



HA CUMPLIDO CIEN AÑOS

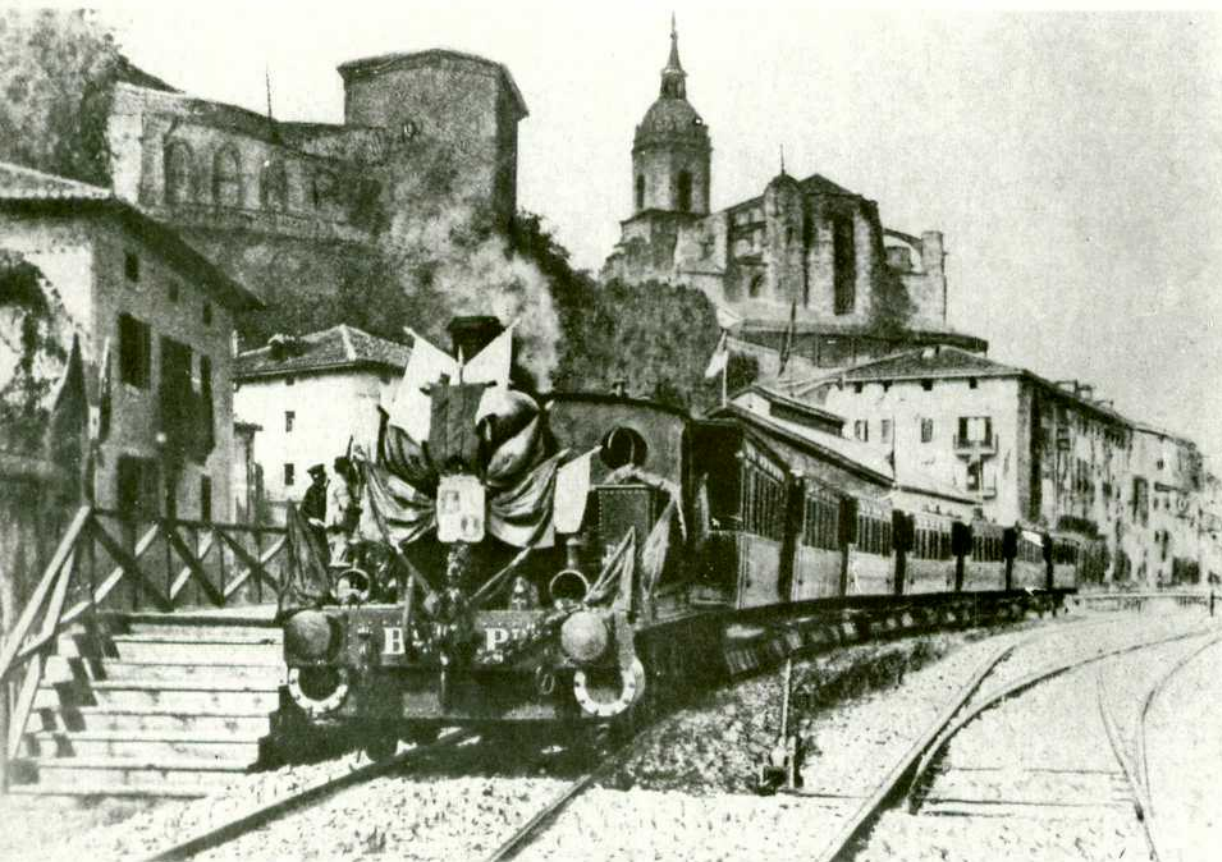
Uno de los ferrocarriles de mayor tráfico de cercanías en la RENFE es el de Bilbao-Portugalete-Santurce y Desierto-San Julián de Musques. Inaugurado entre Bilbao y Portugalete el 24 de septiembre de 1888 cumple ahora su primer siglo de existencia. Proyectado como continuación del Tudela-Bilbao para dar servicio a los núcleos de población de la orilla izquierda de la ría y al puerto de El Abra, cuya construcción se inició al mismo tiempo que la línea férrea, adquirió progresivamente importancia al convertirse en uno de los ejes de comunicación de la zona industrial que surgió a lo largo de su recorrido. Pese a sus escasos 15 kilómetros, la línea del Bilbao-Portugalete-Santurce ha tenido gran relevancia en la historia del ferrocarril español. Su primer director fue Pablo de Alzola, uno de los ingenieros españoles más preclaros del siglo XIX y principios del XX; en ella se estudió también en los años 90 del siglo pasado, con motivo de un accidente, instalar un sistema de seguridad que en cierta manera esbozaba

