

LA NUEVA DARSENA DEL PUERTO DE BILBAO EN LAMIACO

Por ANTONIO AGUIRRE ANDRES,
Ingeniero de Caminos.

Nos complacemos en publicar a continuación una ligera descripción de la importantísima obra que se reseña en el epígrafe, en vías ya de ejecución, según recientes disposiciones del Ministerio de Obras Públicas.

Antecedentes.

Una de las necesidades más apremiantes del puerto de Bilbao es la habilitación de dársenas o fondeaderos, en la proporción que exige el gran número de barcos que le frecuentan.

En la actualidad, de las 574 hectáreas de la zona total de flotación, 305 corresponden al Abra o antepuerto, de aguas poco tranquilas durante los días de viento y de fuertes temporales; 120,5, al canal o zona de navegación en la mitad inferior de la ría, y 64, a análoga zona de la parte superior.

En esta última mitad de la ría no existe actualmente dársena alguna, si bien al quedar en servicio el nuevo canal de Deusto, cuyas obras se han subastado recientemente, se podrá contar, como zona de fondeo, con el actual cauce de la ría, cuya superficie de flotación será de unas 25 hectáreas.

En la mitad inferior de la ría, aparte de las 34,6 hectáreas que corresponden a la superficie de flotación de las rías afluentes, Galindo, Asúa y Cadagua, todas ellas actualmente de ínfimos calados, se cuenta con las dársenas o fondeaderos de Sestao (17 Ha.), Udon- do (4,5 Ha.) y Portu (3,6 Ha.).

De éstas, las tres últimas no son aptas para el fondeo de barcos, porque la de Axpe suele estar, con frecuencia, totalmente ocupada con las dragas, gánguiles, romperrocas, gabarras y demás material flotante de la Junta de Obras del puerto, y las de Udon- do y Portu, por su escaso calado.

En el antepuerto o puerto exterior se cuenta con la que corresponde al puerto pesquero de Santurce, actualmente en construcción (5,5 Ha.), y con la dársena contigua al dique rompeolas (3,4 Ha.), aparte de los fondeaderos de embarcaciones menores de Las Arenas, de Santurce y de Algorta, que, en conjunto, tienen una superficie de flotación de 1,9 Ha.

De ellas, la de Santurce quedará habilitada, naturalmente, para el fondeo de los barcos pesqueros exclusivamente, y la del puerto exterior, contigua al dique rompeolas, lo está ya para los buques petroleros de la C.A.M.P.S.A., para los transatlánticos y para los de carga que llevan sus mercancías al Depósito Franco.

Vemos, pues, que actualmente, para el fondeo de buques de algún porte, solamente se cuenta con un refugio adecuado, que es el que corresponde a la dársena de Sestao, cuya superficie de flotación es, como ya hemos indicado, de 17 Ha.

Esto da lugar a las aglomeraciones de barcos que pueden apreciarse en las fotografías que reproducimos. La número 1 corresponde a la dársena de Sestao, y la número 2, a la de Axpe.

Para evitar este estado de cosas, la Junta de Obras del Puerto acordó, hace años, que se realizasen los estudios técnicos necesarios para dotar al puerto de una nueva dársena, consignándose así en las Memorias publicadas por dicha Junta durante los últimos años.

Como consecuencia de este acuerdo, se hizo un detenido estudio de posibles emplazamientos, y se llegó a la conclusión de que el sitio que reunía mejores condiciones era el de los terrenos bajos de Lamiaco (término municipal de Lejona), situados en la margen derecha de la ría, un poco aguas arriba de la altura que corresponde a la dársena de Sestao.

Las características de estos terrenos son las más adecuadas para las obras que se pretende ejecutar. Están situadas muy cerca del puerto exterior, en zona muy abrigada, con muy fácil acceso desde la ría, y son muy bajos en relación con la carretera y con los terrenos que les rodean. Además, están constituidos por fangos y arenas y, por lo tanto, su excavación o dragado será muy económico, y como, por otra parte, en ellos no existen instalaciones industriales ni edificaciones de importancia, su expropiación podrá hacerse sin los cuantiosos gastos que hubiese sido preciso realizar en cualquier otro lugar de la ría.

