

729 100 f

Las comunicaciones ferroviarias y el puerto de Bilbao

**Conferencia pronunciada
en Bilbao el día 3 de fe-
brero de 1934, por don
Ignacio de Rotacche**

301

M- 3501
R- 284

A.T.U.
301



Las comunicaciones ferroviarias y el puerto de Bilbao

CONFERENCIA

PRONUNCIADA EN BILBAO EL 3 DE FEBRERO DE 1934

POR

DON IGNACIO DE ROTAECHE

INGENIERO DE CAMINOS



BILBAO
Escuelas Gráficas de la Santa Casa de Misericordia
1934



Las comunicaciones ferroviarias
y el puerto de Bilbao

CONFERENCIA

PROYECTADA EN BILOAO EL 1 DE FEBRERO DE 1934

por

DON HINACIO DE ROTACHE

INVENTARIO DE CAMINOS



UNIVERSIDAD DEL PAÍS VASCO
BIBLIOTECA DE LA FACULTAD DE CIENCIAS

LAS COMUNICACIONES FERROVIARIAS Y EL PUERTO DE BILBAO

INDICE DE LOS GRAFICOS

INDICE

	<u>Págs.</u>
I. — Introducción	7
Orden de la exposición	8
II. — El puerto de Bilbao	9
III. — Comunicaciones ferroviarias con zonas alejadas	12
a) Puntos de vista adoptados	12
b) Clasificación de las comunicaciones ferroviarias de Bilbao.	14
c) Comunicaciones con el valle del Ebro.	15
d) Comunicaciones con el centro de la Península (Madrid) . . .	15
e) Comunicaciones con Navarra	18
f) Comunicaciones de Este a Oeste (con Francia y litoral) . . .	22
g) Comunicaciones especiales (línea de la Robla)	25
IV. — Comunicaciones ferroviarias en el puerto propiamente dicho.	24
a) Ferrocarriles de vía normal	24
b) Ferrocarriles de vía estrecha.	28
c) Coordinación de ferrocarriles	29
d) El plan de enlaces ferroviarios de Bilbao.	31
Resumen	32

INDICE

1	Introducción
2	Origen de la exposición
3	El puerto de Bilbao
4	Comunicaciones ferroviarias con zonas aledañas
5	a) Puertos de vialidad adyacentes
6	b) Clasificación de las comunicaciones ferroviarias de Bilbao
7	c) Comunicaciones con el valle del Ebro
8	d) Comunicaciones con el centro de la Península (1850-1870)
9	e) Comunicaciones con Navarra
10	f) Comunicaciones de Euzkadi (con Francia y Portugal)
11	g) Comunicaciones especiales (línea de la Robla)
12	Comunicaciones ferroviarias en el puerto propiamente dicho
13	a) Ferrocarriles de vía normal
14	b) Ferrocarriles de vía estrecha
15	c) Construcción de ferrocarriles
16	d) El plan de trabajos ferroviarios de Bilbao
17	Bibliografía

INDICE DE LOS GRAFICOS

INTRODUCCIÓN

- N.º 1.—Plano del Puerto de Bilbao y sus ampliaciones.
- N.º 2.—Red actual de ferrocarriles de servicio general.
- N.º 3. Distancias a Bilbao y a otros puertos.
- N.º 4.—Líneas complementarias necesarias.
- N.º 5.—Ferrocarril de Francia a Madrid.
- N.º 6.—Croquis de las instalaciones ferroviarias para el servicio del Puerto.

INDICE DE LOS GRAFICOS

- N.º 1.— Plano del Puerto de Bilbao y sus ampliaciones.
- N.º 2.— Red actual de ferrocarriles de servicio general.
- N.º 3.— Distancias a Bilbao y a otros puertos.
- N.º 4.— Líneas complementarias necesarias.
- N.º 5.— Ferrocarril de Francia a Madrid.
- N.º 6.— Croquis de las instalaciones ferroviarias para el servicio del Puerto.

INTRODUCCIÓN

En la serie de conferencias que ha organizado el Consejo de Urbanismo del Ayuntamiento de la Villa acerca de los problemas fundamentales para el desarrollo de Bilbao, aparezco encargado de desarrollar la segunda, invitado atentamente al efecto por el señor Alcalde.

Honor ciertamente inmerecido el que se me dispensa. Mi carencia de condiciones de conferenciante, y lo que es más importante, de preparación y competencia para el caso, serán, desgraciadamente, apreciadas por los que me escuchen, sobre todo después de la brillante disertación del señor Bastida en la primera conferencia. Mas el amor que profeso al pueblo de Bilbao, en tantos aspectos cabeza del País Vasco del que soy hijo entusiasta, me ha inducido siempre como ahora, a procurar su bienestar y progreso y si puedo contribuir a ello aunque sea en grado mínimo, con la modesta exposición que pueda hacer, no dejaré de intentarlo con la aportación cierta de toda mi buena voluntad.

El tema elegido para esta segunda conferencia es *Las comunicaciones ferroviarias y el puerto de Bilbao*. Amplia materia que me fuera agradable conocer bien y exponer mejor, pues su importancia es inmensa para nuestro pueblo, y bien os daréis cuenta de ello.

Profesional ocupado en cuestiones de detalle las más de las veces, no he dejado de intervenir en algunos asuntos relacionados con las materias objeto de la conferencia, aunque no haya tenido misión diferente de ser un modesto ejecutor de lo que otros idearon, participando en los estudios y trabajos necesarios.

No he intervenido por las funciones y trabajo en que me ocupo en la preparación de los planes de conjunto que aquí se han expuesto y sólo del modo indicado, en algunas de las materias de que he de tratar, por lo que, exclusivamente una opinión personal del conferenciante, y por lo tanto de escaso valor, puede reflejar lo que he de exponer.

La visión de conjunto, fundada en el conocimiento de los problemas tanto económicos y sociales como políticos y administrativos, se obtiene principalmente en los organismos dirigentes de diversas Corporaciones de que no he participado. Las ideas que he formado y que os expondré, se resentirán por ello, probablemente, de este defecto.

INTRODUCCIÓN

Orden de la exposición

Entrando en el tema de «las comunicaciones ferroviarias y el puerto de Bilbao», consideraremos que existen dos aspectos en la cuestión que por separado he de tratar. Uno, las comunicaciones ferroviarias de enlace y relación con las zonas alejadas que constituyen el «hinterland», situadas en el radio de acción e influencia del puerto, y son propiamente comunicaciones *con* Bilbao: el otro aspecto es el de los ferrocarriles que sirven el tráfico en el puerto propiamente dicho, y son las comunicaciones *en* el puerto, prolongaciones de las anteriores.

De ambas cuestiones trataremos separadamente y en este orden, pero comenzaremos por algunos datos sobre el puerto de Bilbao.

EL PUERTO DE BILBAO

Desde tiempos remotos, el puerto de Bilbao ocupó lugar preferente en la economía general del País Vasco y del Señorío de Vizcaya. En el siglo xv se establece el Consulado de Bilbao, corporación que tan preponderante papel desempeñó desde entonces en la vida mercantil de nuestro país, y que atendió a la administración, conservación y mejora del puerto por los procedimientos y medios propios de la época. Pero la verdadera transformación, es posterior a 1873 en que comienza a funcionar la Junta especial que había de tener a su cargo, todo lo relativo a las obras de la ría y puerto de Bilbao. Bajo la dirección del eminente ingeniero don Evaristo de Churrua, se iniciaron enseguida las obras de mejora de la ría y puerto, durando su actuación hasta 1908.

Se comenzó por el encauzamiento de la ría, construyéndose de 1881 a 1887 el muelle de la margen izquierda llamado de hierro en Portugalete, verdadero acierto de tan distinguido ingeniero, que rápidamente vió mejorar la temible «barra» donde había sólo dos pies de calado en bajamar, hasta obtener diez y seis pies de calado mínimo ya para 1885, permitiendo que con obra tan económica, creciera el tráfico varios millones de toneladas y se pudieran así allegar recursos para las mejoras ulteriores.

El puerto exterior se empezó en 1888 y por métodos constructivos originales y que han creado una verdadera escuela, se llegaron a ultimar las obras de abrigo hacia 1901.