la que luego sería tecnología de la comunicación tren-tierra y, finalmente, fue también la primera línea genuina de cercanías de vía ancha electrificada.

Ahora la potenciación del tráfico del puerto ha puesto de manifiesto la necesidad de incrementar la capacidad de la línea con la instalación de la tercera vía entre Olavega y Desierto, cuyas obras se iniciarán en breve. Este aumento de la capacidad se prevé también para atender el previsible incremento de la demanda del transporte ferroviario si se lleva a cabo la variante de Orduña.

En el presente informe, se esboza la historia del Bilbao-Portugalete, la de su primer director Pablo de Alzola, y la del material que prestó servicio en la misma, así como el que lo hace en la actualidad. También se incluye un breve bosquejo histórico de su homónimo de vía estrecha que recorre la orilla derecha y que cumplió igualmente su centenario el pasado año. Ambos forman la principal estructura del transporte por ferrocarril de Bilbao y su zona de influencia.





Inauguración del ferrocarril Bilbao-Portugalete el 24 de septiembre de 1888.

PROPUESTO DESDE 1858

La génesis del Bilbao-Portugalete

Hace cien años, una mañana de septiembre de 1888, el pueblo bilbaíno despertaba eufórico para celebrar una serie de acontecimientos de vital importancia en la historia de su país: el 21 de septiembre de dicho año se colocaba la primera piedra del dique de abrigo del puerto exterior; al día siguiente comenzaban las obras de los astilleros de Sestao, y finalmente, el 24 del mismo mes, se inauguraba el ferrocarril Bilbao-Portugalete, el tercero y último de los construidos de vía ancha en Vizcaya, tras el Bilbao-Tudela (1863) y el de Triano (1865).

Mercedes López

El ferrocarril trató de introducirse aquí muy tempranamente. Apenas había transcurrido un año desde la inauguración de la primera línea construida para transportar viajeros en el mundo, la de Liverpool-Manchester (1830), cuando la Diputación Vizcaína proyecta un camino de hierro desde Bilbao a Burgos por Valmaseda que la primera guerra carlista hace abandonar. Na-

da más que las circunstancias se lo permitieron, terminada la guerra, vuelve, esta vez junto al Ayuntamiento de Bilbao y la Junta de Comercio, a promover un ferrocarril desde Irún a Madrid por Bilbao, pero no sólo no consiguen sacarlo adelante, sino que por el contrario, se ejecutaría por Vitoria y Miranda, dejando marginados a los bilbaínos, pioneros conscientes de la importancia del de-

sarrollo de las vías de comunicación.

Constituídas las Compañías de los Ferrocarriles del Norte y de Alar-Santander, el puerto de Bilbao se encuentra en una situación peligrosa de asilamiento al verse desprovisto de tan poderoso medio de transporte.

Para remediarlo, los capitalistas bilbaínos deciden enlazarse con la arteria principal que unía Madrid con

París, teniendo ahora como objetivo llegar a la Rioja, fuente de una gran riqueza vitícola. Así, en 1856, obtienen la concesión del ferrocarril Bilbao-Tudela que se inaugura siete años después.

Enseguida la minería se convierte en el factor impulsor por excelencia del ferrocarril vizcaíno que sustituirá a los carros tirados por mulas como los que habitualmente había en la cuenca minera de Somorrostro.

