Portugalete, resulta que dichas rompientes estaban por lo menos 127 metros de la cabeza actual del morro de S. O.; y como aquellas puede decirse que empiezan ahora de 300 á 350 metros de distancia de dicho morro, se deduce aproximadamente que el límite interior de la barra ha avanzado hacia la mar desde aquella fecha y en virtud de la construccion de los muelles posteriormente hechos unos 200 metros próximamente, circunstancia muy digna de tenerse en cuenta (1). El cómputo que acabamos de hacer, supone que las brazas eran de 7 piés, como claramente se expresa en otra escritura de 1558.

Consta de otra acta de remate del año de 1542, que habiendo mandado «sus sacras é católicas Magestades reparar é remediar la barra de Portugalete é ria é canal de la villa de Bilbao» se sacó á subasta la construccion de un «muelle é cay de piedra que fuere de largo de 350 brazas é de ancho de cinco brazas en los cimientes é cuatro encima é de altor de quatro brazas» al precio de 25 ducados por braza y 20 de *prometido*, pregonándose en diversos dias del mes de Mayo en Bilbao, Portugalete, Laredo, Bermeo, Lequeitio, Ondarroa, Deva, Zumaya, San Sebastian, Orio y Plasencia, sin que se presentara licitador alguno, por lo cual se acordó se hiciera á jornal «segun hasta agora se habia hecho.»

Aun suponiendo que el año 1541, intermedio entre el de esta y el de la anterior escritura nada se hubiera ejecutado, resulta que sumando con las obras hechas antes de 1540 las que se iban á hacer este año y en el de 1542, se obtiene un total longitud de 604 brazas ó sean 1.175 metros; y como el actual muelle del S. O. á contar desde la plaza de Portugalete tiene unos 600 metros, se vé que entonces hicieron, ó se proponian hacer 575 metros más de longitud que la que tiene ahora, de cuyas obras aún se conservan restos, pues á continuacion del expresado muelle hoy existente, el sondeo de exploracion que tenemos ejecutado nos ha revelado la existencia de una antigua escollera de 200 metros de longitud soterrada en la arena. Esto en la hipótesis de que las expresadas 350 brazas se hicieran del mismo lado que las anteriores, esto es, en la parte de Portugalete, como al parecer se deduce de dicha acta de remate.

En aquellos tiempos, uno de los ramos principales de comercio que en Bilbao se verificaba,

(1) De las consideraciones que se exponen en el Capítulo 6.º titulado *Estudio de la Barra* del Proyecto de mejora de la barra y region inferior de la ria, se deduce allí que el límite exterior de la barra permanece con poca diferencia en los mismos límites que en el siglo XVI antes de la ejecucion de las obras que se citan; de modo que uno de los efectos producidos por la construccion de los muelles de la embocadura de la ria, ha sido el acortar la extension de la barra en sentido de la corriente en cerca 200 metros. Cuando levantamos el plano de la embocadura de la ria en 1878, la barra tenia 305 metros de longitud entre las curvas de nivel de 2 metros de profundidad y 465 metros contando á partir de las curvas de 3 metros de profundidad. Esta barra tiene generalmente dos bancos, uno interior y otro exterior, cuya posicion experimenta variaciones con los temporales y avenidas, pudiendo decirse que la situacion del primero rara vez avanza mas adentro que la confrontacion del Campo Grande ó sea hasta unos 200 metros de la cabeza ó extremo actual de muelle de Portugalete, mientras que la posicion mas lejana del segundo ha estado á 740 metros de dicho extremo, de modo que las oscilaciones de la barra están comprendidas en una zona de 740-200=540 metros.

era el de exportacion de lanas de Castilla, sobre el cual así como sobre los demás artículos, pesaba un cierto derecho para atender á las obras de la barra, arbitrio establecido de comun acuerdo entre los Consulados de Bilbao y de Burgos, con cuyo motivo intervenia éste en las obras que aquel ejecutaba. Ya el año 1535 se verificó una capitulacion entre ambos consulados, acordándose entre otras cosas que la villa de Bilbao contribuyera con la cuarta parte del valor de las obras, otra cuarta parte Portugalete y las anteiglesias confinantes con la ria, y el resto se habia de suplir mediante una imposicion general sobre los buques y mercaderias que entrasen y saliesen por la barra, á cuyo efecto se pidió facultad á S. M.