No entraremos en la descripción de las demás obras realizadas desde entonces, limitándonos a mencionar que además del puerto exterior para abrigo de los buques con una superficie de unas 300 hectáreas y calados de 10 a 15 metros en bajamar, se dispone de un muelle de atraque para buques de gran calado en el puerto exterior y de otros muelles destinados al tráfico general con los calados, longitudes y equipos de grúas que se relacionan a continuación:

Grúas	MUELLES DE ATRAQUE	Longitud mts.	Calado medio en b. m. e. mts.
3	Puerto exterior.....	640	10,00
1	Portugalete.....	400	6,00
5	Zorroza.....	525	6,00
8	Abando.....	794	5,00
12	Uribitarte.....	806	5,50
2	Aduana.....	120	4,50
2	Ripa.....	365	4,00
5	Arenal y Sendeja.....	437	4,00
2	Arriaga.....	200	3,00
40		4.287	

Otras muchas instalaciones privadas existen para el servicio de las minas y de las fábricas, y son especialmente notables los cargaderos de minerales de hierro, que son los medios por los que se ha efectuado siempre la mayor parte del tráfico y el principal elemento de riqueza que ha habido en el puerto.

El máximo tonelaje de tráfico se alcanzó en 1900, con 6,249 millones de toneladas, cifra elevadísima muy superior en varios millones al máximo que haya alcanzado ningún puerto de la Península y que contados puertos de Europa rebasan.

Actualmente, la situación desfavorable de la economía mundial y principalmente el decrecimiento de los criaderos minerales, han hecho caer el tráfico en forma que no pasó de 2,692 millones de toneladas en 1933.

Si comparamos estas cifras con las de otros puertos, según los datos adquiridos, vemos que el de Pasajes alcanza poco más de 500.000 toneladas y el de Santander 750.000, siendo mayor el tráfico de Barcelona que es de unas 3,05 millones de toneladas.

La recaudación producida por el tráfico del puerto fué de 3,66 millones de pesetas en 1933 y el máximo alcanzado en 1927 de 5,35 millones de pesetas. En Pasajes se recaudan 1,5 millones, y 1,4 en Santander. En Barcelona 6,08 millones de pesetas como corresponde al mayor valor de las mercancías.

Desde el comienzo de su funcionamiento la Junta de Obras ha invertido:

en obras	117,5 millones de pesetas
en conservación, etc.	<u>120,0</u> » » »
en total, aproximadamente . . .	237,5 millones de pesetas

A esta inversión ha contribuido la recaudación soportada por el tráfico con 179,5 millones de pesetas y el Estado con subvenciones importantes 58 millones de pesetas. Es decir que el tráfico ha participado en más de 75% y el Estado con algo menos de 25%.

El tráfico total de mercancías diferentes del mineral de hierro ha sido como máximo de unos 2,5 millones de toneladas (en 1929), y deduciendo el carbón, el resto del tráfico de carga general llegó a 1,30 millones de toneladas también en 1929.

El tráfico anual de mil toneladas de carga general por metro lineal de muelle, ha sido rebasado muchas veces en diversas secciones de este puerto y admitiendo la cifra prudencial de 750 toneladas por metro lineal de muelle y año, como apropiada para el conjunto de los muelles de servicio general construídos o en construcción, cuya longitud es de 4.287 metros, se deduce que la capacidad del puerto para ese tráfico de carga general, excede tres millones de toneladas, o sea más de dos veces el máximo realizado, hallándose, pues, en disposición de afrontar los aumentos que el porvenir depare.

Para lo que después hemos de tratar, nos interesa mencionar las ampliaciones ya proyectadas, como el Canal o corta de Deusto, y las simplemente planeadas dársenas de las rías de Asúa y Galindo, todas las cuales constituyen un respetable margen para la capacidad y posibilidades del puerto, que en plazo más o menos alejado esperamos serán necesarias.

III

COMUNICACIONES FERROVIARIAS CON ZONAS ALEJADAS

a) Puntos de vista adoptados

Es Bilbao el puerto de más tráfico o importancia de que hay en la península sobre el Golfo de Vizcaya y siempre se tendrán por naturales y justificadísimas las aspiraciones de conservar esta hegemonía y de aumentarla en lo posible.

La actuación continuadamente desarrollada por la Junta de Obras del Puerto para el acondicionamiento del puerto, le ha ido dotando de obras de abrigo, de grandes calados y muelles de atraque, que faciliten el acceso y permanencia de los buques, así como de otros elementos como vías portuarias, grúas, almacenes, depósitos comerciales, etc., que mejoren y abaraten la carga y descarga de mercancías.

Mas nada de esto sería suficiente, si no se tendiese a ampliar la zona de influencia comercial, mediante mejoras en las comunicaciones.

Y aquí aparece un englobamiento de interés y necesidades análogas o idénticas en muchos aspectos, entre el *puerto de Bilbao* propiamente dicho, lo que llamaremos la *zona de Bilbao*, o Bilbao simplemente.

Cuando hablemos de relacionar Bilbao con zonas de producción casi exclusivamente agrícola (Navarra, Rioja, Aragón), contamos con que los movimientos de exportación marítima de tales procedencias, han de ser sumamente reducidos. Pero el tráfico con aquéllas tendrá su origen y verdadera importancia en el mercado de consumo que supone el gran núcleo de población formado por Vizcaya y las zonas limítrofes preponderantemente industriales. Y el centro industrial y comercial que es Bilbao, constituirá el núcleo de abastecimiento de las expresadas zonas; tanto de los productos de importación que necesitan como de los que hayan sido objeto de fabricación o trans-

formación, siempre que por vías adecuadas de comunicación pudiera prestarse este intercambio de mercancías.

Es además indudable y reconocido en todos los tiempos, que las vías de comunicación crean asimismo otros intercambios de servicios, y relaciones mercantiles y bursátiles que extenderán de otras maneras de urdimbre comercial, y la influencia en las zonas cuya cabeza debe ser Bilbao, que en mi opinión debe cifrar en el comercio todo su porvenir, en la clase de intereses que examinamos.

Las comunicaciones de Bilbao con su zona de influencia que permiten el transporte de mercancías son el objeto preferente de este estudio.

Por las necesidades del abastecimiento propio de la población desde zonas agrícolas, por las que se derivan de la expedición a tales países de las materias que necesiten, primeras materias importadas, productos también importados o producidos o transformados aquí, los transportes a efectuar serán de materias pesadas, de relativamente poco precio y en grandes toneladas.

Estas características del tráfico, requieren la solución del transporte ferroviario, ya que aquí no cabe opción como en otros países europeos, entre este sistema y el de transporte fluvial o por canales navegables.

No se puede negar que el progreso de la industria de transportes por carretera hace hoy posible cuando se trate de mercancías de cierto precio, la competencia al ferrocarril desde el punto de vista económico, con ventajas generalmente, para la mayor rapidez y aproximación de la mercancía a productores y consumidores. Son bien conocidas las dificultades que ello viene causando a gran número de empresas ferroviarias.

Problema muy intrincado es, el de determinar la verdadera aplicación de los transportes por carretera y su límite en lo que se refiere a distancias y toneladas para su comparación con los transportes ferroviarios. Influyen en su resolución, multitud de factores sociales y económicos de muy diversa clase, además de los locales.

Pero toda comparación resulta imposible aplicada a un caso particular si no se supone un determinado tonelaje mínimo a transportar, pues éste es el factor decisivo.

Lo que en este caso puede considerarse como tonelaje de transporte, por lo antes dicho, exige para ser servido, tanto desde el punto de vista cuantitativo como desde el económico, la solución ferroviaria, si se supone que se ha llegado al desarrollo del tráfico en la

medida que justificadamente puede esperarse. Y por otra parte, de no adoptarse desde el primer momento esta solución, el precio y la reducida capacidad de transporte, extrangularía la posibilidad de alcanzar aquel tráfico, que por el contrario interesa estimular.

También llegaremos fácilmente a la consecuencia de que las líneas que relacionen Bilbao con zonas algo alejadas, deben ser del ancho normal de la red peninsular, pues que habiendo de interferir y relacionarse con ellas, toda discontinuidad y el transbordo consiguiente, habrían de ser sumamente perjudiciales. Por lo demás las líneas de anchos métricos que sirven al país, son en su mayor parte y por las características generales con que fueron construídas, más apropiadas para un servicio local.

Y admitido este criterio que es además el seguido en países que representan el máximo adelanto técnico y económico donde se continúa la construcción y mejora de líneas ferroviarias en casos como el que tratamos, pasamos a ocuparnos de las comunicaciones ferroviarias con Bilbao.

b) Clasificación de las comunicaciones ferroviarias de Bilbao

Si examinamos sobre el mapa (ver gráfico núm. 2) la situación geográfica de Bilbao y sus comunicaciones ferroviarias actuales, prescindiendo de las que por circunstancias ya calificadas pueden llamarse de servicio local, podremos clasificarlas en:

Líneas del litoral (desde Francia y hacia el Oeste)

Línea de Bilbao a Castejón, sirviendo al valle del Ebro y enlazando con las que se dirigen al centro de la Península.

Línea de la Robla.