Gracias a la Diputación que lucha tenazmente para evitar "que en manos de los especuladores pudiera producir el monopolio de los minerales de hierro y la ruina de la industria ferril del país", Bilbao cuenta desde 1865 con el ferrocarril minero de Triano, de vía ancha, que terminaría luego convirtiéndose en un tren suburbano.

A partir de entonces, todos los ferrocarriles que se construyen en Vizcaya, serán de vía estrecha a excepción del Bilbao-Portugalete.

Hubo una gran polémica sobre el ancho de vía más recomendable y que el propio Alzola protagonizaría, pero razones económicas fundamentalmente, se impondrían a favor de la estrecha pues con ella el trazado de curvas podía ser más cerrado y las pendientes más pronunciadas, exigiendo además un material móvil mucho más pequeño y ligero.

Una densa red de vía estrecha se extiende consiguiendo por Vizcaya, comunicando su capital con poblaciones locales importantes: Durango, Las Arenas, Plencia, Munguía, Lezama, Guernica, etc., etc., además de enlazarse hacia el este y el oeste con los pueblos y ciudades de la cornisa cantábrica.

PRIMEROS PASOS. De naturaleza suburbana, tuvo un papel destacado en el desarrollo industrial de Bilbao al conectar las industrias siderúrgicas de la margen izquierda de la ría con la red principal.

Este pequeño ferrocarril de vía ancha, ha sido considerado como hijo del Bilbao-Tudela, con quien enlazaba desde un principio en el muelle de Ripa, hasta que en 1895 se construyó el ramal de Cantalojas-Olaveaga.

En 1858, el ingeniero inglés Charles Vignoles que había venido a dirigir las obras del

Bilbao-Tudela, propone prolongarlo por la margen izquierda del Nervión hasta Portugalete para servir a las poblaciones de la zona y al gran puerto de refugio que se pensaba construir. De este modo los buques de alto porte podrían atracar directamente a las vías del ferrocarril evitando el gabarrage y los engorrosos transbordos de mercancías.

La Compañía hizo los estudios, pero no pudo construirlo por las dificultades financieras que tenía. Sin embargo, aunque la idea no prosperó, si permaneció la de enlazar el puerto previsto en el Abra con el resto del país a través del ferrocarril.

Pasaron los años hasta que un joven comerciante bilbaíno, Federico de Solaegui y Múgica, solicita el 7 de septiembre de 1871, el replanteo de un trazado de 12 kilómetros, desde los muelles de Ripa a Portugalete, que en realidad, como señala E. Ruiz Barrera, era la adaptación de la idea primitiva de Vignoles, siendo considerada por el propio promotor, según figura en el expediente de concesión (Caja 22256 Archivo General de la Administración, Alcalá de Henares), prolongación del de Bilbao-Tudela que no había conseguido llegar al mar ni a los fondeaderos de la ría. Era por tanto, complemento fundamental para el desarrollo del tráfico del puerto.

Al año siguiente, el 16 de agosto de 1872, el Gobernador de Vizcaya, Anibal Álvarez Ossorio, declara esa línea de utilidad pública, es decir, favorecida con el régimen de expropiación forzosa, con concesión a Solaegui a perpetuidad.

Inmediatamente comienzan las protestas: de los propietarios y vecinos de la Rivera de Ripa que temían por sus casas fundadas sobre terrenos pantanosos; de la cofradía de mareantes de Portugalete; de particulares como Manuel Allende que también había solicitado dos meses después que Solaegui, un ferrocarril de Bilbao a Portugalete con dos ramales mineros, o la de José Gutierrez Vallejo defendiendo su petición de línea férrea desde la mina Primitiva hasta el Nervión, etc, etc.

Había otra razón de peso en la disconformidad general

La estación de Portugalete antes de la electrificación de la línea.



que destaca Manuel Basas en "Ayer y hoy en la Economía Vizcaína" (1977): los muelles.