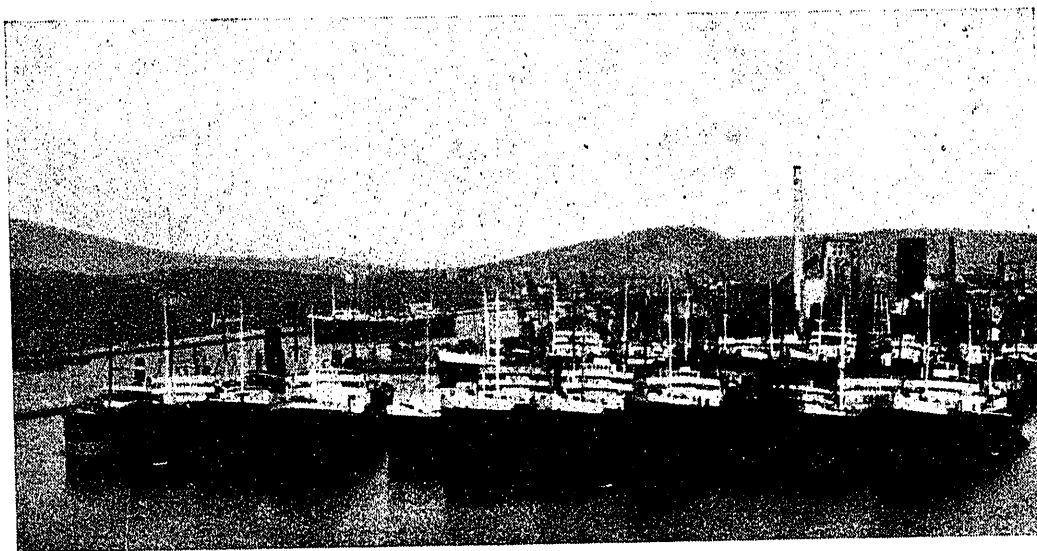
Proyecto de la Zona de Servicios.

Por O. M. de 7 de febrero de 1947 fué aprobado el proyecto de construcción del dique seco en la dársena de Sestao, y aunque las obras no han sido aún subastadas, como consecuencia de dificultades surgidas para la importación de las tablestacas metálicas para constituir el recinto, es de esperar que en un no muy dilatado plazo puedan ejecutarse, bien por haber logrado vencer las dificultades señaladas, bien por rea-

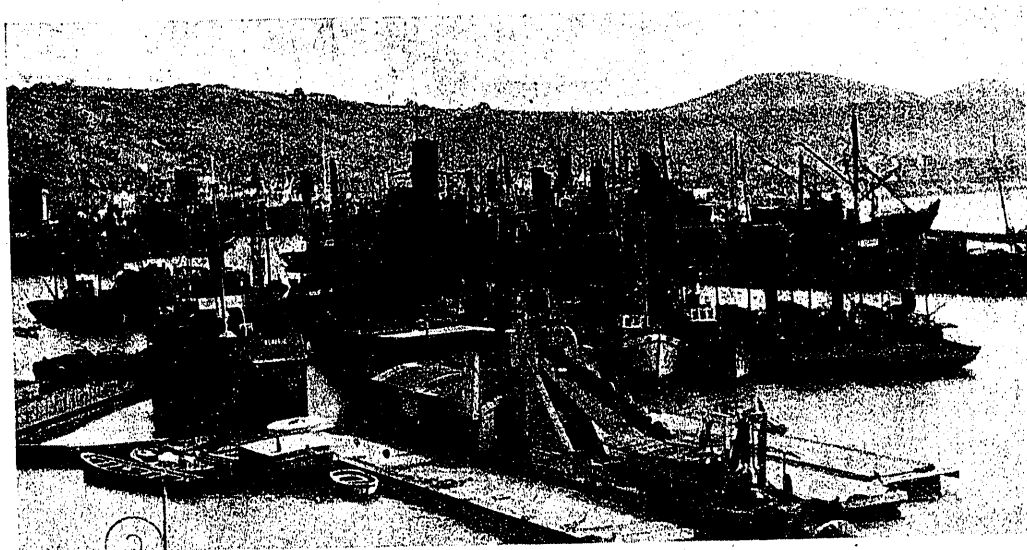
lizarse el proyecto reformado que actualmente está estudiándose. Como consecuencia de estas obras, llegará un día en que no se pueda disponer de la dársena de Sestao, único fondeadero verdaderamente resguardado que existe en este puerto para buques de gran porte.