Probablemente estos impuestos solo se cobrarian para la ejecucion de obras determinadas de comun acuerdo entre ambos consulados, y no indefinidamente, puesto que el año 1558, en 21 de Mayo, aparece se verificó nuevo *Capitulado* entre ambas corporaciones con el objeto de «que se prosiguiera é acabare la obra del reparo de la barra, muelle é cay de la villa de Portugalete por donde salen y entran para sus navegaciones todas las naos galeones é carabelas..... é hacer alzar é acrecentar é añadir é reparar é acabar el dicho cay é muelle é barra fasta lo poner en perficcion é proseguir é hacer de nuevo todo lo que mas es necesario para dar fin é cumplimiento en toda la dicha obra de la dicha barra en proseguimiento de lo comenzado y fecho en ella hasta aquí por licencia y mandado de sus magestades é por sus reales provisiones porque zesen del todo los grandes inconvenientes é daños é pérdidas é muertes de gentes que suelen subseder diversas veces á la salida y entrada de dicha barra, así á las naos tocantes al aviamiento de las armadas Reales de S. M. como á las demás que navegan para otros muchos puertos de estos reinos como para Flandes é Inglaterra é Francia..... por ser uno de los puertos más usado é continuado de estos reinos.»

Para dicho efecto en 9 de Abril del expresado año pasó á reconocer las obras de la barra una comision compuesta de delegados de ambos consulados, y entre ellos el maestro cantero Vallejo, perito nombrado por el de Burgos y el maestro Juan de Erauso (1) nombrado por Bilbao, el cual según se dice en el acta habia ejecutado las obras hasta entonces hechas. Como resultado del reconocimiento que efectuó la Comision, los maestros citados ambos de acuerdo informaron: 1.º Que ante todas cosas era preciso desviar el río Gresalzu (hoy llamado Gobelás) con objeto de que, en lugar de desembocar en la ria á donde llevaba mucha arenas, lo verificara directamente en el mar hacia la parte de Algorta «junto por las peñas de Gobelá». Que para este objeto conceptuaban necesarias construir una presa de estacada para cerrar el cauce, cuyo coste presuponian en 200 ducados, de la cual habia de arrancar el nuevo cauce de «tres brazas de ancho que son veinte y un pies y en ondo conforme á lo que fuera menester, é al presente

»parece que en parte serán menester en dos brazas que son catorce piés de ondura y en parte de una braza que son siete pies.» La longitud del nuevo cauce habia de ser «mil doscientos cincuenta codos que son trescientas cincuenta brazas» (1) el cual en su margen izquierda debia estar revestido hasta entrar en la mar de una pared «cuyo cimientto tenga cinco pies por lo menos en todo el largo del dicho cauce.....» Presuponian este á razon de 4 ducados por braza, ó sea 1.400 ducados en total, y además proponian hacer un puente de piedra para paso sobre el nuevo cauce, cuyo coste evaluaban en 200 ducados.

2.º «Item les parece visto el muelle principal que hoy día está hecho por la parte de las dichas Arenas de Vizcaya y el largor de el poco mas ó menos que son hasta cuatrocientas brazas, que á menester de alzar dos codos y medio en alto, medio codo mas ó menos, y de grueso dos pies menos de lo que el dicho muelle hoy día tiene para que se deje á cada costado un pié de zapata ó pié y medio, que podrá costar cada braza veinte ducados que son ocho mil ducados.»

3.º «Item les parecia que acabada ante todas cosas la obra de echar el río Gresalzu y el dicho muelle que está hacia la parte de las Arenas, se haga á la parte de Portugalete delante las viñas que están hansiá Santurce y la campa de la dicha villa de Bilbao otro muelle junto á las peñas que están descubiertas hacia la parte de la barra en distancia de cien brazas poco mas ó menos por ser facil de hacer por la dicha parte lo cual podrá costar hasta veinte ducados poco mas ó menos cada braza que montan dos mil ducados.»

