

MEMORIA

QUE MANIFIESTA EL ESTADO Y PROGRESO DE LAS OBRAS DE MEJORA DE LA RIA
DE BILBAO, EN EL AÑO ECONÓMICO DE 1886 Á 1887.

(Continuación.)

Algunos de estos accidentes pudieran acaso evitarse, si cuando la mar está algo picada ó hubiera avenida en el río, se procediera con mucha prudencia, cargando los buques algo menos que en tiempos ordinarios, pues acostumbrados ya á pasar la barra en estos tiempos con 7 piés ingleses de calado más que antes, ciñéndose en su marcha á la forma de la canal, no se tiene á veces en cuenta las contingencias de una guiñada, si la mar está algo picada ó hay avenida en el río, y ocurren algunos accidentes, que acaso podrían evitarse si llevaran menos calado. En un puerto como éste, donde el movimiento anual de exportación pasa de 4.000.000 de toneladas, y donde, entre salidas y entradas, pasan por la barra más de 8.000 buques, que en su mayor número son de gran tamaño, no es extraño que al cabo del año ocurran dos ó tres accidentes de ese género, tanto más si se tiene en cuenta las grandes marejadas que rompen en la embocadura en épocas de temporal, que hacen peligroso el paso de la barra.

Según repetidas veces hemos dicho en Memorias anteriores, la única solución que haría desaparecer estos peligros, sería la construcción de un rompeolas exterior que abrigara completamente la embocadura de la ría. Así nos expresábamos también en el proyecto de mejora de la barra, aprobado por Real orden de 4 de Diciembre de 1879, ya porque con esa obra se quitarían las rompientes de la embocadura, como porque se formaría un excelente puerto de refugio en el Abra, sin embargo de lo cual, fué preciso prescindir de ella, por de pronto al menos, tanto porque no era posible llevarla á cabo con los recursos de la Junta, como porque de todos modos era preciso é indispensable la ejecución de obras que mejorasen rápidamente la embocadura é interior de la ría, para que el activo tráfico que iba desarrollándose con los ferrocarriles mineros y grandes fábricas de hierro, así como el comercio ordinario de Bilbao, no sufrieran los enormes perjuicios que experimentaban por la movilidad y escasa profundidad de la barra y por el mal estado interior de la ría. Estas obras eran, pues, de necesidad, independientemente de que se hicieran ó dejaran de hacerse las obras de abrigo exteriores, y como éstas no era posible realizarlas entonces, económicamente hablando, preciso fué el aplazar esta cuestión para cuando hubiera más probabilidades de llevarla á cabo.

Con las obras ya ejecutadas para mejora de la barra se ha conseguido

por completo la fijación de la canal al través de la misma, se ha aumentado más de tres metros la profundidad mínima que antes tenía su talweg, y si bien el ancho de dicho canal convendría mucho que fuera mayor, tiene no obstante los 80 metros de amplitud que preveíamos podría alcanzar, dadas las condiciones naturales de la ría y caudal de agua que en ella entra con las mareas. Así es, que aunque su embocadura deja mucho que desear, tanto por no ser abordable prudentemente cuando la mar está gruesa, á causa de las rompientes que en ella suele haber, como porque los buques que por cualquier causa pierden el gobierno al entrar ó salir, corren riesgo de ir á varar en el banco del N. E., que limita el cauce por su margen derecha, puede decirse, no obstante, que ha mejorado mucho, no solo porque ahora se entra y sale con dos metros más de calado que antes de ejecutar las obras, lo cual ha hecho más que duplicar la carga media de los buques, como porque el movimiento de entrada y salida se ha regularizado por completo. La mayoría parte de los buques que concurren á la ría, salen y entran ahora tanto en aguas vivas como en las muertas, puesto que aun en éstas salen con 18 piés ingleses de calado, mientras que antes, los buques que calaban 13 piés ingleses solo podían pasar por la barra á favor de las mareas vivas, con cuya ventaja, además de evitar muchas estadias, se ha conseguido el que no se aglomeren en la ría tantos buques como antes, á pesar del gran incremento del tráfico, con lo cual ya no ocurren en ella los frecuentes abordajes y averías que antes sucedían, á lo que también han contribuido las numerosas boyas de amarra que la Junta ha establecido en la ría.

Una de las principales consecuencias de estas ventajas, es la gran baja de los fletes á esta ría, que antes eran más elevados que á otros puntos de la costa, cuya baja es de gran provecho para el tráfico minero, pues no hubiera sido posible, dado el bajo precio del mineral en Inglaterra, que se hubiera mantenido la explotación de las minas en los cuatro años últimos con los elevados precios que antes tenían los fletes, siendo de advertir, que también es muy ventajosa para la industria metalúrgica, porque á favor de los buques que vienen de retorno, obtiene el carbón á un precio muy reducido.

Debemos advertir, por último, que gracias al enorme tráfico que se ha desarrollado y que ha podido sostenerse, merced á las mejoras obtenidas en la barra, no obstante la crisis industrial que hace años está atravesando la industria de hierro, los productos de los arbitrios que recauda la Junta son, en estos años últimos, casi triple de lo que eran en los dos primeros años de su creación, lo cual ha permitido emprender todas las obras á que se hace referencia en esta Memoria.