año, con la prescripción de que la dársena pueda ser habilitada para un calado de 9,00 metros bajo la B.M.V.E. en todo su recinto.

Las obras indicadas en este proyecto general, cuyos proyectos complementarios quedarán redactados en breve plazo, son las siguientes:



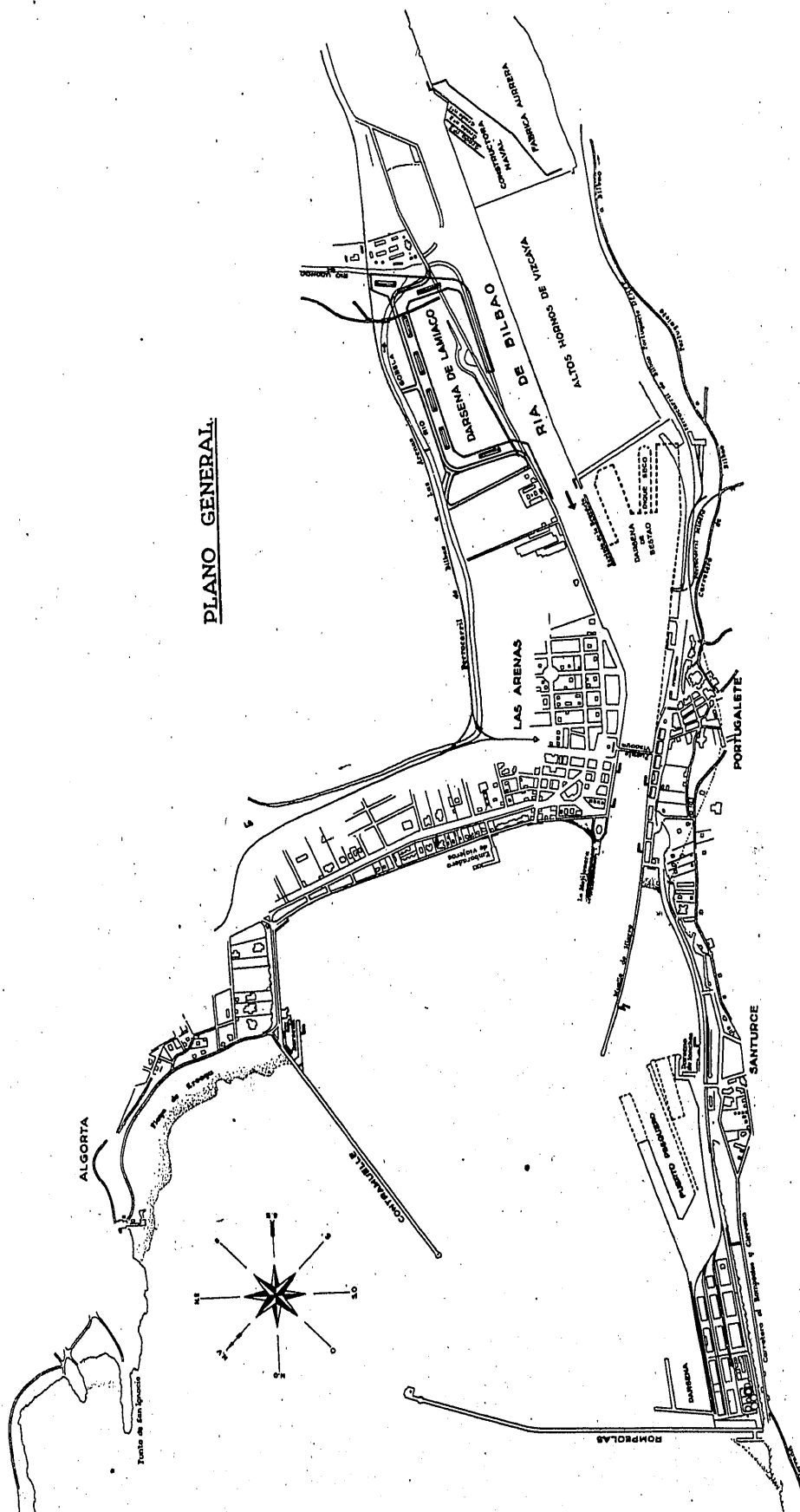
Fotografía núm. 1.—Dársena de Sestao.



