

MEMORIA DE LAS OBRAS DEL PUERTO DE BILBAO



Redactada por el ilustre ingeniero D. Evaristo Churruca y elegantemente impresa, se ha repartido este notable documento, que encierra datos de inestimable valor que demuestran la ilustración y aptitud del personal empleado en sus oficinas.

En la imposibilidad de darlo á conocer íntegramente, como fuera nuestro deseo, nos concretaremos á extraer parte de este interesantísimo trabajo.

El rompeolas

La longitud de esta obra en total ha de ser de 1.500 metros próximamente.

A la terminación del año económico, en 30 de Junio último, tenía la nueva superestructura una longitud total de 216 metros, incluso el pequeño trozo fundado directamente sobre la roca que en bajamar se descubre; y como además hubo que construir el muelle transversal de 35m,50 de longitud que enlaza la obra antigua con la nueva, y trasladar el «titán» de una á otra parte, se ve que se ha utilizado bien el año económico de 1895 á 1896, tanto más cuanto que también se ha hecho la escollera del basamento de la nueva superestructura en bastante mayor longitud, y se ha trabajado asimismo en completar con bloques el basamento de defensa exterior, que sólo puede ejecutarse en las pleamares vivas y estando la mar bella. En el taller de Axpe estaban construídos el día 30 de Junio casi todos los cajones que serían necesarios para la campaña del verano y otoño, así como los bloques para su relleno y defensa, y los correspondientes á la superestructura, y también los que habrá que poner en obra para ir completando el basamento exterior; de modo que á la terminación de

la expresada campaña habrá adelantado mucho la superestructura, siendo probable que en el próximo invierno empiecen á hacer uso algunos buques del abrigo que proporcione.

La cantidad abonada á los contratistas durante el año económico á que se refiere la Memoria asciende á 2.724.722,10 pesetas. Agregada esta suma á las satisfechas en años anteriores, resulta un total de pesetas 14.350.687,76.

El contramuelle

El contramuelle ó dique del Este es el complemento indispensable del rompeolas del Oeste; pues como por el espacio de más de un kilómetro de anchura comprendido entre la cabeza de este último y la costa de Algorta entra gran marejada, que ya directamente ó por reflexión en dicha costa había de transmitirse á la superficie cubierta por el rompeolas, era de precisión interponer un dique que la desviara en todo cuanto fuera compatible con la necesidad de dejar una boca por donde puedan entrar y salir los buques con facilidad.

El dique proyectado para este objeto, que fué aprobado por R. O., de 14 de Agosto de 1893, tiene 1.096 metros de longitud, á partir de la extremidad de las peñas llamadas Arluce, situadas al pié del promontorio ó punta donde, en otros tiempos, estuvo situada la batería conocida con el nombre de La Pegoña. La superficie del puerto formada por ambos diques, medida hasta la curva de nivel de bajamar equinocial, es de 300 hectáreas próximamente, dentro de la cual hay 205 hectáreas con sondas comprendidas entre 5 y 14 metros, referidas á dicha bajamar, que pudiera aumentarse mucho con dragados el día que fuera necesario, lo que no es probable, porque hay además dentro de la ría una superficie de más de 180 hectáreas de puerto que, por la absoluta tranquilidad de sus aguas, será siempre el lugar preferente para las operaciones del tráfico.

Además del expresado dique, comprende el proyecto algunas obras complementarias, que consisten:

- 1.º En un trozo de carretera de 602 metros de longitud próximamente, apoyada en su mayor parte en un fuerte muro de contención de 510 metros de longitud, y alturas que varían entre 4 y 11 metros, que sirve para enlazar el origen del contramuelle con la carretera de Algorta á las Arenas.

2.º En un terraplen ó explanada adyacente á dicha carretera, que servirá en su día para las necesidades del puerto, y que se utiliza ahora para la fabricación de bloques artificiales, almacenes de cemento y otras instalaciones auxiliares para la construcción de las obras.