Los puntos de iguales distancias a Bilbao y a otros puertos por cada una de aquellas líneas, se indican en el gráfico núm. 3. Pero debe hacerse notar que esta delimitación de la zona de influencia por fijación de distancias geométricas, no es representativa de la realidad. Diversas circunstancias alejan o acortan aquellas distancias y determinan la verdadera zona de influencia; señaladamente, la tarificación que rige en los ferrocarriles, desigual en muchos casos para distintos puertos, la modifica notablemente, y no es el nuestro el más favorecido, como tendremos ocasión de notar: las facilidades del puerto propiamente dicho y su mejor equipo aumentan la atracción del tráfico y agrandan la zona de influencia.

En mi opinión las comunicaciones ferroviarias con zonas alejadas, que más interesan a Bilbao y conviene por lo tanto estudiar son las siguientes, de que trataremos separadamente:

Comunicaciones con el valle del Ebro.

Comunicaciones con el centro de la Península.

Comunicaciones con Navarra.

Comunicaciones de Este a Oeste (con Francia y litoral).

Comunicaciones especiales. (Línea de la Robla).

c) Comunicaciones con el valle del Ebro

Nuestros padres con visión exacta de la importancia de estas comunicaciones para Bilbao, construyeron la línea de Castejón a Bilbao que había de ser y lo es aún, su principal comunicación ferroviaria. Excelentemente planeada y realizada, constituye un título de gloria para los vascos que formaron y rigieron la empresa, y para los técnicos que ejecutaron esta obra maestra de la ingeniería civil. Con el trazado bien elegido, obras realizadas y acertada previsión para ampliaciones, es capaz para un tráfico mucho mayor que el actual, aunque vaya requiriendo mejoras de las que son corrientes en los ferrocarriles a medida de que se desarrolla su tráfico.

El valle del Ebro, constituye como es sabido una región agrícola de lo más importante que hay en la Península, y desde hace algunos años se halla en un período de transformación, merced a las importantes obras en curso de ejecución para la mejora y ampliación de las zonas regables; paralelamente al desarrollo de la agricultura sigue el de las industrias agrícolas y otras a que éstas favorecen, con el consiguiente incremento de población y de riqueza.

Inicialmente bien servido en este aspecto, Bilbao puede acariciar lisonjeras esperanzas de este conjunto de circunstancias, y no parece que en el orden ferroviario, haya una necesidad importante que no pueda llenar la línea actual para las comunicaciones con el valle del Ebro.

d) Comunicaciones con el centro de la Península (Madrid)

Las aspiraciones de Bilbao para una más corta y rápida comunicación con el centro de la Península cuyo nudo de comunicaciones es Madrid, se han manifestado desde tiempos alejados. Probablemente desde antes de 1860 en que al estudiarse la línea del Norte desde

Hendaya, se trató por la empresa de seguir el trazado San Sebastián-Valle de Ibaizábal-Lemona-Arratia-Vitoria, con un ramal Lemona-Bilbao. Desechada esta solución que hubiera situado a Bilbao y su puerto contiguos a la gran línea internacional, se halló aislada de ella, y solo la relación que con sus solas propias fuerzas hubo de establecer por Miranda, buscando principalmente el valle del Ebro, le proporcionó el enlace en la forma que hoy se halla.

Modernamente, en 1918, al tratarse de la construcción de un ferrocarril directo de la frontera francesa a Madrid de que después hablaremos, se presentó una petición para relacionarse con aquella vía por una línea de enlace. Y más recientemente, se estudió la posibilidad de pasar la divisoria entre Ebro y Duero, por la línea Haro-Abejar, o Haro-S. Leonardo para ir por Riaza y Somosierra a Madrid. Todo ello costó grandes esfuerzos a las entidades vizcaínas, que desgraciadamente no se vieron coronados por el éxito.

Las construcciones de ferrocarril últimamente realizadas en España, permiten soluciones completamente diferentes de las antes consideradas. Me refiero a las posibilidades que se derivan de la línea directa Madrid-Burgos en construcción adelantada y del trozo construido de Burgos-Cidad, que debe prolongarse a Santander y es parte del ferrocarril Santander-Mediterráneo.

El llamado directo Burgos-Madrid, se construye con explanación para doble vía, y características técnicas de primera clase, puesto que sus pendientes no exceden de diez milésimas y las curvas solo excepcionalmente son de radios menores de 500 metros. El trozo próximo a Madrid no se ha comenzado, mientras se soluciona la cuestión compleja de los accesos y enlaces de las diversas líneas. La longitud Burgos-Madrid, será de unos 276 kilómetros con reducción de 87 kilómetros respecto de los 363 que hoy recorre la línea del Norte por Avila y mejora considerable en el trazado.

El ferrocarril Santander-Mediterráneo se explota hoy desde Calatayud a Ciudad sobre la línea de la Robla; el trozo situado al Norte de Burgos, cruza el Ebro en Trespaderne, de donde sigue en dirección a Santander.

La construcción de una línea férrea que enlazase Trespaderne con Bilbao, proporcionaría una magnífica solución para las comunicaciones con Madrid. Ya hemos visto las buenas condiciones del Madrid-Burgos y si bien el trozo Burgos-Trespaderne es inferior, con pendientes de diez y seis milésimas y curvas frecuentes de 300 metros de radio, resulta muy aceptable, teniendo además, sus obras de fábr-

ca importantes dispuestas para doble vía. La línea a Bilbao cruzará así el Ebro en punto bastante más alto que hoy en Miranda, y como la divisoria de aguas al Océano puede salvarse por la peña de Angulo a cota no superior a la del paso Gujuli-Izarra, la disposición general del perfil sería satisfactoria y resistiría la comparación con el de la línea actual. Después por el valle de Ayala, se iría a Bilbao por Oquendo-Cadagua o Llodio-Norte. Cálculo que con pendientes de quince milésimas, y obras no excesivas, la línea tendrá ochenta kilómetros de Bilbao a Trespaderne.

Tendríamos así:

Bilbao-Miranda-Burgos	194 kilómetros
Bilbao-Trespaderne-Burgos	<u>150</u> »
Acortamiento	44 kilómetros

De Trespaderne a Santander habría unos 120 kilómetros según los proyectos, de los cuales queda todavía por construir una longitud poco diferente de los 80 kilómetros que se requieren hasta Bilbao, con la ventaja a favor de la línea que nos interesa, de tener mucho mejor perfil y menor coste.

Pero veamos con algún espacio las consecuencias favorables que se derivarían para Bilbao de construirse esta línea.

Entre 1914 y 1919, tuvieron los gobiernos españoles la idea de construir una línea directa de la frontera francesa a Madrid y hasta Algeciras, con vía de ancho internacional. Se estudiaron oficialmente dos proyectos, siempre con la exclusiva preocupación de reducir la distancia entre extremos y para lo que aquí nos interesa los trazados eran poco diferentes, pasando por cerca de Soria, y cruzando el Ebro cerca de Castejón uno, y más hacia Logroño el otro, siguiendo ambos por Pamplona a salvar la divisoria pirenaica por el puerto Urtiaga cerca de Alduides en la Baja Navarra, donde penetraba en territorio del Estado francés. La distancia resultante de Madrid a la frontera era de 445 kilómetros aproximadamente. Como se llegaba a un punto donde no existe ferrocarril, había que contar con que a Francia le interesase el asunto y construyera una línea de unos 115 kilómetros hasta Dax, donde se calculaba tendría lugar el empalme con la de Hendaya-Bordeaux-París.

Así pues, casi agotando todos los recursos de la técnica y con inversión de las cantidades elevadísimas a que ascendía el presupuesto de construcción de aquella línea, podría llegarse a reducir a 560 kilómetros la distancia Dax-Madrid, que hoy es de 718 kilómetros.

Con la construcción de la línea Bilbao-Trespaderne, y contando también con otra adecuada de Hendaya a Bilbao, el trayecto Dax-Madrid, por Bilbao, podría tener:

Dax-Hendaya	85 kilómetros
Hendaya-Bilbao.	120 »
Bilbao-Trespaderne	80 »
Trespaderne-Burgos	70 »
Burgos-Madrid (directo)	276 »
	631 kilómetros

o sea un mayor recorrido de 71 kilómetros tan sólo.

El gráfico núm. 5 permite apreciar la diferencia de ambos trazados y el modo como se salvan los principales obstáculos topográficos.

Desde Hendaya a Madrid, habría también por Bilbao-Trespaderne-Burgos, 546 kilómetros, los mismos que por la línea actual Zumarraga-Alsasua-Miranda-Burgos, y siempre a base de utilización del directo. Es decir, que de Burgos a la frontera, el trazado por Bilbao, no sería más largo que el actualmente seguido por el ferrocarril del Norte, 270 kilómetros.