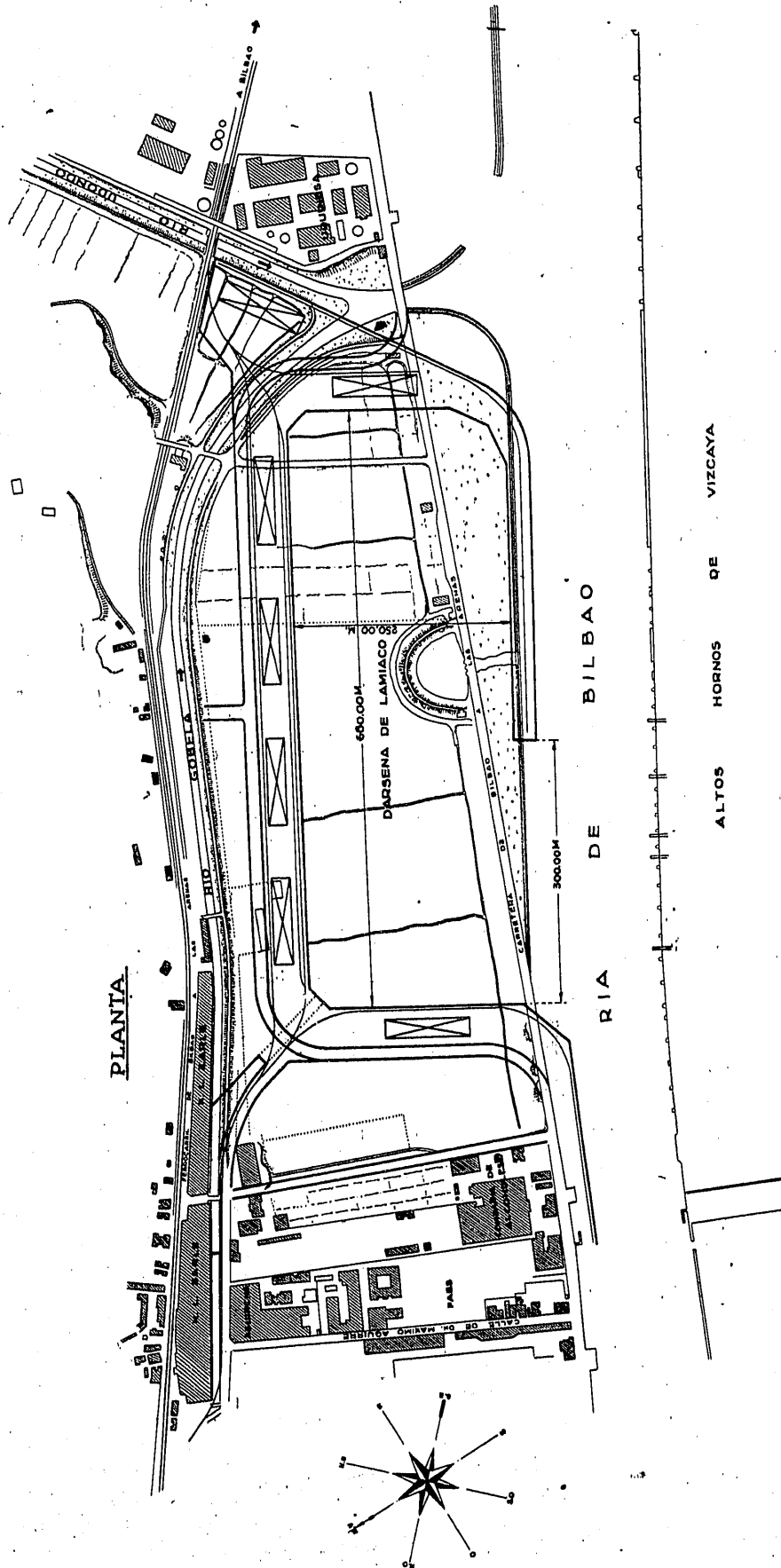
Fotografía núm. 2.—Dársena de Axpe.