3.º Un muro que, en prolongación del contramuelle, sirve de revestimiento de las rocas de donde arranca, y que por el caracter deleznable de éstas era preciso proteger. El presupuesto de contrata aprobado para todas las obras que el proyecto comprende, se eleva á 8.603.285 pesetas y 6 céntimos, que, en la subasta verificada el 10 de Enero de 1894 y aprobada en 13 del mismo mes, fue adjudicado en 8.603.000 á los únicos postores que se presentaron, que fueron los contratistas mismos del rompeolas.

El basamento de escollera del contramuelle va defendido por un revestimiento de bloques artificiales, que desciende en los taludes hasta la cota de 6 m m,00 debajo dicho nivel; obra que empezó á ejecutarse en el año económico de 1894 á 1895, poniéndose en obra 4.600 metros cúbicos.

En el año de 1895 á 96 se han colocado 5.950 metros cúbicos, no habiéndose adelantado más en este trabajo, ya porque urgía menos que los análogos del rompeolas, ya tambien porque los contratistas estaban montando un titán colosal para la construcción de la superestructura, con la cual se podrá colocar la mayor parte de aquellos bloques de defensa, mucho mejor que dejándolos caer desde el fondo de los gánguiles, como hasta ahora se ha hecho.

Las cantidades ya satisfechas á los contratistas por las obras del contramuelle ascienden á 2.026.108,58.

Hasta la fecha, la suma pagada por la Junta desde el año 1876 por las obras de nueva construcción ascienden á 29.206.918,24 pesetas.

Mejora del puerto

Desde el año de 1878-79, en que empezaron á ejecutarse por la Junta las obras de mejoramiento de la ría, la importación y exportación ha venido subiendo en la forma siguiente:

AÑO ECONÓMICO	IMPORTACIÓN Toneladas	EXPORTACIÓN Toneladas	TOTAL Toneladas
1878-79.....	144.977	1.195.422	4.340.399
1879-80.....	209.893	1.791.951	2.001.844
1880-81.....	252.700	2.591.660	2.844.360
1881-82.....	247.910	2.934.313	3.182.223
1882-83.....	343.546	3.753.557	4.097.103
1883-84.....	357.967	3.585.468	3.943.435
1884-85.....	383.571	3.196.153	3.579.724
1885-86.....	432.340	3.434.088	3.865.428
1886-87.....	473.270	3.921.164	4.394.434
1887-88.....	548.318	4.076.944	4.625.288
1888-89.....	580.155	3.879.816	4.459.972
1889-90.....	684.367	4.354.038	5.038.405
1890-91.....	822.235	3.911.840	4.734.075
1891-92.....	754.568	3.764.604	4.519.172
1892-93.....	759.864	4.368.067	5.128.831
1893-94.....	774.731	4.293.045	5.067.776
1894-95.....	763.158	4.219.016	4.982.174
1895-96.....	732.490	5.042.772	5.775.262

El precedente cuadro demuestra que, comparado el tráfico actual con el de hace diez y ocho años, se ha cuadruplicado el movimiento del puerto y triplicado la cabida de los buques que á él arriban, verificándose con toda felicidad el servicio de entrada, salida y estancia de los buques. Todo lo que se ha traducido en una reducción enorme en los fletes del mineral, que son próximamente la tercera parte de lo que antes eran.

Orgullosa puede mostrarse la digna é ilustrada Junta, pues que con su incesante labor no interrumpida hace diez y ocho años, ha conseguido hacer de un puerto como el nuestro, cuyas malas condiciones eran proverbiales, uno de los primeros puertos de Europa, bajo el punto de vista de tonelaje de exportación; por eso unimos nuestra modestísima felicitación á la de todo el pueblo de Bilbao, que mira en las obras de su puerto la prueba más gallarda de sus iniciativas y alientos comerciales.