El recorrido que resultaría de Hendaya a Madrid, utilizando el ferrocarril casi terminado de Castejón a Soria, que produce un notable acortamiento, es de 598 kilómetros inferior a los 633 kilómetros que hay de Hendaya a Madrid por Miranda y Avila, pero mayor que los 546 kilómetros que resultarían por Bilbao en la hipótesis examinada.

La construcción de la línea Bilbao-Trespaderne podría, pues, situar a Bilbao en condiciones excelentes de comunicación ferroviaria con el centro de la Península. Y su complemento por una buena comunicación ferroviaria de Bilbao a Hendaya, según hemos expuesto, conduciría a situarle sobre una gran línea entre estados y capitales importantes, superior a las mejores que pueden considerarse de probable existencia y sólo consecuencias favorables de todo orden se derivarían para nuestro puerto, colocado en una arteria de primer orden. Habríamos realizado las aspiraciones de las dos generaciones anteriores sobre punto tan esencial.

(e) Comunicaciones con Navarra

Por las comunicaciones ferroviarias de que dispone, está Navarra actualmente fuera de la zona de influencia de Bilbao salvo con la Ri-

bera. Puede ser fácil además, aislarse definitivamente mediante comunicaciones orientadas en otro sentido.

Lo que caracteriza a Navarra en este momento en el aspecto económico, es la enorme producción agrícola y su progresivo aumento. Siendo aquélla muy superior al consumo propio, es naturalmente exportadora de productos de la tierra, sin transformación o transformados y su mercado natural se halla necesariamente en las regiones consumidoras contiguas, Guipúzcoa y Vizcaya, ya que las otras limítrofes a Navarra son también preponderadamente agrícolas.

La capacidad exportadora de Navarra, es superior a la de consumo de Guipúzcoa con quien sus comunicaciones son muy favorables, y sólo una mejora de las que lleven a Vizcaya, podrá asegurarle un mercado próximo en las mejores condiciones de precios.

Esta nueva aportación de mercancías de consumo a la zona de Bilbao, ha de tener para nosotros sus habitantes, consecuencias siempre favorables. Y ambas regiones resultarían beneficiadas con el tráfico inverso de productos manufacturados y géneros diversos importados desde Bilbao.

Este asunto de las comunicaciones con Navarra, al menos con parte de ella, promueve siempre una cuestión delicada referente al Puerto de Pasajes, al presentarla como una competencia con el de Bilbao, aunque ésta fuera legítima como lo sería. Pero creo, que hoy día no hay oposición entre las funciones que pueden asignarse a ambos puertos, sino que éstas son complementarias, como ya en un informe publicado indicaba la Cámara de Comercio. Las mejores condiciones adquiridas por el puerto de Bilbao y su mayor tráfico serán siempre un atractivo y aliciente para un aumento de aquél, que tenderá a aumentar la diferencia entre ambos, con repetición de un fenómeno conocido.

La zona propia de influencia de Pasajes, en Guipúzcoa, y parte de Navarra, no interferirá nunca con la de Bilbao, pero Navarra tratará de buscarse siempre una mejor salida hacia Bilbao, por lo antes dicho de insuficiencia de Guipúzcoa, actual y también futura, en lo que puede preverse, para absorber el excedente de producción.

Líneas ferroviarias para comunicar con Navarra

La Ribera de Navarra, comunica satisfactoriamente con Bilbao por la línea de Castejón, y la comarca del Baztan está fuera de exa-

men para el caso, pudiendo el resto referirse a las dos plazas importantes cabeza de comarcas bien definidas que son Estella y Pamplona.

La distancia por carretera a Bilbao es de unos 130 y 150 kilómetros, respectivamente; pero los obstáculos topográficos son importantes, por las divisorias abruptas a salvar.

Por ferrocarril hay a Pamplona 231 kilómetros por Miranda y Alsasua, o sea sin transbordo, y 163 kilómetros por Durango y Zumarraga en vía de 1 metro, siguiendo por Alsasua en vía ancha. Este último recorrido por exigir transbordo y tener la vía de 1 metro un trazado violentísimo en plante y perfil, no es adecuado para un tráfico importante. Sin embargo indica la dirección más favorable para el acortamiento de distancias, según puede apreciarse de un mapa.

Por eso y porque podría utilizarse el paso actual de la divisoria por la línea del Norte en Otzaurte, creo que la comunicación con Pamplona y norte de Navarra por la mejora del trozo Bilbao-Zumarraga, sería la solución óptima. Esa fué también la opinión de la Cámara de Comercio de Bilbao en informe que el año 1925 elevó al Consejo Ferroviario con ocasión de hallarse a información pública el proyecto de plan de ferrocarriles.

Estas ideas son las que, seguramente, sirvieron de fundamento a la construcción de las actuales líneas de vía de 1 metro por Durango-Malzaga-Vergara-Zumarraga. Lo que ocurre es, que la pobreza de medios empleados no permitió obtener el resultado deseable para el país y especialmente para Bilbao. Si en vez de los 81 kilómetros de la pobre línea construída entre Bilbao y Zumarraga, se dispusiera de otra vía de ancho normal con trazado adecuado, que creemos pudiera obtenerse con longitud de 60 kilómetros, el beneficio que resultaría sería inmenso. La comunicación con Pamplona directa y sin transbordo, se haría con recorrido de 142 kilómetros, inferior al hoy existente por carretera: además se habría situado Zumarraga a 60 kilómetros de Bilbao, distancia menor que la que hay de Zumarraga a Pasajes: por tal recorrido habría de Bilbao a Hendaya por Zumarraga, 135 kilómetros.

Que el trazado de esta línea deba ser por Malzaga y Vergara o por Elorrio-Oñate y el empalme estar hacia Brincola, resultaría después del debido estudio. Más grave es lo que se refiere a las líneas hoy existentes que pertenecen a la Compañía de Ferrocarriles Vascongados, con quien evidentemente habrá que tratar. Pero la inclusión entre los ferrocarriles que interesan a Bilbao de la línea Bilbao-Zumarraga debe reputarse de las más importantes necesidades.

Bilbao comunica con Estella por el ferrocarril Estella-Vitoria, de vía de 1 un metro y 70 kilómetros de longitud, pudiendo seguir sin transbordo por el puerto de Arlabán-Vergara-Malzaga-Bilbao, en otros 125 kilómetros de ferrocarril de planta y perfil extremados en gran parte, resultando entre extremos 195 kilómetros. También puede transbordarse al Norte en Vitoria, recorriendo 137 kilómetros por Miranda y Orduña en vía normal y un total de 207 kilómetros. Ya hemos dicho que hay unos 130 kilómetros por carretera.

La relación de Bilbao con el centro económico y de población de la otra comarca antes mencionada Estella, tiene ya una solución indicadísima.

Hace algunos años, en la aspiración de unificar las comunicaciones a Navarra, pudo pensarse en la conveniencia de que la línea a construir de Bilbao a Zumarraga pudiera servir para la zona de Estella, con un ferrocarril que desde Alsasua, pasase Urbasa por el puerto de Opacua y siguiese por la Amescoa y el valle del Urederra a Estella: línea costosa de mal perfil y dudosa conveniencia.

El camino más indicado y según la dirección conveniente, es el de Vitoria por Laminoria y el Ega, donde se ha construido el ferrocarril de vía de un metro de Vitoria a Estella: esta línea de características de trazado nada extremado, hace posible su transformación a vía normal, con gasto conocido ya y relativamente poco importante, para que pueda prestar un servicio satisfactorio.

La línea Bilbao-Vitoria para seguir a Navarra, es la que establecería la vía más directa. Es posible y está estudiada, la construcción de una línea férrea de suave trazado que de Bilbao por Ceberio-Arratia-Puerto de Zaldropo-Ubidea-Cigoitia, llegue a Vitoria con longitud de 70 kilómetros, poco superior a los 67 kilómetros existentes por carretera. Línea deseada hace muchos años, pero de coste tan elevado, que no parece ahora efectivamente justificada, cuando puede obtenerse una solución relativamente satisfactoria y mucho más viable por el acortamiento Vitoria-Izarra, cuya línea incluida en el actual plan de ferrocarriles tiene 27 kilómetros de longitud y reduce a 97 kilómetros los 137 que hay por las líneas del Norte a Vitoria. Habrá así de Bilbao a Estella 167 kilómetros por ferrocarril de vía normal.

Complemento de las comunicaciones expresadas con Estella y aún con todo Navarra, es la línea transversal de Logroño-Estella-Pamplona, de 116 kilómetros de longitud cuyo centro aproximadamente ocupa aquella ciudad. Esta línea fué objeto de una concesión y de auxilios del Estado, habiéndose logrado convenir con la Compa-

ña del Norte que se hiciera cargo de la explotación y con el auxilio que prestaron las Diputaciones de Vizcaya y Navarra y otras entidades bancarias de ambas regiones se hubiera llegado a verla realizada, a no haberse suprimido el régimen de subvenciones del Estado para estas empresas.