El total presupuesto, según se deduce de las sumas anteriores, era pues, 11.800 ducados, que equivalen á 129.800 reales vellon, obras todas que, aun en la forma en que entonces se trataba de llevarlas á cabo, juzgamos no costarian en el día menos de dos y medio millones de reales, ó sea veinte veces aquella cantidad. Dicha comision, teniendo en consideracion «que la barra cada día se vá empeorando é acrecentándose los peligros de la entrada é salida así por haber mucha parte de ella empeorado y hecho bancos altos é bajos de arena é maleza que muy continuamente trae é acarrea por allí el mar.....» dispuso que se contribuyese para la ejecucion de la obra según lo acordado en la capitulacion de 10 de Mayo de 1535. Y como según el parecer de los maestros, la obra habia de durar próximamente cinco años, y en este tiempo «se podrá acabar é cojer la cantidad que fuere menester para hacerla que será hasta diez ó doce mil ducados, que se suplique á S. M. mande dar facultad hasta esta suma para que se coja por la forma susodicha» (en la capitulacion de 1535).

En el mismo documento que extractamos consta «que las naos, é navios é otras fustas no podian entrar ni subir á la dicha villa de Bilbao ni bajar de ella sino con mucha dificultad é peligros de personas é haciendas» lo cual pure-

(1) Debe ser el mismo que con el nombre de Juan de Arausía figura en la escritura de 1540.

(1) De este documento resulta, según se vé, que las brazas eran de 7 piés y que los codos eran de 2 piés próximamente.

ba tambien que tanto la barra como la ria eran de navegacion muy difficil.

Consta igualmente que además de aquella providencia, con objeto de que las obras se ejecutasen con la mayor rapidez posible, se acordó que se pudiera tomar á censo el capital necesario.

Segun se ve, la desviacion del rio Gresalzu (hoy Gobelas) que se proponia en 1558 era lo mismo que se propuso en 1502, y que segun parece no llegó á verificarse entonces. Se hace mencion por vez primera del muelle de Las Arenas de Vizcaya, ó sea el de la márgen derecha, que sin duda se construyó en el intervalo de 1542 á 1558, constando que tenia 400 brazas poco más ó menos de longitud, ó sean 778 metros.

La longitud actual del muelle de Las Arenas á contar desde el ángulo situado enfrente de la plaza de Portugalete es de 575 metros, ó sean 203 metros menos que entonces, atestiguando esta diferencia la extensa escollera que sigue á continuacion en unos 550 metros, llamada *Mogijonera*, si bien hay que advertir que la mayor parte de ésta fué construida en la segunda mitad del siglo XVII, en forma de muelle de mamposteria en seco, que los temporales se encargaron de arruinar, así como una gran parte del muelle de la márgen izquierda, como consta en el plano de 1731, que antes hemos mencionado.

Hemos contado á partir desde dicho ángulo frente á Portugalete, porque presumimos que desde él debió empezarse á construir el muelle de la márgen derecha, puesto que hacia agua arriba torcia la ria, y desde dicho punto hacia la barra era necesario encauzar para mejorar la barra. No obstante, tampoco es improbable que arrancára en el punto donde dicho muelle principia en el plano de 1731, que es unos 420 metros agua arriba de aquel ángulo, pero nos inclinamos más á aquel supuesto.

Como segun hemos visto antes, en 1542 se proyectaba alargar el muelle opuesto 350 brazas ó sea hasta tener 1.175 metros de longitud, resulta que éste, ó sea el de Portugalete, trataban que avanzase 400 metros más que aquél, siendo este avance mucho mayor si el punto á partir del cual se empezó á construir el de Las Arenas, fué más agua arriba que el que hemos supuesto. Pero hay que advertir que, ó no debió verificarse la total destruccion de las citadas 350 brazas, ó la mar destruyó una gran parte, toda vez que en esta escritura de 1558 que estamos examinando, consta que se proponian alargar el muelle de Portugalete en distancia de 100 brazas, ó sean 195 metros, hasta frente á la «campa de Bilbao» (llamada hoy Campo Grande), punto situado á unos 220 metros de la cabeza del muelle actual, ó sea 355 metros menos de lo que trataban de hacer en 1542.

