

BILBAO



De una notable carta que el ilustrado escritor hacendista don J. M. Alonso de Beraza ha escrito á *El Liberal de Madrid* tomamos los siguientes párrafos:

«Salimos al abra y vamos á pasar cerca de la boya luminosa que marca la extremidad del rompeolas, cuya escollera solo se descubre aún á baja mar. Y entonces me enteré de los detalles de una cuestión arancelaria que ha surgido con motivo de esta boya.

La imposibilidad de que se encienda diariamente, porque se necesitaria para ello un servicio especial, costoso en buen tiempo, y difícil y tal vez imposible en algunos días de invierno, hace que la boya permanezca encendida constantemente día y noche. Para ello se emplea un gas, producto de la destilación de residuos de petróleo, sometidos á la temperatura de 700 á 800 grados. El gas se halla comprimido á la presión de 7 atmósferas, y se emplean tres acumuladores ó recipientes; uno en servicio, otro de reserva y otro vacío, ó mejor dicho, con gas á solo 2 atmósferas, que se devuelve á la fábrica francesa que tiene el privilegio y que vuelve lleno á la presión de 11 atmósferas.

Los recipientes tienen un espesor considerable para resistir la presión. Ahora bien; la Aduana exige que el recipiente acumulador pague los derechos, que importarán sobre 300 pesetas, cada vez que vuelve de Francia. Esta exigencia, sobre todo cuando se trata de un servicio, que es real y verdaderamente un servicio público, es una de las mil consecuencias de nuestra legislación arancelaria. Pero es el caso que la Dirección de Aduanas, con el arancel en la mano, no ha podido, por sí, dar solución al asunto.

Sin embargo, ójala que el tratado con Francia fuese tan fácil de resolver como este tropiezo aduanero.

Treinta millones cuestan ó costarán después de terminadas, las obras principales del nuevo puerto, el rompeolas y el contramuelle; digo las principales, porque después habrá que proceder á la construcción de obras complementarias para instalar los diferentes servicios que ha de necesitar un puerto de esta importancia. Tiene el rompeolas próximamente 1.500 metros de largo, y descansa sobre un basamento de escollera, de 80 metros de ancho en la base y 54 metros en la cara superior. Sobre este basamento carga un segundo cuerpo de bloques artificiales, de 30 y 50 metros cúbicos, con el que se llega al nivel de baja mar. Esta masa de escollera y bloques se deja sometida durante unos dos años á la acción del mar, á fin de que los temporales vayan dando á los bloques y á la escollera su posición de equilibrio. Se rellenan entonces los huecos, se tiende una capa de hormigón y se construyen los paramentos con otros bloques artificiales.

Este último cuerpo, la superestructura, tiene 12 m. 20 en la base y 10 m. 20 en la parte superior, ó sea en el piso que se halla á 7 metros de altura sobre baja mar, y lleva un parapeto de cuatro metros de espesor, todo de hormigón de cemento de Portland, cuyo pretil superior queda á 11 m. de altura sobre la baja mar equinoccial.

Si se tiene en cuenta que el cuerpo monolítico que resulta con esas dimensiones, avanza kilómetro y medio, desde el arranque en tierra hasta la boya luminosa, se comprenderá la importancia de estas obras y de las dificultades con que hay que luchar, especialmente en la construcción del rompeolas, que aquí justifica plenamente su nombre.

En Ijinuiden, el puerto artificial que da salida al Canal de Amsterdam al mar del Norte, he visto uno de los bloques de la banqueta ó berma de defensa, y que pesaba unas 12 toneladas, arrancado por el mar y echado al interior por encima del rompeolas.

Aquí he visto, visitando las obras á baja mar, dos bloques, de unas 25 toneladas cada uno, arrancados y echados por encima de la escollera, y no há mucho un golpe de mar barrió los materiales, máquinas y cuanto había sobre la parte del segundo cuerpo ya construida.

El estado actual de las obras del rompeolas, es el siguiente: tendida hasta la extremidad definitiva una capa de escollera de 5 metros de altura, á partir del fondo. Terminado el primer cuerpo de basa-

mento hasta 1.200 metros, y el segundo cuerpo de bloques artificiales hasta 1.200 metros. Terminada hasta 850 metros la segunda capa de bloques, con la que se llega al nivel de baja mar. Construida la superrestructora en longitud de 124 metros desde el arranque de tierra. El basamento de escolleras y bloques, quedará terminado dentro de dos años. La construcción total del rompeolas y del contramuelle no podrá quedar terminada antes de siete años; pero mucho antes dará ya abrigo á los buques, el rompeolas. La superrestructora no puede hacerse sino desde Abril á Septiembre.

—

Terminadas que sean estas colosales obras del puerto nuevo, no por eso disminuirá el movimiento y el tráfico en la ría.

De los 4 ½ á 5 millones de toneladas que constituyen hoy el movimiento del puerto de Bilbao, cerca de 4 millones son de mineral, incluso 32.000 de salida por cabotaje. Todo este movimiento continuará en la ría; los vapores continuarán subiendo hasta los mismos cargaderos como hoy. El carbón, unas 500.000 toneladas, incluso 120.000 por cabotaje, continuará también descargándose en la ría, al pié de almacen ó de fábrica. Las maderas del Norte, los productos siderúrgicos de las fábricas del Desierto, continuarán descargándose y cargándose al pié de fábrica ó de almacen. En la lucha comercial, y de puerto á puerto, hay que economizar hasta 10 céntimos por tonelada. No de otro modo Amberes, Rotterdam y Amsterdam, han quitado á Londres sobre 25.000 toneladas de movimiento.

Pero el puerto nuevo por esa misma razón de la necesidad de apurar la economía en los gastos de transporte, recibirá los vapores trasatlánticos, que podrán amarrarse á muelle, porque habrá así una economía importante sobre los puertos en que se necesitan no pequeños gastos de gabarraje; por otra parte, todos los buques, aun los de mayor porte y calado, podrán entrar con cualquier tiempo y á cualquier hora como en un gran puerto de refugio, y ya dentro del puerto nuevo podrán los de 2.000 y más toneladas embocar la ría como en un lago. Además, el puerto nuevo será el poderoso auxiliar del desarrollo de Bilbao, que puede decirse que está hoy en el primer empuje de su época moderna, por susrecursos propios, por la abundancia de capitales y por el activo espíritu emprendedor de los bilbainos.»