En todo ello, fué preponderante la actuación de la Cámara de Comercio de Bilbao y de su Comité de ferrocarriles cuyas acertadas orientaciones en este asunto de las comunicaciones con Navarra, sigo en esta exposición.

La línea Logroño-Estella-Pamplona, atraviesa una rica zona agrícola, sobre todo entre Estella y Logroño y ha de considerarse importante por su servicio local, pero aparte de la aportación que proporcione en Logroño al ferrocarril de Castejón a Bilbao, debe notarse que aisladamente considerada, significa relativamente poco y es un complemento de la comunicación de Bilbao con la zona de Estella y que sólo realizada ésta en la forma que hemos expresado, podrá proporcionar su máximo rendimiento.

Son asimismo ampliaciones complementarias de la línea ferroviaria Bilbao a Estella, las prolongaciones hacia el Este, entre las cuales la más tratada actualmente es la de Estella a Marcilla que sería sumamente interesante y tal vez pudiera convenir hacer seguir aún más a Oriente, hacia la región de las Cinco Villas, Egea, Sádaba, etc., comarca agrícola de las que más habrán de beneficiarse con los planes de riegos en curso de ejecución y especialmente con la construcción del pantano de Yesa ya comenzado.

f) Comunicaciones de Este a Oeste (con Francia y litoral)

Hemos puesto de relieve las ventajas que tendría para Bilbao el quedar situado sobre una gran línea internacional, lo que es posible lograr por los medios apuntados. Entre ellos se requiere una línea Hendaya-Bilbao como hemos dicho, que siempre sería parte de otra importante línea que continuara más al Oeste por el litoral de la península en el Golfo de Vizcaya.

Si esta línea Hendaya-Bilbao pudiera ser formada en parte por la necesaria Bilbao-Zumarraga que propugnamos para las comunicaciones con Navarra, no es fácil de decidir ahora, pues habrían de compararse detenidamente las soluciones Bilbao-San Sebastián directo, y Bilbao-Zumarraga-San Sebastián, cuyo pequeño aumento

de recorrido no es seguro que justifique otra línea, una vez construida la última.

De todos modos una vez realizada esta solución se impondrían las prolongaciones al Oeste, con igual carácter de línea de servicio general y transformación o sustitución de las existentes.

g) Comunicaciones especiales (línea de la Robla)

De clase especial calificamos a las que presta el ferrocarril de la Robla, ya que su tráfico preponderante de carbones de las cuencas de León y Palencia para el abastecimiento de Bilbao, permite considerarla de servicio general, aun con el aislamiento de la red general que implica su vía de un metro, y sin que de ello se derivan inconvenientes apreciables. Es la única línea que por hoy puede así calificarse.

IV

COMUNICACIONES FERROVIARIAS EN EL PUERTO PROPIAMENTE DICHO

a) Ferrocarriles de vía normal

Al construirse en 1864 la línea de Bilbao a Tudela, primer ferrocarril de servicio general, se instaló desde luego el servicio portuario con el ramal desde el puente de Cantalojas a Ripa, y el muelle de atraque que existe entre el puente del Arenal y el puente Giratorio. La fuerte rampa de 35 milésimas era una gran limitación con el reducido esfuerzo de tracción de las locomotoras entonces en uso, pero en tal estado, no dejó de prestar un excelente servicio hasta hace muy poco que este ramal quedó inutilizado para la reforma de la estación de Abando.

Después, y con la excepción de los ferrocarriles mineros, destinados a su especial servicio, la totalidad del restante en el puerto, fué prestado por el ferrocarril de Bilbao a Portugalete.

Actualmente la Junta de Obras del Puerto ha construído y posee el ferrocarril de Portugalete al Puerto exterior, y por un convenio celebrado en 1928, entrará en posesión de las vías del ferrocarril de Bilbao a Portugalete comprendidas entre el puente del Arenal y la estación de Olaveaga. Por este medio se dispondría de una sección de línea propia del puerto, de alguna extensión y que sirva los muelles más importantes de tráfico general. Es necesario complemento, la estación portuaria que asimismo proyectó la Junta en la Vega de San Mamés, y cuyo proyecto se halla aprobado.

Indica ello, probablemente, una orientación hacia el ferrocarril destinado al servicio exclusivo del puerto. Creo que tiene su raíz en acuerdos adoptados por la Junta en 1908, época en que era Director

el distinguido ingeniero señor Gorbeña. El sentido de dichos acuerdos era:

Se declara la necesidad imperiosa de contar con un ferrocarril propio para los servicios del puerto, a fin de mejorarlos y abaratarlos cuanto sea posible, y para llevar a efecto este pensamiento, que por la Dirección facultativa se proceda, sin pérdida de momento, al estudio de un anteproyecto del ferrocarril expresado.

Que existiendo ya una línea, cual es la de Bilbao a Portugalete, que con algunas variantes y ampliaciones pudiera muy bien servir al objeto perseguido, sin perjuicio de que se lleven o cabo los estudios indicados, se nombre una Comisión que gestione la compra de dicho ferrocarril, Bilbao a Portugalete.

Las negociaciones para adquisición del ferrocarril de Portugalete se siguieron entre la Junta y la Empresa y hubieron de terminarse por la enorme diferencia que separaba la valoración y propuesta de los compradores, y el precio de venta que fijaba la Compañía.

El señor Gorbeña redactó y presentó un anteproyecto de ferrocarril para el servicio del puerto, que tenía su origen en la estación de Abando, pasaba en túnel bajo la Alameda de San Mamés, salía al muelle cerca de Olaveaga, y seguía la margen izquierda, junto a la línea de agua, hasta el puerto exterior, salvando con puentes móviles las rías de Cadagua y Galindo y la dársena de Sestao. El avance de presupuesto indicaba que en aquella época, no era muy superior el coste de tal construcción al de adquisición del ferrocarril de Portugalete.

Ningún otro paso se dió para la realización del proyecto, pero la construcción ya indicada de la línea al Puerto exterior, la adquisición de las vías Ripa-Olaveaga y la proyectada estación de San Mamés, indican que como ya hemos dicho, no se abandonaba la orientación.

Para el proyectado Canal de Deusto, cuyos muelles más amplios se sitúan en la margen derecha, se ha provisto un enlace desde la estación de Olaveaga, que salvando el relleno o tapón del cauce actual, en viaducto elevado unos 7 metros sobre los muelles, cruce el nuevo cauce por un puente móvil y llegue a la ladera de la margen derecha. El puente móvil que se proyecta será de tipo «ascensor» que pudiendo calarse a dos alturas, servirá asimismo para dar paso a las vías a la rasante del muelle en servicio reducido a ciertas horas, ya que ello exigiría interrumpir el tráfico de vehículos y peatones de servicio general que también ha de prestar dicho puente de Olaveaga. En el istmo o tapón del cauce actual, se sitúan algunas vías para el servicio de los muelles del canal y de la península o terreno industrial

situado entre ambos cauces, cuyas vías tendrán enlace directo con con las que vienen de Ripa a Olaveaga y la estación de la Vega en San Mamés.

Son dos, pues, los niveles de vías que existirán en lo que se llama en los croquis «nudo de Olaveaga». Unas al nivel del muelle y otras elevadas sobre las anteriores; las primeras enlazadas con la estación de San Mamés, y las segundas con la estación de Olaveaga.

Las prolongaciones de la vía normal a la margen derecha, dársenas futuras en la ría de Asúa y zona industrial que puede preverse en el mismo valle, quedan facilitadas por dicho puente de Olaveaga, y se habrán de desarrollar paralelamente al ritmo que siga aquélla.

En mi opinión, es indispensable hacer seguir la vía normal hasta el muelle de Zorroza, por una prolongación desde el nivel bajo de Olaveaga, y siguiendo la margen izquierda del cauce actual de la ría, que ha de quedar convertido en dársena. Se daría así un paso muy importante en la realización del ferrocarril propio del puerto, idea que juzgo acertadísima y de cuya conveniencia soy un ferviente convencido, desde aquellos tiempos ya lejanos en que tenía ocasión de oír desarrollar este tema al autor del proyecto, eminente ingeniero, de competencia bien probada en tantas materias y sin duda en la ferroviaria.

Y no es que yo crea que el excelente servicio prestado por el ferrocarril de Portugalete haya de menospreciarse, pues en los grandes transportes que realiza y especialmente en el enorme tráfico de viajeros que lleva a cabo, ha venido y viene favoreciendo grandemente los intereses de la gran masa de población afectada y con una perfección tal en la explotación, que estoy cierto puede ponerse como modelo junto a algunas líneas extranjeras importantes, con honor para nuestra empresa.