Para remediar lo antes posible la grave situación que en breve ha de plantearse, y de acuerdo con lo que dispone la vigente Legislación de Puertos, con fecha 17 de enero de 1948 se redactó el proyecto de "Ubicación de dársena y Zonas de Servicio en Lamiaco", que fué aprobado por O. M. de 21 de abril del pasado

- a) Desviación del camino de sirga de la margen derecha de la ría o carretera de Bilbao a Las Arenas.
- b) Desviación de la ría del Gobelas, para hacerla desaguar dentro de la dársena.
- c) Excavación o dragado general de la zona de flotación.



PLANO GENERAL.



d) Construcción de un dique de separación entre la dársena y la ría del Nervión.

e) Construcción de muelles y tinglados en la dársena y en la desembocadura del río Udondo.

f) Instalación de vías de servicio de la dársena y de enlace con las del ferrocarril de Bilbao a Algorta y Plencia.

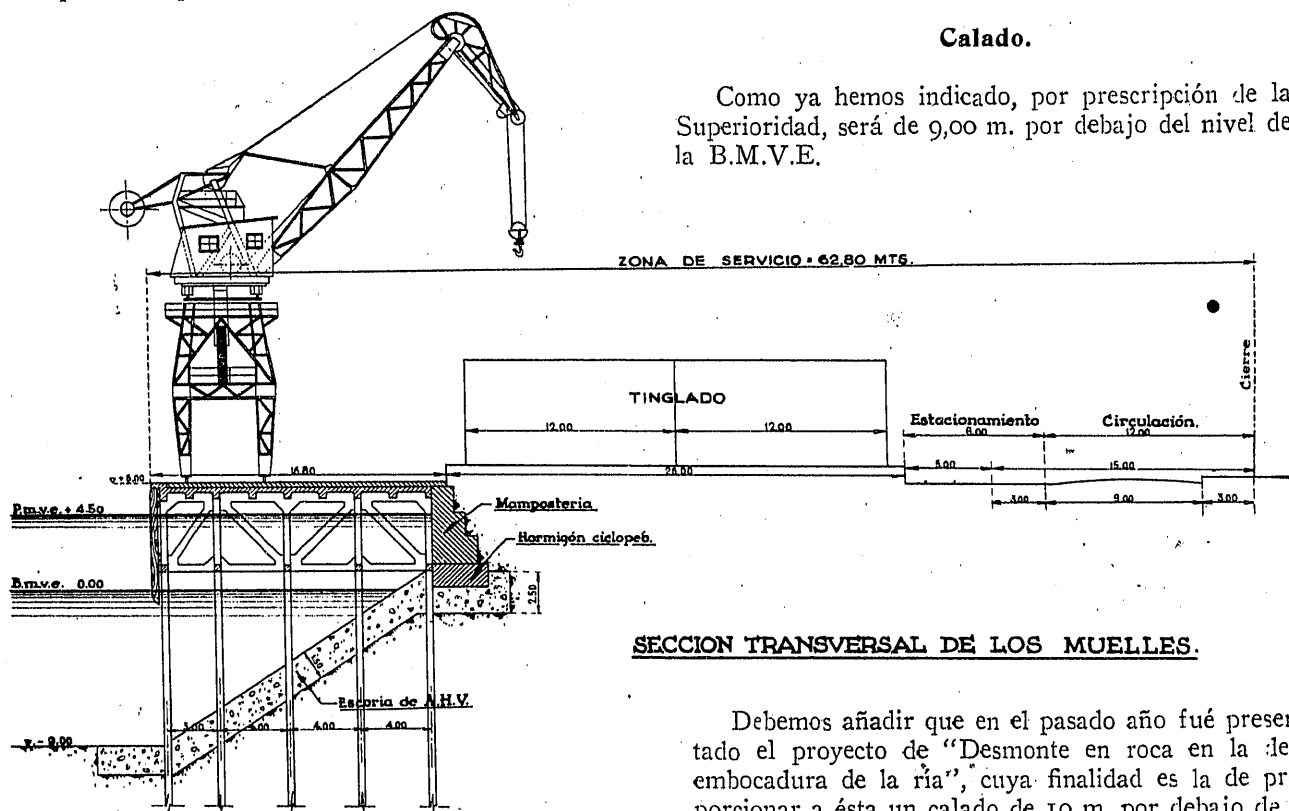
g) Instalación de grúas y demás elementos auxiliares para la explotación portuaria