Consta en una escritura de capitulacion verificada en 24 de Agosto de 1568 entre las villas de Bilbao y Portugalete, que habiendo la villa de Bilbao hecho presente á S. M. «que la merced, por su Magestad fecha á esta dicha villa de los derechos é impusicion que se pagaban por las mercaderías que entraban y salian por la barra de Portugalete en cualesquiera naos y navios é carabelas y otras fustas que por la dicha

ria y canal entraban y salian, para el remedio de la dicha barra de Portugalete y muelles de él, abia espirado, S. M. mandase hacer merced á esta dicha villa de prorrogar por mas tiempo la dicha merced para que se cojiesen y llevasen los dichos derechos.....» á lo cual se opuso la villa de Portugalete, diciendo «deberse hacer sus muelles y cays ansi como se hacian los muelles de hacia la parte de Vizcaya de los dichos derechos é impusicion que se cojian y llevaban por ser en utilidad y provecho común» por cuya oposicion S. M. no habia concedido la solicitada próroga, ni se ejecutaban en los muelles las obras necesarias, por lo cual ambas corporaciones municipales trataron de venir á comun inteligencia, nombrando al efecto de cada parte dos delegados que acordaron las siguientes bases:

«Primeramente. Que los muelles antiguos que estaban de parte de Portugalete desde el solar hacia Sestao se habian de alzar y se alcen y reparen de manera que la creciente de las mareas no los subgeten ni abran.»

«Item, que el muelle que está debajo del solar de la dicha villa de Portugalete se haya de alzar y se alce y repare por la razon susodicha y se prosiga hasta la ribera de la Sardinera y desde la dicha ribera dejando allí su contramuelle se comience un nuevo muelle hasta que llegue á la peña herbosa que es la que está junto de la piedra que se ha comenzado á echar por la parte del Salto. Y el muelle que está debajo del solar haya de tener su rostro hacia la parte de la villa como á la parte de fuera.»

«Item. Que todo lo que fuere necesario para reparar é acabar los dichos muelles se haya de poner y contribuir de lo que rentare la dicha impusicion de las dichas mercaderías de las naos é navios é carabelas e otras fustas que entraren e salieren por la dicha barra. Conbiene saber de la tercia parte que rentaren la dicha impusicion y derechos que se cojieren y llevarán cada un año y que la administracion de los dichos derechos se haya de tener en esta dicha villa de Bilbao.»

«Item. Que la cuarta parte que esta dicha villa de Bilbao contribuia con las sisas que con licencia de S. M. se solian gastar en la parte del muelle de Vizcaya se hayan de gastar en la ria y canal y muelles y cays de esta dicha villa de Bilbao.»

«Item. Que en caso que los dichos muelles de la banda de Portugalete viniesen á acabar de rehacer e poner en preficion antes que se acabasen los muelles de la banda de Vizcaya e para ello fuere necesario de pedir prorrogacion para pedir la dicha impusicion que en tal caso la villa de Portugalete no haya de poner ni ponga contradicion alguna.»

No nos consta que S. M. acordara la próroga solicitada. Lo que en esta escritura se llama el solar, es la plaza de Portugalete, por lo que se ve que trataban de erigir el muelle desde dicha plaza hacia Sestao, ó sea hacia agua arriba, mencionándose habia de hacerse el contramuelle que forma hoy la pequeña dársena para el abrigo de las lanchas en Portugalete, obras que en aquella epoca podian tener cierto interes ge-

neral, pues uno de los dos brazos que entonces tenía la ria, subía pegante á dichos muelles que proyectaban ejecutar y ribera de Sestao; si bien al lado de dicho interes se ve el particular de Portugalete. Es de notar, sin embargo, que también se trataba de proseguir en la construcción del muelle de la margen izquierda en la parte del Salto que es como se llama todavía la playa de Portugalete. Por su parte Bilbao procuraba también su interes especial, puesto que además de la mejora de la canal de la ria se ocupaba de los muelles de la villa.

En el resto del siglo XVI y principios del siguiente, no hemos visto en los documentos del archivo del Consulado que hemos consultado, que se haga mencion de obra alguna, siendo probable que las continuas guerras que sostuvo Felipe II con Inglaterra, Francia y Holanda y los corsarios que infestaban estos mares, fueran causa de que el comercio de esta plaza sufriera gran detrimento, paralizando las obras, bien sea total ó parcialmente.

(Se continuará.)

SUBASTAS.

FERRO-CARRILES.

Para el día 17 de Octubre próximo.—(Provincia de Barcelona).—La de la concesion del tranvía con traccion de vapor desde Horta á empalmar en el punto denominado La Segreña con el de Barcelona á San Andrés de Palomar.