Pero el servicio del puerto si ha de ser bien montado tiene sus exigencias propias, y pueden resultar incompatibles con otros que conviene estén diferenciados.

Estas vías para el servicio de los muelles, requieren ser unidas o alimentadas por el sistema de ferrocarriles de las comunicaciones alejadas, y hoy con el del Norte. Ello puede hacerse como estaba previsto al adquirir las vías de Ripa a Olaveaga, por la estación de Olaveaga del ferrocarril de Portugalete, o si como es probable resulta difícil por la angostura de aquella estación y no es posible ampliarla, por un ramal desde más arriba en la línea de Cantalojas,

que en túnel desemboque en la estación prevista en la vega de San Mamés, como se indica en el gráfico núm. 6.

No hay que añadir que cualquiera que sea el carácter de esta estación, portuaria o ferroviaria, el enlace con la red Norte, etc., debe hacerse en cuanto a tarificación, en forma que tarifas aplicadas sean las correspondientes a los recorridos, como si se realizaran en totalidad por aquella o aquellas Compañías, considerando la estación de San Mamés, como punto de destino o procedencia.

Se evitaría así el inconveniente actual de que las tarifas de precio kilométrico decreciente según crece el recorrido, que son las de más aplicación e importancia práctica, consideran en todos los casos, como punto de destino o procedencia la estación de Abando y por lo tanto el recorrido hasta los muelles Uribitarte, etc., hay que hacerlo por una tarifa muchísimo más elevada que supone aproximadamente dos pesetas por tonelada para las principales mercancías y para un pequeñísimo recorrido. Existe pues hoy en nuestro puerto, una frontera ferroviaria, que tiene por efecto aumentar su distancia económica de transporte de las mercancías al interior en cantidad importante y no valdría la pena de preocuparse en reducir hasta el límite esta distancia económica por la construcción de nuevos ferrocarriles dejando subsistente esta anomalía que produce un efecto contrario y podría ser suprimida sin llegar a realizar ninguna construcción importante.

Claro que esto supondrá una disminución de percepciones para la Compañía de Portugalete o para el Norte y es explicable que esta modificación de tarifas, por lo demás hace tiempo solicitada por la Cámara de Comercio y Junta de Obras del Puerto, se realice con las debidas consideraciones al perjuicio particular que pueda ocasionarse.

El acceso al sistema de vías que poseerá el puerto, de Ripa a Olaveaga, etc., es posible obtenerlo por comunicación independiente desde el Norte con un ramal que arrancara hacia la Peña y descendiera en túnel al muelle de Lanaja enlazando con las vías de Ripa, lo cual desde luego eliminaría el problema de tarificación enunciado, pero requiere la construcción de una obra importante y costosa. Si técnicamente no fuera superior al otro acceso desde el ramal de Olaveaga, y su coste fuera mayor, aun tendrá justificación en el caso de no llegar a un acuerdo en la cuestión de tarifas.

Entiendo que creada la estación de la vega de San Mamés para el servicio portuario, puede sin inconveniente alguno hacerse extensivo para cualquier facturación de mercancías, sin perjuicio de que las Compañías de ferrocarriles tengan otras estaciones de mercancías,

no derivándose inconvenientes sino ventajas para el comercio y el tráfico en general, ya que el expedidor o receptor podría elegir a su comodidad la estación para su transporte.

b) Ferrocarriles de vía estrecha

El ferrocarril de La Robla llega a Luchana, con un muelle privado sobre el Cadagua y habida cuenta del especial destino y servicio que principalmente presta esta línea no parece de mayor interés por ahora llevarla a otros puntos.

El ferrocarril de Santander a Bilbao, desde Zorroza penetra en el muelle de atraque de servicio general situado en dicho punto, y se puede decir constituye la relación portuaria con los ferrocarriles de vía de un metro que sirven la zona al Oeste de Bilbao.

La Compañía de ferrocarriles Vascongados, que hace un tráfico importantísimo con la mayor parte de Vizcaya, y de Guipúzcoa y las zonas industriales del Ibaizábal y valles contiguos, tiene una reducidísima estación marítima en Achuri, de pésimas condiciones para las gabarras, únicas embarcaciones que allí pueden llegar, por hallarse fuera del tramo de ría navegable para los buques de transporte marítimo.

Es para mí, inconcebible, que con el tiempo que llevan construidas esas líneas, el tráfico considerable que han efectuado, y el grado de prosperidad que alcanzaron, no hayan conseguido una mejor relación con el Puerto, que de hecho se traduce en un aislamiento casi completo de él, para la importantísima población de gran parte de Vizcaya y Guipúzcoa.

Ello puede remediarse con el ramal llamado del «Paseo de los Drudias al muelle de Lanaja» que arrancando del paseo de los Caños, cruza el Ibaizábal, pasa en túnel bajo Miravilla, y desemboca aguas abajo del puente de la Merced. Las vías de 1 metro seguirían por los muelles de Ripa, Uribitarte y Abando completando su servicio, para los ferrocarriles de esta clase, situados al Este de Bilbao.

Soy un convencido de los inmensos perjuicios que se han seguido a nuestro País Vasco, y concretamente a los intereses que examinamos ahora de Bilbao y su puerto, por la adopción de un ancho de vía distinto del adoptado anteriormente como normal. He tratado antes de lo importante que es tener un enlace con Hendaya en vía ancha, y de lo que supone el enlace de igual clase en Zuma-

rraga, y a ambos puntos estamos unidos por ferrocarril de vía de 1 metro que no pueden desempeñar la misión que a aquellos enlaces debe asignarse. En conocida polémica de hacia 1882 entre los partidarios de una y otra vía puede verse, que los argumentos aducidos por don Pablo de Alzola sosteniendo la conveniencia de mantener el ancho normal único, han sido bien comprobados por la experiencia posterior, y que hubiera sido un gran acierto, el ferrocarril de Santander-Bilbao-San Sebastián que aquél preconizaba y proyectó.

Con estos antecedentes y mis convicciones, no me es posible desconocer el hecho de la existencia de una red importantísima con vía de 1 metro, ni los servicios que presta y debe prestar al país, y creo que no ha de quedar tan aislada del Puerto, porque el error inicial no debió haberse cometido.

El enlace existente a los muelles de servicio general del puerto por los ferrocarriles de vía de 1 metro es actualmente el de Zorroza únicamente. Ciertamente puede llegarse a Zorroza desde los ferrocarriles del Este de Bilbao por la línea Azbarren-Basurto, con recorrido de unos 14 kilómetros, muy superior a los 7,5 kilómetros que habría de Ariz por los Caños-Druidas-Lanaja-Ripa hasta este último muelle; es bien conocido de los usuarios que el primer itinerario no es prácticamente realizable además, y que por dificultades de explotación sin duda y otras de tarificación, en la mayor parte de los casos es hoy más conveniente el transporte por gabarras a Achuri, resultando un enlace en el papel o teórico.

Pero propugno por el establecimiento de la vía de 1 metro en Ripa-Abando, por lo mismo que creo debe ir la vía normal a Zorroza, para dotar a ambos muelles de este doble servicio, que con la vía de una sola clase que hoy tienen, resultan imperfectamente dotados.

c) Coordinación de ferrocarriles

Hemos expuesto algunas anomalías, perjudiciales para el público interés en el sistema de tarificación, otras dificultades de explotación por las que, líneas ferroviarias cuyas vías corren sin interrupción, son algo inservible al tráfico en la práctica. Podríamos citar muchos casos más, que demuestran la ineficacia de capitales considerables empleados en empresas ferroviarias para obtener de ellos el rendimiento que puede y debe esperarse. Uno muy conocido viene a mi memoria: el ferrocarril de la Robla construye una línea de cerca 300 kilómetros que terminaba en Valmaseda, desde donde seguía el tráfi-

co a Bilbao por la antigua línea del Cadagua, perteneciente a otra Compañía, y las dificultades entre las dos empresas son de tal importancia que obligan a la de la Robla, en situación económica apurada, a construir otros treinta kilómetros de vía propia costosísima de Valmaseda a Luchana, vía contigua a la otra y cada una de ellas capaz del tráfico que las dos pueden sumar.

No se puede olvidar que la resolución de muchas de estas cuestiones afecta de tal modo a las Empresas ferroviarias, que las modificaciones que se aportaran para corregir deficiencias actuales, lesionarían tal vez sus intereses más legítimos, u otras prerrogativas de independencia, etc., que estiman prácticamente en mucho, aunque en algunos casos tengan fundamentos de menos categoría y valor real discutible.

Pero habida cuenta de todo ello, también hemos de reconocer la existencia de un interés público superior, que podrá ser en cada momento acorde o no con el de cada Empresa ferroviaria, pero que no podrá nunca tener a ellas por sus representantes, ni menos admitir que éstas lleven la exclusiva de la representación admitida a la deliberación.