En efecto, el plan del Ayuntamiento era hacer rampas en Ripa para la carga y descarga de mercancías, ampliando así la zona de muelles en la margen izquierda ya que en la derecha se había llegado a la saturación. El propio Gobernador, accidental, José Morales García, lo reconocía en un escrito enviado el 5 de octubre de 1872 al Ministro de Fomento, exponiendo que "si se autorizase el proyecto del ferrocarril a Solaegui sin tener en cuenta la necesidad de construir muelles para el embarque de minerales en todo el trayecto, resultaría un grave inconveniente para la industria minera, privándola

de los medios de embarque.

Todas las corporaciones locales se muestran contrarias por entender que perjudicaba los intereses de la villa al reducir la zona de muelles de Ripa que se consideraba fundamental para el desarrollo de tráfico portuario y mercantil de Bilbao. Más tarde las cosas cambiarían. Como dice M. Basas "el tiempo iría demostrando que la zona portuaria interior de la ría de Bilbao perdería progresivamente importancia y que los muelles se irían alejando hacia la desembocadura de la ría. La nueva zona portuaria de Uribarte vino a solucionar el problema y conjugar los intereses públicos y privados".

Pero volviendo a las protestas, hubo una que tuvo gran

repercusión exterior. Se trata del recurso de alzada interponiendo su proyecto frente al de Solaegui, que hace llegar el caso hasta el Consejo de Estado, culminando el 1 de agosto de 1873 en una orden de la Dirección General de Obras Públicas revocando la concesión otorgada por el Gobernador a Solaegui por considerar que no era de su competencia autorizarlo, fijando además que fuera la Junta Consultiva de Caminos Canales y Puertos quien, tras cotejar los dos proyectos, estableciera cual de ellos era el mejor.

La decisión recae sobre el de Solaegui pues no sólo lo había presentado con anterioridad y era un proyecto más completo, sino que también tenía autorización para esta-

La primitiva estación de madera del puente de El Arenal, en Bilbao.



blecer unos varaderos para el ferrocarril de las minas Conchas a Luchana, y una estación para el ferrocarril Bilbao-Portugalete en las marismas de la margen izquierda de la ría.

Posteriormente, por una Real Orden de 19 de febrero de 1877, Solaegui consigue las concesiones para emplazar las estaciones de Uribitarte, Olaveaga y el Desierto, completando con ello el trazado en la parte relativa a la ocupación de terrenos de dominio público ganados a la ría. Para su construcción tiene que solicitar en 1879 una prórroga de dos años por estar fuera de plazo. Pero tampoco logra terminarlas, teniendo que volver a pedir otra el 10 de febrero de 1881, fecha en la que también presenta a aprobación los planos de los puentes de hierro de los ríos Cadagua y Galindo y estación de

Portugalete, tal y como prescribía la R.O. de 3 de julio de 1880 que además eliminaba definitivamente la demanda de Allende.

Aunque en 1881 obtiene la concesión definitiva del Bilbao-Portugalete las cosas para Solaegui seguían siendo difíciles: expropiaciones encarecidas por el desarrollo del Ensanche iniciado en 1878, problemas con el puente del Galindo cuyas obras de canalización para facilitar el acceso de los buques de altura exigían una vía fluvial expedita, la competencia del tranvía Bilbao-Santurce construido en 1882, las laboriosas negociaciones que ha de establecer con la Cía del Norte para enlazar con sus vías, etc. etc.

TRASPASO. Llega un momento en que Solaegui no está dispuesto a continuar, ini-

ciando negociaciones con una compañía instalada en Madrid que no cuajan, pero poco después se logra agrupar el capital necesario para formar una sólida compañía en la que figuran como accionistas el Banco de Castilla, la Sociedad de Altos Hornos y los principales comerciantes y varios capitalistas de Bilbao.

Así pues, el 10 de mayo de 1884, pocos días antes de que caducara la concesión, Solaegui la traspasa a la recién constituida Compañía del Ferrocarril de Bilbao-Portugalete, según escritura hecha ante el notario Félix Uribarri.

