

D. VALENTIN GORBEÑA

Año de tristes recuerdos será este de 1923 para el Cuerpo de Caminos, en el que va perdiendo figuras del más alto relieve.

En su casa de Las Arenas ha muerto el 19 de mayo último, a los sesenta y ocho años, D. Valentín Gorbeña, y sólo la admiración y el cariño que por él sentía, disculpa que me encargue de escribir su necrología.

Nació en Bilbao en febrero de 1855 y a los doce años fué a París, donde en el Colegio Chaptal adquirió algunos conocimientos de cultura general correspondientes a las enseñanzas del Bachillerato, para regresar a España a fines del año 69. Allí entabló conocimiento con el insigne Torres-Quevedo, del que fué siempre amigo íntimo y compañero, pues terminó a los veintidós años de edad la carrera de ingeniero de Caminos.

Como persona se caracterizaba por su exquisita pulcritud y distinción espiritual y física; era, además, bueno, culto, jovial y de una delicadeza, corrección y modestia extremadas.

Como ingeniero, pocos le igualaron en conocimientos técnicos, en capacidad de trabajo, en talento organizador, en tenacidad para vencer los mil obstáculos que se presentan en nuestras obras; y si asumía el cargo de gerente, su golpe de vista, rápido y cierto, era garantía del buen éxito.

Como jefe, difícil es encontrar quien, como él, con su conducta ejemplar, lograra inspirar a sus subalternos, contratistas y obreros, verdadera idolatría, con lo que siempre obtuvo el máximo rendimiento de todos sus colaboradores.

Sus conocimientos técnicos abarcaban todas las ramas de nuestra profesión; pero sus aficiones predilectas le llevaron a especializarse en la técnica de proyectar, construir y explotar ferrocarriles, en la que llegó a ser maestro sin igual, respetado por todos, y a desarrollar una labor que rápidamente voy a extractar para dar una idea de su enorme magnitud.

Uno de sus primeros trabajos, recién salido de la Escuela de Caminos, fué el estudio de un ferrocarril de vía ancha desde Bilbao a la frontera francesa, realizado a las órdenes de otra figura eminente de nuestro Cuerpo, D. Pablo de Alzola. De haberse llevado a la práctica aquel proyecto, estaría hoy San Sebastián a menos de dos horas de Bilbao.

Después de un corto período al servicio del Estado, comienza verdaderamente su gran labor de proyectista y constructor de ferrocarriles con el estudio y ejecución del llamado "del Cadagua", entre Zorroza y Valmaseda, realizando personalmente los trabajos de campo, para obtener un trazado tan perfectamente adaptado al río Cadagua, y como consecuencia tan económico, que, incluidos estaciones, material, etc., no llegó a costar a razón de 100.000 pesetas por kilómetro.

Inaugurada la línea en diciembre de 1890, dejó de dirigir su

explotación para estudiar el trazado del ferrocarril de Zalla a Solares, empalmando en Aranguren con el de Cadagua y en Orejo con el de Santander a Solares. Obtenida la concesión en 1893, dirigió personalmente la ejecución de este ferrocarril, de trazado erizado de dificultades de todo género, vencidas a fuerza de inteligencia y constancia, que derrochaba Gorbeña en todas sus obras.

Adquirida la concesión de la línea Santander a Solares, se constituyó en 1894 con ésta, con la de Cadagua y con la de Zalla a Solares, la actual Compañía de los Ferrocarriles de Santander a Bilbao, de cuya gerencia y dirección facultativa se encargó a D. Valentín Gorbeña.

Inaugurado en julio de 1896 el servicio de Santander a Zorroza, se dedicó al estudio de su prolongación a Bilbao, que construyó después (97-99), dejando en esta obra, que sólo tiene cinco kilómetros de longitud, una de las más brillantes muestras de su talento, pues venciendo enormes dificultades, consiguió construir una estación completa y hasta suntuosa, con la intervención del arquitecto don Severino Achúcarro, sobre la falda de un mal terraplén, pasando a mínima altura por debajo de toda la estación del ferrocarril del Norte, sin que por esto se interrumpiera un solo momento la circulación de trenes, y sosteniendo, al mismo tiempo, la gran Central de la Electra, situada en la zona de trabajos al nivel del Norte, construida también anteriormente por él, que fué el primer director de la primera Compañía eléctrica establecida en Bilbao.