No se puede continuar en esta situación para todos, todos, perjudicial y enervante, y si los remedios que parcialmente pueden aplicarse son diversos, se reconocerá que sólo un medio de coordinación general de los ferrocarriles puede ser una solución completa.

Por eso, independientemente de otras medidas, sobre consorcios de Empresas, etc., que este y otros temas aconsejen, creo indispensable, para que el tráfico ferroviario de Bilbao y su puerto se verifique en condiciones normales y se obtenga el debido rendimiento de las instalaciones y medios de transporte, tanto actuales como futuras, que se constituya un organismo único, encargado de la explotación de todas las líneas férreas afluentes a Bilbao, en un radio que comprenda los principales enlaces, y que pudiera abarcar el contorno Asúa-Ariz-Arrigorriaga-Iráuregui-Rompeolas.

Si esto se puede y conviene hacerlo por arriendos, ventas o rescates, etcétera, es materia a estudiar y tratar por los centros, empresas y corporaciones interesados.

La orientación de la moción de don Ramón de la Sota y Aburto en la Diputación de Vizcaya en 1917, tendía a favorecer esta solución. La misma idea creo que fué tratada por la Cámara de Comercio de Bilbao hacia 1923 con motivo de un informe sobre el plan de ferrocarriles.

d) El plan de enlaces ferroviarios de Bilbao

Desde los puntos de vista que corresponden a la materia objeto de esta conferencia, veréis que hemos venido tratando de diversos temas, algunos de los cuales forman parte de los estudios y planes conocidos de la Comisión de enlaces ferroviarios de Bilbao.

La estación de la vega de San Mamés, y el túnel de enlace del de Miravilla con el ramal de Olaveaga para paso de trenes al Puerto, los creo necesarios según he expuesto, y me parece que en esto hay acuerdo general. La estación de clasificación de Abando, es pobre, y no permite a las mercancías llegar directamente al puerto como es indispensable, sino que exige un retroceso, etc.: creo que debe situarse en Basauri o más lejos, tal vez Orduña.

La centralización del servicio de viajeros en Abando para los ferrocarriles de vía normal y los de vía estrecha, desborda ya el marco trazado para esta conferencia, pero la considero una solución conveniente y acertada especialmente por lo que se refiere a la disposición de los ferrocarriles de vía de 1 metro a nivel inferior a los demás y permitiendo por tanto el acceso desde Achuri en la forma que indica el croquis desde la línea Achuri-Lanaja: de la extensión a ocupar, etc., no he de tratar, ni de las obras de carácter urbano.

RESUMEN

a) Comunicaciones ferroviarias con zonas alejadas que interesa completar:

Bilbao-Trespaderne para las comunicaciones con Madrid.

Bilbao-Zumarraga para Pamplona y Norte de Navarra.

Vitoria-Izarra, transformación a vía normal de Vitoria-Estella, línea Logroño-Estella-Pamplona y prolongaciones hacia el Este, para las comunicaciones con Estella y zona central y oriental de Navarra.

Bilbao-Hendaya, para Francia, pudiendo sustituirse por Bilbao-Zumarraga-Hendaya.

b) Comunicaciones ferroviarias en el Puerto:

Ferrocarril de vía normal: servicio completo inmediato a cargo del Puerto, desde Ripa a Zorroza con estación en la vega de San Mamés, y acceso directo a la misma desde la línea del Norte.

Las prolongaciones a la margen derecha cuando se construya el Canal de Deusto y Puente de Olaveaga.

Estación de clasificación fuera de Bilbao.

Implantación inmediata de un sistema de tarificación que suprima la frontera ferroviaria que hoy existe desde la línea del Norte.

Ferrocarril de 1 metro.—Prolongación de los ferrocarriles situados al Este de Bilbao, hasta los muelles de servicio general Ripa-Abando.

Previsión para instalarlos en la margen derecha del Canal de Deusto.

c) Para ambos:

Coordinación de todas las líneas ferroviarias por un organismo adecuado que las explote en un radio que comprenda los accesos a Bilbao, al puerto y sus enlaces.