No le quedaba más remedio al nuevo presidente del Consejo de Administración de esa compañía, José María Arteche, que solicitar una prórroga de 3 años para construir la línea pues era muy poco lo que su predecesor había hecho en este sentido. El 17

de noviembre de 1884 lo consigue por R.O. pero no con arreglo a las cláusulas del decreto-ley de noviembre de 1868 que tenía el primitivo concesionario, sino que tenían que someterse ahora a la ley vigente de ferrocarriles de 23 de noviembre de 1877, renunciando por tanto a la perpetuidad de concesión, a la libertad de tarifas y otras ventajas.

En 1885 comienzan las obras y dos años después se termina el tramo Bilbao-El Desierto, pero los 3'5 kms restantes ofrecen dificultades que les impedía abordar las obras. Así a mediados de 1887 no se había aprobado aún el proyecto del puente sobre el Galindo, ignorándose su emplazamiento y si su tramo metálico sería fijo o giratorio.

Por lo verdadera dificultad fueron las expropiaciones

PABLO DE ALZOLA: UN INGENIERO ILUSTRADO

La historia del ferrocarril Bilbao-Portugalete no puede contarse sin mencionar al que fue su primer director, Pablo de Alzola, uno de los ingenieros españoles más preclaros del siglo XIX y principios del XX.

Las nuevas técnicas —la máquina de vapor, el ferrocarril y otros inventos— hicieron del progreso la nueva religión de los países más dinámicos. Aquellas técnicas fueron los instrumentos que los ingenieros vanguardistas consideraban imprescindibles para sacar al país del letargo de siglos. Uno de ellos fue Pablo de Alzola.

Nacido en San Sebastián en 1857 su obra profesional tuvo diferentes vertientes —ferrocarriles, proyectos de urbanismo, puentes, diques y puertos— y escribió también numerosos artículos, memorias, folletos y siete libros técnicos sobre ingeniería entre los que destacó la "Historia de las obras públicas en España".

REALIZACIONES. Pero con ser importantes estas facetas, sin incluir la de político, nos parece interesante ahora resaltar sus realizaciones ferroviarias, tanto en los campos técnico y ejecutivo como en el de publicista. En este aspecto la figura de Arzola bien merece una detenida investigación que pon-

dría sin duda de manifiesto su visión de futuro sobre el papel que podrían desempeñar los ferrocarriles.

El primer trabajo en relación con el camino de hierro en el que intervino Alzola entre los años 1871 y 1878 fue el estudio del proyecto de los ferrocarriles de La Orconera, el primero de la zona de Triano, y más tarde, unido a Federico de Solaegui, el de Bilbao a Portugalete.

En 1881 se constituyó en Madrid la Sociedad Crédito General de Ferrocarriles, con el propósito de acometer la construcción de varias líneas en diversas regiones de la Península y Alzola entró a su servicio. En 1882 dicha sociedad le encargó dos proyectos importantes de ferrocarriles: una línea de Bilbao a San Sebastián y otra de Bilbao a Santander que serían de ancho normal español de 1,67 metros.

Desgraciadamente aquellos proyectos no se llevaron a la práctica. Por entonces, ya se había puesto en servicio el trayecto de Bilbao a Durango que, concedido en un principio con el ancho de 1,67 metros, fue construido finalmen-

te con el de 1 metro aprovechando sus promotores las nuevas disposiciones de la Ley de Ferrocarriles de 1877 que permitía construir líneas con ancho inferior al normal español, cuando éstas no estuvieran incluidas en el Plan General de Ferrocarriles.

En un principio la compañía del Bilbao-Durango nego-

ció con la del Norte de España la utilización conjunta de la estación de Abando y los primeros seis kilómetros de la línea hasta Dos Caminos, punto en el que se bifurcaba el ferrocarril de Durango. Pero el desacuerdo en cuanto a los costes de esta utilización, llevó a los del Bilbao-Durango a elegir un nuevo trazado hasta Achuri y además a tenderlo de vía estrecha para ahorrar gastos de primer establecimiento.

