

EL PUERTO DE BILBAO



Memoria del año 1903

Hemos recibido la Memoria que manifiesta el estado y progreso de las obras de mejora de la ría y puerto de Bilbao y cuenta de ingresos y gastos durante el pasado año de 1903, publicada por el ingeniero director de aquellas nuestro respetable amigo el Excmo. Sr. D. Evarista de Churruca.

En la introducción de este notable documento se recuerda que hace ya cuatro siglos preocupa á la villa de Bilbao las malas condiciones que para la navegación tenía la región inferior de la ría, y especialmente la barra, donde todos los años se perdían muchas naves, además de los daños que al tráfico se producían por el tiempo que tenían que perder los buques, esperando á pleamares de suficiente altura para poder salir. En esos cuatro siglos se realizaron obras de mejora, pero quedaron muchos altos fondos, conocidos con el nombre de *Churros*, que se descubrían en las bajamares, curvas rápidas, y la embocadura en pésimas condiciones.

Desde 1844 á 1877 el Estado hizo algunas mejoras y en este último año se organizó definitivamente la Junta de Obras del puerto y se hicieron algunas mejoras locales.

Durante el invierno no era prudente aventurarse en la barra con buques de más de 13 piés españoles de calado y en ocasiones no podían salir ni entrar los buques en el puerto. La Junta de Obras realizó durante los diez primeros años de su gestión una activa campaña con la que obtuvo el aumento de tres metros en la profundidad de la barra, fijación de su canal que antes era movable, reforma de las curvas más violentas de la ría, dragado de toda ella y encauzamiento de los trozos

que faltaban, haciendo factible el empleo de buques de triple tonelaje, lo que redujo enormemente los fletes y dió gran incremento á las explotaciones mineras.

Después se proyectó la realización del magnífico puerto exterior, aprobándose el rompeolas en 1888 y el contramuelle en 1893.

Las obras del rompeolas fueron recibidas definitivamente en 22 de Octubre de 1903, faltando solamente ejecutar obras accesorias.

La Memoria añade que, construido el puerto exterior, que además de servir de refugio y de fondeadero, donde realizan sus operaciones de carga y descarga los trasatlánticos y otros grandes buques, abriga completamente la embocadura de la ría, de donde puede decirse que ha desaparecido la barra, quedan por ejecutar, tanto en su perímetro como en el interior de la ría, las obras complementarias que sean de necesidad para las futuras necesidades del tráfico. Hasta ahora ha sido Bilbao un puerto esencialmente minero, por cuanto el 80 por 100 de su tráfico total de exportación é importación corresponde al mineral, que en su inmensa mayoría se embarca en los cargaderos de los ferrocarriles mineros. Del 20 por 100 restante corresponde cerca del 13 al carbón que se importa, que en su mayor parte se descarga en las fábricas de hierro, quedando, por lo tanto, poco más del 7 por 100 para el resto del tráfico, que se efectúa ya en los muelles de Bilbao, como también en diferentes puntos de la ría, según sucede con los productos que se exportan de las fábricas.

La exportación minera irá descendiendo gradualmente; así es que, si el puerto ha de conservar la importancia que ha alcanzado, ya que no en el tonelaje, en el valor de las mercancías cuando menos, es de necesidad promover obras que atraigan nuevos intereses comerciales, tanto á la ría como al puerto exterior.

La información que desde hace más de un año se está efectuando para aquilatar la mayor ó menor conveniencia y orden de prioridad de las obras que con tal objeto puedan llevarse a cabo, servirá de norma al Gobierno para resolver lo que haya de hacerse, y una vez resuelto este punto tan importante, y formulados los proyectos definitivos de las obras que se determinen, empezará para la Junta la tercera etapa de su gestión.

A continuación se detallan en la Memoria las obras ejecutadas en 1903.

Las del rompeolas han ascendido á 751.138,22 pesetas. La total

longitud de aquel es de 1.434,50 metros y la superficie que en unión del contramuelle abriga, de 320 hectáreas, en las cuales hay 206 con profundidades comprendidas entre 14 y 5 metros.

Las condiciones marineras que para la entrada y salida de los buques tiene el puerto así formado son excelentes, y no lo son menos sus condiciones como fondeadero para las naves que á él arriban.

Indica después las obras realizadas en el contramuelle y las luces que se instalarán en este.

En obras de conservación y reparación se han invertido durante 1903 la cantidad de 124.242,99 pesetas.

En las de rectificación del muelle de la plaza de Portugaleta 19.234,26.

El dragado ha costado 200.356,17 pesetas. En el tiempo que lleva funcionando por administración se ha invertido 3.449.245,22 pesetas, resultando al precio medio de 0,45 de peseta por metro cúbico todo el volumen extraído.

En alumbrado eléctrico y faro del muelle de Portugaleta se han invertido 26.256,83 pesetas en 1903.

En servicio de grúas y tinglados de los muelles de Bilbao 23.715,38 pesetas, habiéndose recaudado 17.558,80 pesetas; en el de boyas luminosas y faro del contramuelle 8.325,80.

Dedica un capítulo de la Memoria al anteproyecto de las obras de tramitación y termina indicando que la vigilancia de las obras ha costado en 1903 la cantidad de 24.785,47 pesetas; y el material de oficinas facultativas 4.288,95.

En resumen; los gastos durante el citado año ascendieron á 2.779 226,20 pesetas.

Durante dicho año se han amortizado 1841 obligaciones por valor de 920.500 pesetas.

Los impuestos sobre carga y descarga de la navegación han producido pesetas 2.624.440,92.

Desde que se instaló la Junta de Obras del Puerto á fines de 1877 hasta el 31 de Diciembre de 1903, ha tenido de ingresos 74.491.047,66 pesetas, y de gastos 74.075.875,46 pesetas.

La labor realizada por esa digna Junta y por su ingeniero director Sr. Churruga, no necesita alabanzas. El pueblo de Bilbao les debe agradecimiento eterno.