La entrada a ésta desde la ría se hará por una boca de unos 300 m. de longitud, con lo que se conseguirá una fácil maniobra de entrada, y se establecerá una amplia superficie que hará posible la ciaboga de los barcos y mejorará la navegación por la ría

El paramento exterior del dique del SE. servirá para el encauzamiento del río Udondo, que en su día quedará habilitado para la navegación de gabarras en un canal de unos 30 m. de anchura.

Calado.

Como ya hemos indicado, por prescripción de la Superioridad, será de 9,00 m. por debajo del nivel de la B.M.V.E.



SECCION TRANSVERSAL DE LOS MUELLES.

Superficie de flotación en la dársena.

Reservando para la ría del Nervión un ancho de 130 m., limitando la zona a expropiar a lo estrictamente indispensable para no causar daños irremediables a las instalaciones industriales establecidas y a las proyectadas en la zona industrial creada en esta parte por el organismo urbanístico del Gran Bilbao, y modificando ligeramente la estructura de hormigón armado proyectada en principio para los muelles, como consecuencia de la prescripción de aumentar el calado a 9,00 m. bajo la B.M.V.E., nos queda una zona de flotación de forma rectangular, de $674,40 \times 247,20$ metros cuadrados, o sea de 16,67 Ha. Es decir, una superficie aproximadamente igual a la de la actual dársena de Sestao.

La nueva dársena quedará independizada de la ría del Nervión por un espigón o dique de encauzamiento de unos 380 m. de longitud y 25' de anchura, que podrá habilitarse para muelle, tanto por la parte de la ría como por el lado interior o de la dársena.

Debemos añadir que en el pasado año fué presentado el proyecto de "Desmonte en roca en la desembocadura de la ría", cuya finalidad es la de proporcionar a ésta un calado de 10 m. por debajo de la B.M.V.E., en un canal central de unos 80 m. de anchura. Este calado se pretende lograr también en la dársena de Sestao, siendo de esperar que frente a la nueva dársena de Lamiaco se pueda alcanzar, por lo menos, el de 9,00 m., que es el que se dará en el interior.

De este modo se pretende lograr que esta última dársena pueda ser utilizada en todo tiempo y con toda clase de mareas, por la mayoría de los barcos que frecuentan el puerto de Bilbao.

Líneas de atraque. Muelles.

Las características de las tierras que componen la explanada de Lamiaco y la profundidad a que se encuentra la roca, exigen el empleo de pilotes de hormigón armado para la cimentación de los muelles. Estos serán, pues, del tipo corriente en este puerto, y su altura ha sido fijada a la cota de 6,00 m. sobre la B.M.V.E., es decir, a 1,5 m. sobre la línea o nivel de máxima marea.

El talud y el pie del terreno que ha de quedar por debajo de la estructura de hormigón armado se defenderá con una capa de escoria de Altos Hornos, de 1,5 metros de espesor, en la forma que se indica en los adjuntos planos. Este procedimiento se viene utilizando, con inmejorables resultados, en todas las obras análogas que se realizan en este puerto.