Una vez más se había impuesto el taifismo y el interés particular sobre el general que tanto errores históricos



de terreno, teniendo que luchar tenazmente con todas las deficiencias de la legislación de expropiación forzosa que, según expone Arteché al Ministro de Fomento, "acumula en manos de los propietarios armas poderosas para producir un verdadero obstruccionismo", refiriéndose a la tasación del perito del propietario, "porque desgraciadamente se encuentran a menudo facultativos sin conciencia que convierten en vergonzosa grangería su intervención en las expropiaciones a favor de la impunidad que resulta de la falta de sanción penal para corregir tan escandalosos abusos, convirtiéndose en una obra titánica la enajenación forzosa en las localidades en las que se despierta la codicia de los propietarios que pueden demorar *durante muchos años* la termi-

nación de los expedientes..." más se perdió la oportunidad de rectificar este primer error al no prosperar aquel ferrocarril proyectado por Alzola desde Santander a San Sebastián.

OTROS PROYECTOS.

Casi al mismo tiempo que el proyecto del Santander-San Sebastián, entre 1882 y 1883, Alzola realizó el del ferrocarril de Amorebieta a Guernica, asociado con Fernando Landecho, y al año siguiente, al constituirse la Compañía del Ferrocarril de Bilbao a Portugalete, asumió los cargos de director gerente, jefe facultativo de las obras y encargado de las expropiaciones, las cuales llevó personalmente, ya que ofrecieron especiales dificultades y un coste excepcional.

Aquel mismo año 1884 recibió del alcalde de Azpeitia el encargo de proyectar un ferrocarril que siguiendo el valle del Urola se dirigiera desde Zumárraga a Guetaria.

Dicho proyecto lo terminó en aquel mismo cuatrienio y posteriormente solo intervino en el estudio del trayecto de Lemona a Ceauri que no llegó a realizarse por no responder el crédito a los gastos de establecimiento.

Pablo de Alzola murió en Bilbao el 25 de octubre de 1912.

F.F.S.

Vista de la estación del Bilbao-Portugalete en tiempos de la tracción vapor.



nación de los expedientes..."

El 19 de marzo 1888 circulaban ya trenes entre Bilbao y El Desierto y el 24 de septiembre entre Bilbao y Portugalete, culminando en diciembre del 89 con la inauguración de la estación junto al puente Arenal, en el espacio entre el muelle de La Naja y la calle Bailén donde permanece hoy con otra fisonomía.

ESTACION DE BAILEN. Situada en el primitivo proyecto en Uribitarte, se aproxima hasta el mismo puente del Arenal para ofrecer mejor servicio al público. La escasez de terrenos obligó al ingeniero Pablo de Alzola, director gerente de la

Compañía, a diseñar una estación de un tipo muy original y sin precedentes en nuestro país, en la cual el edificio de viajeros, aprovechando el desnivel existente, se sobreponía a las vías y andenes.

Esta estación en dos niveles obligó también a la construcción de un edificio ligero que, como era habitual en esta época se construyó en madera reforzada por elementos metálicos, jácenas, puntales y tensores que junto a plafones de adorno en mayólica procedente de Inglaterra, dieron como resultado un edificio elegante y fino con aspecto de pabellón de recreo, semejante a las construcciones auxiliares de los balnearios o de las playas france-

sas de moda de aquella época como Deauville en las costas de la Normandía francesa.

Se la conocía popularmente como la ermita de Don Pablo ya que tenía un campanil con chapitel y reloj que le daba ese aspecto, estando además separado mediante un tramo abierto de 12 mts. de las marquesinas para la salida del humo de las locomotoras de vapor en funcionamiento hasta 1933 en que se electrificó la línea.

Desgraciadamente esta bella y frágil estación se perdió con la voladura durante la guerra del puente del Arenal, desapareciendo uno de los edificios más singulares del ferrocarril y de Bilbao. **Fotos: Estudio Ortega (Bilbao)**

Locomotora eléctrica BB 15000 para Francia

ALSTHOM