En Real orden de 20 de Agosto de 1881.—Se aprueba la subasta celebrada el 12 del actual, declarando adjudicada á D. Guillermo Sundheim, autor de la proposicion garantida que se ha presentado, la concesion del ferro-carril de Zafra á Huelva, con la subvencion de 11.054.400 pesetas.

OBRAS NUEVAS.

Para el día 12 de Setiembre próximo.—(Provincia de Búrgos).—La de las obras de los tramos metálicos del puente de Trespaderne, sobre el Nela, en la carretera de Cereceda á Laredo. Por el presupuesto de 119.963 pesetas.

Para el mismo día.—(Islas Canarias).—Para la de las obras del trozo octavo de la carretera de Las Palmas á Agaete. Por el presupuesto de 120.141 pesetas. Y las de las obras del trozo 9.º y 10 de Las Palmas á Agaete. Por el presupuesto de 355.449,20 pesetas.

Para el día 15 de Setiembre próximo.—(Provincia de Búrgos).—La de las obras de la carretera de Carrian á Lerma. Por el presupuesto de 528.234,62 pesetas.

Para el 26 de Setiembre próximo.—(Provincia de Badajoz).—La de las obras del trozo 1.º entre Villa-

franca de los Barros y Ribera del Fresno, de la carretera de tercer orden de dicho Villafranca á Campillo por Hornachos. Por el presupuesto de 154.386,90 pesetas.

REPARACIONES.

Para el día 16 de Setiembre próximo.—(Provincia de Cuenca).—La de los acopios de materiales para la reparacion del trozo 4.º de la carretera de primer orden de Tarancon á Teruel. Por el presupuesto de 50.609,01 pesetas.

Para el día 5 de Setiembre próximo.—(Provincia de Badajoz).—Se señala de nuevo la subasta, por no haber podido tener efecto el día 12 del actual, la de los acopios de materiales para la reparacion de la carretera de segundo orden de San Juan del Puerto á Cáceres en la parte relativa á su segunda seccion, que comprende desde el empolme con la carretera de Madrid, kilómetro 72, hasta el poste kilométrico número 102. Por el presupuesto de 62.984,01 pesetas.

Para el mismo día.—(En la misma provincia).—Se anuncia de nuevo por el mismo motivo la subasta de los acopios de materiales para la reparacion de la carretera de segundo orden de Cuesta de Castilleja á Badajoz, en la parte relativa á su segunda seccion, que comprende desde la dehesa de la Calzadilla hasta Los Santos, y desde el poste kilométrico núm. 498 hasta el 240 entre Albuera y Badajoz. Por el presupuesto de 138.272,21 pesetas.

Para el 24 de Setiembre próximo.—(Provincia de Toledo).—Se anuncia de nuevo, por haberse rescindido el contrato de los acopios de materiales para la reparacion de las carreteras que se expresan á continuacion:

Carretera de primer orden de Madrid á Portugal. Trozo 1.º Por el presupuesto de 58.035,32 pesetas. Trozo 2.º Por el presupuesto de 61.960,57 pesetas.

Carretera de primer orden de Madrid á Toledo. Trozo único. Por el presupuesto de 47.408,41 pesetas.

Carretera de primer orden de Madrid á Cádiz. Trozo 1.º Por el presupuesto de 55.849,75 pesetas. Trozo 2.º Por el presupuesto de 49.211,36 pesetas.

Carretera de primer orden de Ocaña á Alicante. Trozo 1.º Por el presupuesto de 54.294,88 pesetas. Trozo 2.º Por el presupuesto de 57.644,73 pesetas.

Carretera de segundo orden de Toledo á Ciudad-Real. Trozo único. Por el presupuesto de 27.495,35 pesetas.

CONSERVACION.

Para el 13 de Setiembre próximo.—(Provincia de Huelva).—La de los acopios de las carreteras que á continuacion se expresan:

Carretera de tercer orden de Gibráleon á Ayamonte. Trozo 1.º Desde el kilómetro 1 al 23, ambos inclusive. Por el presupuesto de 85.592,10 pesetas. Trozo 2.º Desde el kilómetro 24 al 45, ambos inclusive. Por el presupuesto de 61.479,80 pesetas.

Carretera de primer orden de Alcalá de Guadaira á