Contando con los dos lados o paramentos del dique de encauzamiento de la ría, se conseguirá establecer cinco líneas de atraque, con una longitud total de unos 1 600 m. Cuando se canalice la desembocadura del río Udondo, se logrará, además, una nueva línea de atraque de unos 250 m. de longitud.

Zonas de servicio.

La zona de servicio se proyecta de una anchura total de 62,80 m. y se dividirá en tres partes: una, para grúas y vías de carga o descarga directa, de 16,80 m. de anchura; otra, para tinglados y depósitos transitorios, de 26,00 m., y la tercera, de vías interiores y de circulación rodada, de 20,00 m. de anchura.

En la faja contigua al atraque caben, además de la vía de las grúas, otras tres de ferrocarril (para cuando se llegue a disponer de enlace a las dos redes españolas), de las cuales, la del lado de muelle sería de vía ancha; la del interior, de vía estrecha, y la central, de tres carriles, común a ambas, destinándose esta última para la carga y descarga y para facilitar las maniobras, mientras las otras dos serían, principalmente, de circulación, aunque también se utilizarían para la carga y descarga.

A continuación de la faja destinada a depósito de mercancías, se reserva otra de 5,00 m. de anchura para una vía que sirva el lado interior de los tinglados, y otra, de 15,00 m., para el servicio y circulación de automóviles de transporte.

En el caso de que un intenso tráfico lo exigiese, cosa probable, ya que esta dársena va a ser la primera instalación portuaria de importancia que se va a establecer en la margen derecha de la ría, podría disponerse una segunda línea ferroviaria, dejando todavía espacio para tres circulaciones de automóvil, además del andén exterior, de 3,00 m. de anchura.

La zona portuaria quedará cerrada e independiente por completo de las instalaciones industriales establecidas o que se establezcan, si bien con las salidas para el acceso a las líneas generales de los ferrocarriles y para la unión con las carreteras y calles próximas.

Comunicaciones y accesos.

Actualmente, los terrenos de Lamiaco están directamente enlazados con la ría del Nervión, con las carreteras de Bilbao a Las Arenas (camino de sirga de la margen derecha de la ría) y de Lamiaco a Lejona, y con el ferrocarril de vía estrecha de Bilbao a Algorta y Plencia.

En su día llegarán también a esta zona la prolongación de la Avenida del Ejército, cuya primera parte ya está construida, y el ferrocarril de vía ancha, mediante un ramal que partirá seguramente de la estación de Dos Caminos y otro de enlace con la línea de la margen izquierda, pasando en túnel por debajo de la ría, en Deusto.

Situación actual. Proyectos complementarios.

Por Decreto de 11 de noviembre de 1949 se declaró de urgencia la ejecución del proyecto de "Ubicación de dársena y Zonas de Servicio en Lamiaco", a los efectos de la Ley de 7 de octubre de 1939 sobre procedimientos de las leyes de expropiación forzosa, con arreglo al proyecto aprobado y a los complementarios que la terminación de las obras exigiere.

En la actualidad se están ultimando los trabajos de campo necesarios para la toma de datos, previa a la redacción de las Actas de ocupación de los terrenos.

Por otra parte, con fecha 26 de diciembre último ha sido aprobado el proyecto de "Desviación del Camino de Sirga para la Dársena de Lamiaco". El trazado se desarrollará provisionalmente, con arreglo a este proyecto, por la zona de servicio interior de la dársena contigua a los tinglados. Más adelante, cuando el río Gobelas pueda pasar directamente a desaguar en la dársena, la carretera se desarrollará por su cauce actual y se enlazará con la última parte del camino de sirga de la ría, a través de una calle próxima, de amplitud suficiente.

Esta carretera definitiva tendrá su origen frente a la fábrica de "Unquinesa", y pasará sobre el río Udondo mediante un nuevo puente que se construirá aguas arriba del actual, a fin de conseguir la utilización portuaria del dique de encauzamiento del río Udondo en su desembocadura. Y si se cubre y encauza el Gobelas aguas arriba de su paso a la dársena de Lamiaco, podrán utilizarse los terrenos resultantes para desarrollar por ellos la última parte de la citada carretera o de la Avenida del Ejército.