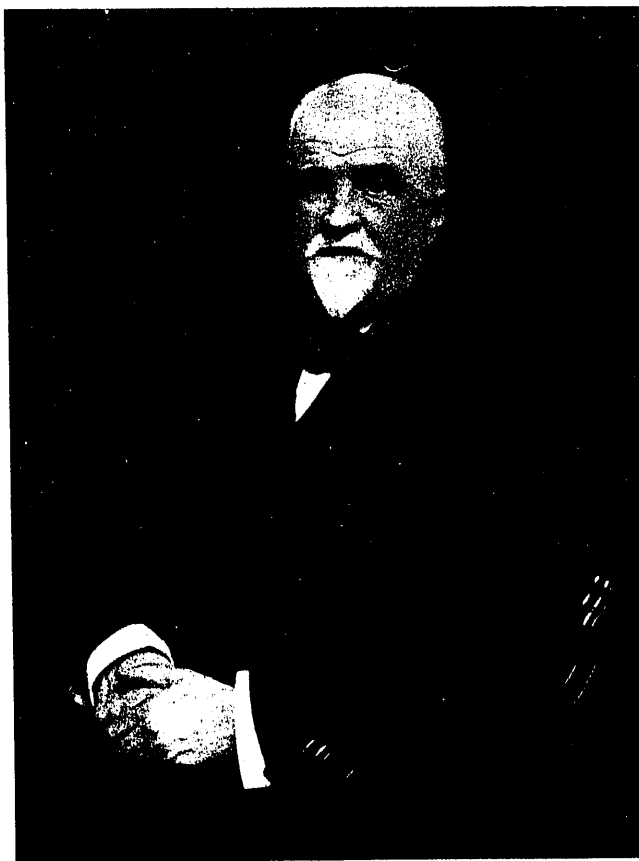
No había terminado este ramal de ferrocarril, cuando concibe y realiza la idea de unir las líneas de Santander a Bilbao con las de los ferrocarriles Vascongados, mediante la construcción de un ramal llamado "de la Industrial a Azbarren", que dió grandes re-

sultados como vía de transporte de mineral, para lo cual modificó notablemente el embarcadero de Zorroza.

En 1899 dejó la Gerencia de la Compañía Santander-Bilbao, conservando el cargo de director facultativo, desde el que inspiró la adquisición de las líneas de Bilbao a Las Arenas y Plenicia, que fueron totalmente reformadas por él, incluso dispuestas para una próxima electrificación, construyendo, además, el difícil ramal de Matico a La Esperanza, que prolongaba aquéllas hasta colocar su estación de origen en el corazón de Bilbao.

Su actuación en esta campaña terminó con el estudio y construcción del ramal de Matico-Azbarren (1915), que puso en comunicación todas las líneas anteriores y dió así acceso hasta la margen derecha de la ría de Bilbao a todos los ferrocarriles del interior de la provincia de Vizcaya.

En veintisiete años había, como vemos, estudiado y construido en la región indicada 128 kilómetros de líneas nuevas y transformado radicalmente 42 kilómetros, o sea un total de



170 kilómetros, con un coste aproximado de 45 millones de pesetas.

Pero aún hizo más; simultaneando en esta enorme labor, estudió y dirigió con su actividad característica la construcción del ferrocarril Vascoasturiano de Ujo a Pravia y Oviedo a Trubia (81 kilómetros, por 25 millones de pesetas), modelo de trazados, en el que se recorre el trayecto de las minas al puerto de San Esteban de Pravia sin una sola rampa. Contribuyó poderosamente, con motivo de estas obras, a la construcción del citado puerto de San Esteban.

En diciembre de 1908 sustituyó al ilustre D. Evaristo de Churrua en la dirección del puerto de Bilbao, a la que renunció en julio de 1915, para ingresar poco después en el Consejo de Obras públicas.

En aquel cargo demostró, como en todos, su gran talento, su laboriosidad y la amplitud de sus conocimientos profesionales.

No es posible detallar cuanto hizo, aunque lo haría con gran devoción como único homenaje que puedo rendir a quien tanto honró a su país y al Cuerpo de Caminos. Me limitaré tan sólo a transcribir lo que la Junta de Obras del puerto de Bilbao—al dar cuenta de la renuncia de su director, y después de enumerar las muchas e importantes obras que terminó, las que dejó en construcción y los proyectos que puso en tramitación—dice en su *Memoria* de 1915:

"Añádase a esto la preferente atención que el Sr. Gorbeña ha prestado a la conservación y mejoramiento del cauce navegable, la reforma y ampliación del alumbrado de la ría y del puerto exterior y otras mejoras, tales como las de la carretera de Bilbao a Las Arenas, etc., etc., y se verá cómo toda esta labor, fruto de una inteligencia previsora, debe constituir un timbre de gloria para el puerto de Bilbao."

En 1906 le fué ofrecida la Dirección de la Compañía de los Ferrocarriles del Norte, que no aceptó, siendo después (1918)

nombrado consejero de aquélla, cargo que desempeñaba a su muerte.

En 1917 fué nombrado delegado regio de Transportes, cargo que abandonó muy pronto, por motivos de salud, dejando, sin embargo, redactada una notable *Memoria* con el plan que, en su concepto, debiera seguirse para la normalización de los servicios de transportes.

Entusiasta de toda idea científica elevada, fué el alma de la formación de dos Sociedades dedicadas a llevar a la práctica algunos de los inventos de su gran amigo y discípulo el eminente Torres-Quevedo. Al morir, era presidente de la "Spanish Aero Car. C." Ltd., que construyó un funicular Torres-Quevedo sobre el Niágara-Falls, en Canadá, para lo que visitó previamente el emplazamiento de la obra.