JUNTA DE OBRAS DEL PUERTO

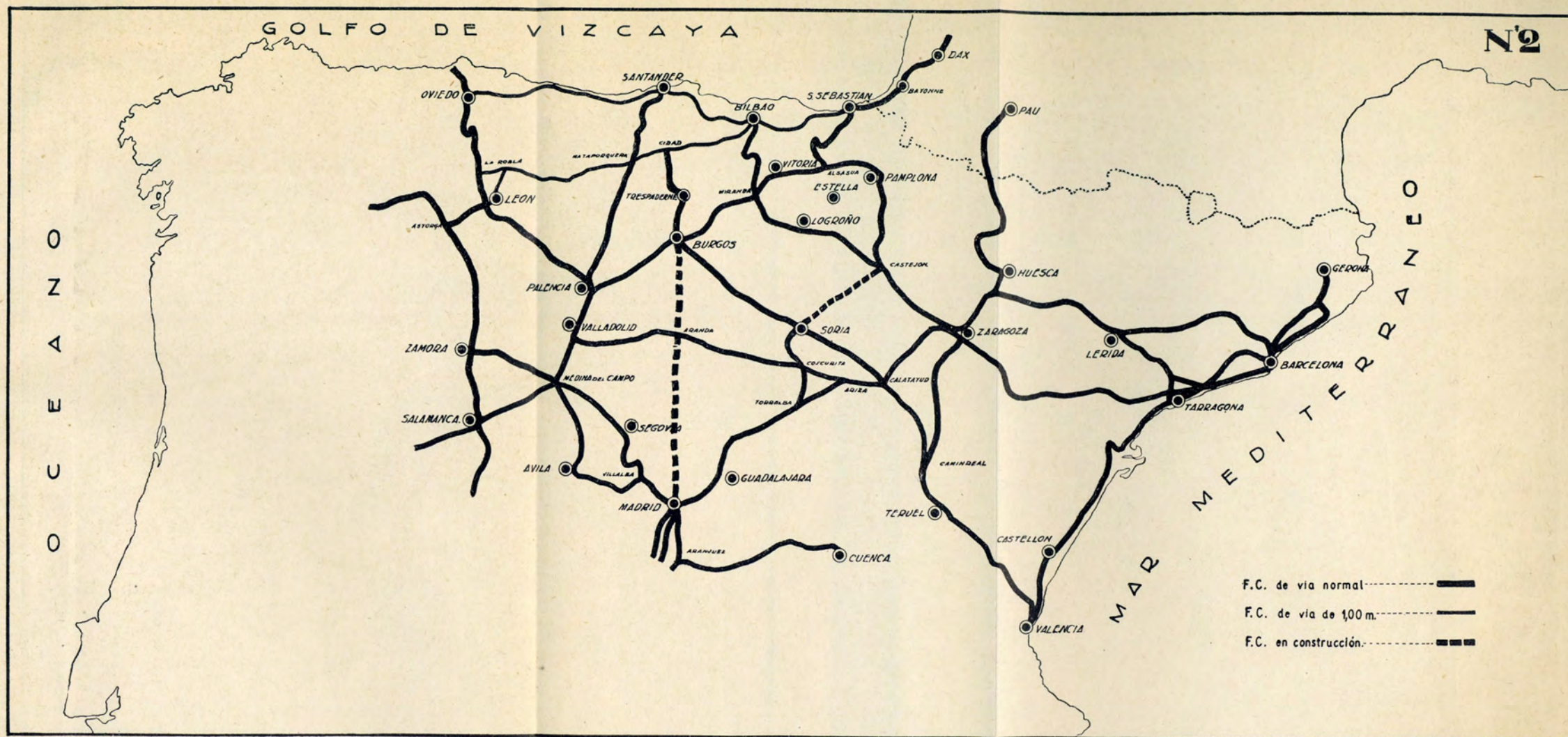
PLANO GENERAL DEL ABRA Y RIA DE BILBAO

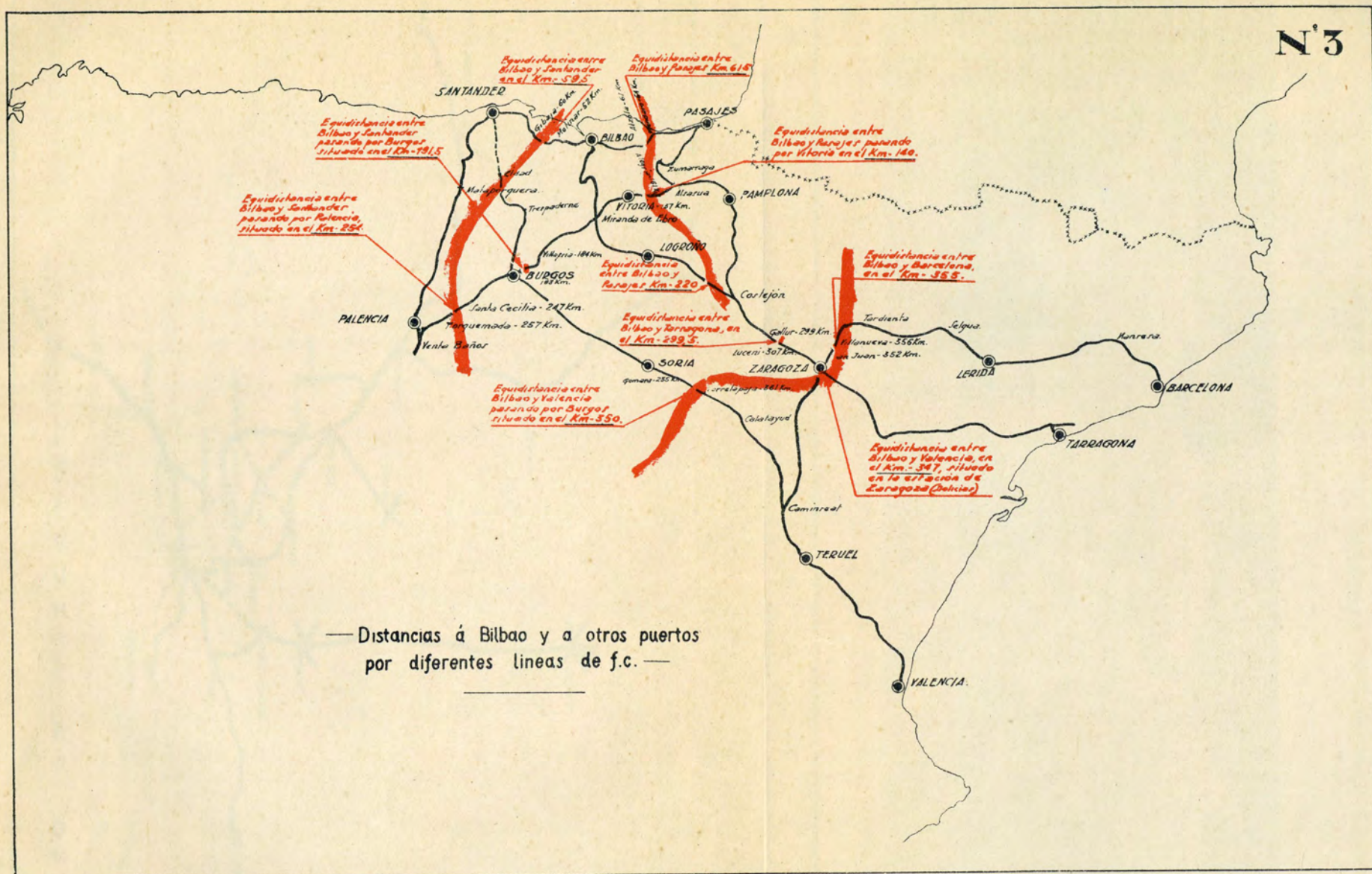
CON INDICACIÓN DE LOS PROYECTOS DEL CANAL DE DEUSTO, PUERTO PESQUERO DE SANTURCE, DARSENA PETROLIFERA EN EL PUERTO EXTERIOR, Y HABILITACION DE LA DARSENA DE SESTAO.

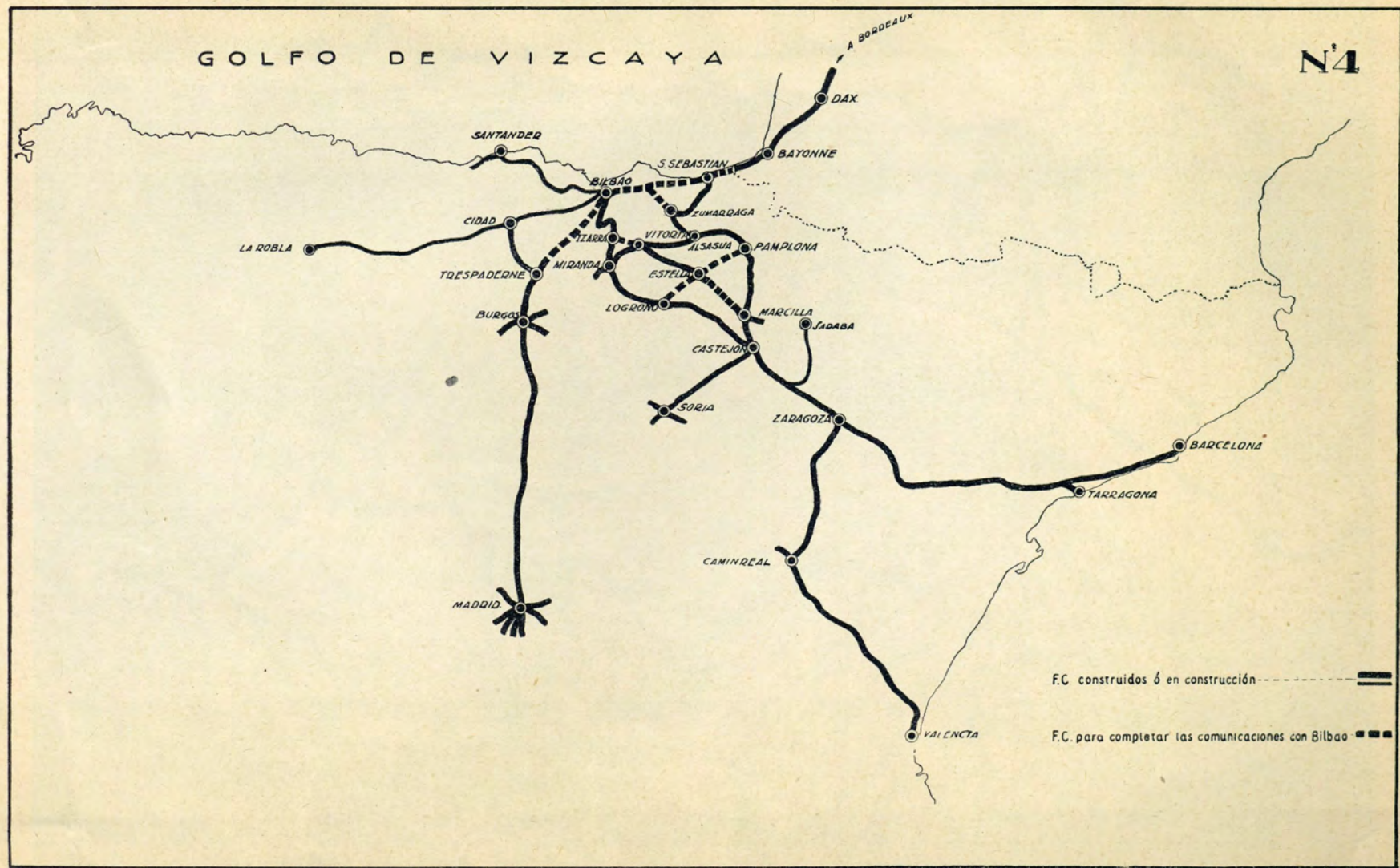
Escala 1 : 10.000.

Notes: 1.ª Se han agregado los anteproyectos de habilitación de las rías del GALINDO, ASÚA y de la VEGA DE SAN MAMES.
2.ª Se consignan también las ideas propuestas para la circulación rodada Provincial y Municipal por la margen derecha a fin de liberar de este gravamen las zonas de servicio marítimo.





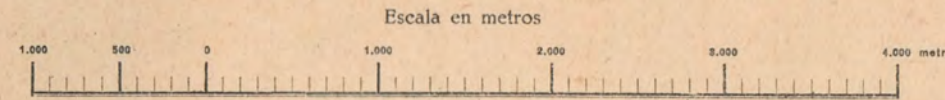






JUNTA DE OBRAS DEL PUERTO DE BILBAO

PLANO GENERAL DEL ABRA Y RÍA DE BILBAO



F.C. de via de ancho normal

„ „ de 1,00 m.

- ① Estación central via normal.
via estrecha.
- ② Estación de mercancías de Amézola.
- ③ Estación de mercancías de la vega de San Mames.
- ④ Nudo de Olabeaga.
- ⑤ Línea de via normal a Zorroza.
- ⑥ Línea de via normal a los muelles del canal de Deusto y a Asua.
- ⑦ Línea de via de 1,00 m. a Deusto.
- ⑧ Enlace del ramal de Olabeaga con la estación de la vega de San Mames.
- ⑨ Enlace directo de las vías del puerto con la línea del Norte.
- ⑩ Enlace de la línea de f.c. Vascongados en la estación central y muelles de Ripa-Abando.



A
3