II.—Dragado de la mitad inferior de la ría.

El dragado de la mitad inferior de la ría forma parte del proyecto general de mejora de esta parte de la ría y de la barra, aprobado por Real orden de 4 de Diciembre de 1879, si bien fué objeto de contrata especial, por separado de las obras propiamente dichas, cuyo estado acabamos de reseñar.

La subasta del expresado dragado se efectuó en 27 de Febrero de 1880 y fué aprobada en 2 de Marzo del mismo año; pero con motivo de la lentitud con que marchaban los trabajos, fué preciso rescindir la contrata, en la que se extrajeron 479.081 metros cúbicos durante tres años y nueve meses en que funcionó el material, siendo así que comprendía la extracción de 1.544.220 metros cúbicos en seis años, ó sea á razón de 257.370 metros anuales. La cantidad que se abonó por dichos trabajos ascendió á 524.525 pesetas y 94 céntimos, según liquidación aprobada por Real orden de 19 de Febrero de 1885.

Con motivo de la expresada rescisión, fué preciso formalizar un nuevo presupuesto, ascendente á 1.877.590 pesetas y 74 céntimos, para la extracción de los 1.065.186 metros cúbicos que restaban dragar, que fué aprobado por Real orden de 6 de Junio de 1883. La subasta correspondiente se efectuó el día 8 de Agosto del mismo año y fué aprobada por Real orden de 13 de Septiembre, adjudicándose las obras por la cantidad de 1.727.400 pesetas ó sea una baja poco menor que el 8 por 100. En una de las Memorias anteriores, describimos el tren de limpia que el nuevo contratista había traído, que se compone de una draga de rosario central y tres vapores gánguiles, cuyo material cumplía las prescripciones consignadas en el pliego de condiciones particulares de la contrata, habiéndose traído con posterioridad un pequeño gánguil ordinario, de menor cabida y calado que los anteriores. Desde que empezó á funcionar este material, el 1.º de Julio de 1884, ha continuado sin más interrupciones que las necesarias para efectuar las reparaciones y las consiguientes á los días en que el estado del mar impide la salida de los gánguiles, habiendo extraído, en los dos años transcurridos hasta el 30 de Junio de 1886, ó sea hasta el principio del año económico objeto de esta Memoria la cantidad de 541.041 metros cúbicos.

Desde dicha fecha hasta el 30 de Junio último, ha continuado funcionando el tren de limpia en el fondeadero del Desierto, á excepción de los días comprendidos entre el 12 de Agosto de 1886 y 21 de Septiembre del mismo año, durante los cuales trabajó en la limpia de la arena acumulada en el invierno anterior en el fondeadero de Portugalete.

Los volúmenes mensuales extraídos durante el año económico de que tratamos, dan un total de 262.680 metros cúbicos, y como en los dos años

anteriores se han extraído 541.041 metros cúbicos, el total hasta la fecha es de 803.721 metros cúbicos.

Además de los trabajos de dragado que se dejan expresados, el contratista extrajo en el fondeadero del Desierto los restos de la barca *Rufina*, que se hallaba sumergida desde la guerra última, y enterrada en su mayor parte en el fango que allí se había acumulado.

Las cantidades abonadas al contratista en certificaciones mensuales, como importe de las obras ejecutadas, importan 425.991,73 pesetas; y sumando esta cantidad á las 873.576 pesetas y 70 céntimos abonadas en los años económicos anteriores, resulta que la cantidad total abonada al contratista desde que principiaron los trabajos, asciende á 1.299.568 pesetas y 43 céntimos.

1.—Obras de mejora de la mitad superior de la ría.

Con el título que encabeza este capítulo, comprendemos el trozo de ría situado entre la parte superior de la vuelta de Elorrieta y los muelles de Bilbao, de la misma manera que las obras objeto de los dos capítulos anteriores, comprenden desde la parte inferior de dicha vuelta hasta la desembocadura de la ría, habiendo sido objeto de un proyecto especial la reforma de la violenta curva que antes tenía la ría en el expresado punto de Elorrieta, cuyas obras fueron las primeras que llevó á cabo la Junta, en cumplimiento de lo prescrito por la Superioridad.

Las obras de que ahora tratamos están divididas en tres secciones, á saber: 1.ª El dragado del trozo de ría, de 2.560 metros de longitud, situado entre el término superior de la vuelta de Elorrieta y los pontones de Deusto. 2.ª El dragado y rectificación de la ría entre dichos pontones y el principio de la vuelta de La Salve, cuya longitud de 1.250 metros estaba ocupada, en su mayor parte, por una gran masa de cantos rodados, conocida con el nombre de *Churros*, que se elevaba bastante sobre el nivel de bajar, constituyendo el principal obstáculo para la navegación hasta Bilbao. 3.ª El ensanche, dragado y encauzamiento de la vuelta de La Salve, la construcción de cuatro embarcaderos en la margen de Uribitarte, el de un trozo de muelle de 105 metros de longitud que faltaba en la margen de Ripa, y todo el dragado del cauce hasta el interior de la población de Bilbao, comprendiendo el conjunto de esta 3.ª sección una longitud de más de dos kilómetros.

(Se continuará.)

E. DE CHURRUCA.