Era también consejero de la Papelera Española, de la Hispanoportuguesa de Transportes Eléctricos (saltos del Duero) y de otras varias.

Trabajaba sin cesar, hasta en lo que él llamaba sus descansos, que los dedicaba a su pasión favorita, que fué la de los grandes viajes; en ellos, que los realizaba continuamente, pudo, gracias a su gran cultura general, a su don de observación, a sus relaciones con personalidades de distintos países, reunir tal arsenal de datos curiosos y presenciar tantos episodios interesantes, que, al relatarlos, hacían de Gorbeña un conversador atrayente y encantador, de cuyas charlas íntimas no nos olvidaremos jamás cuantos tuvimos la fortuna de gozar su amistad.

Descanse en paz el hombre que fué tan bueno; el ingeniero que tanto trabajó por el engrandecimiento de su país.

José ORBEGOZO,
Ingeniero de Caminos.

Bilbao, mayo.

Un caso de estrechamiento de vía de ferrocarril en España

La gran amistad con que me honró en vida el eminente ingeniero de Caminos D. Valentín Gorbeña, me permitió conocer el único caso de estrechamiento de vía realizado en España, hace ya muchos años, en el ferrocarril de Solares a Santander. Conservo la carta en que me daba algunos detalles interesantes de la forma en que se hicieron los trabajos, y me parece oportuno darlos a conocer a los lectores de esta Revista, no sólo por su interés, sino para rendir al mismo tiempo un homenaje a la memoria del entrañable amigo, que, con su característica modestia, no daba importancia a cuanto hacía.

Fué un error indiscutible, que viene gravitando perniciosamente en nuestro problema ferroviario, la elección de un ancho de vía para las líneas de interés general distinto y mayor que el adoptado en casi todos los demás países del mundo.

Sólo las Compañías concesionarias llamaron la atención al principio sobre la trascendencia de tan grave equivocación, para rectificarla cuanto antes; pero el Gobierno y la opinión pública, sin prestar oídos a tan atinadas advertencias, dejaron que las leyes de 1855 y de 1877 consagraran definitivamente el ancho de 1,67 metros.

El aumento de capacidad de transporte de los trenes, única ventaja de esta mayor anchura, quedó anulado por la limitación de la entrevía a 1,80 metros, pues así el gálibo de los coches que circulan por nuestra vía es casi igual a los de la vía continental de 1,44 metros, y la suma de inconvenientes es de tal trascendencia que se ha pensado seriamente en la posibilidad de hacer el estrechamiento de toda la red actual, convirtiéndola en vía de ancho normal europeo.

Sólo el plantear tan magno problema indica la gravedad del mal, pues nadie que sepa lo que es una explotación ferroviaria ignora la dificultad que su resolución ofrece.

Hasta la fecha, no se ha hecho ningún estudio completo e imparcial del problema, si bien son dignas de mención las dos *Memorias* redactadas en 1913: una con la garantía de la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante, que hace tantos años dirige el reputado ingeniero de Caminos D. Eduardo Maristany, y otra suscrita por el general de

Ingenieros Militares D. Francisco Echagüe, vocal de la Comisión internacional de ferrocarriles transpirenaicos.

Posteriormente, se ha discutido, más o menos directamente, el asunto en el VII Congreso de la Asociación Española para el Progreso de las Ciencias, celebrado en Bilbao en septiembre de 1919, y en el último Congreso Nacional de Ingeniería, con motivo de las *Memorias* y notas presentadas en ellos por la Comisión burgalesa de iniciativas ferroviarias, el ingeniero portugués D. José Fernando de Souza y el consejero de Obras públicas D. Pedro García Faria.

En el Parlamento pronunció el senador catalán Sr. Garriga un discurso, y antes había dado una conferencia sobre este mismo tema en la Liga regionalista, y el competente ingeniero D. José de Roda, especializado en asuntos ferroviarios, publicó varios artículos en *El Debate*, acerca del ancho de vía de los ferrocarriles de nuestra nación, todo lo cual demuestra el interés concedido al asunto.

No voy a analizar estas opiniones, sino simplemente, como antes digo, a relatar el caso de estrechamiento realizado por D. Valentín Gorbeña en el ferrocarril de Solares a Santander, que, siendo de ancho normal, lo redujo al de un metro, acordado para toda la línea de Bilbao a Santander, con lo que se salva la omisión involuntaria en que han incurrido los que, al reseñar los datos históricos, sólo citan eruditamente cuantos casos de estrechamiento se han realizado en varias naciones de Europa, América y Oceanía.

Las condiciones en que se hizo éste de España, fueron las siguientes:

La longitud de la sección Solares-Santander era de 18,300 kilómetros, más 4900 kilómetros en las estaciones, o sea un total de 23,200 kilómetros de vía sencilla de 30 kilogramos de peso por metro lineal y de perfil transversal defectuoso, por lo cual se utilizó en las vías de las estaciones y apeaderos de la sección de Valmaseda a Solares.

El número de dichas estaciones y apeaderos es nueve, que se presentan en el orden siguiente: Santander (viajeros), San-