

Una pequeña línea olvidada que partía de La Naja

El pasado 3 de marzo se inauguró el nuevo trazado del ferrocarril entre Olaveaga y Abando, conocido como variante Sur de cercanías de Bilbao, con lo que desde el día siguiente los trenes de la línea de Bilbao a Santurce y San Julián de Musques dejaron de utilizar la antigua estación de La Naja al hacer el nuevo recorrido desde la estación de San Mamés, donde se abandona el anterior trazado de la línea Bilbao-Portugalete para tomar la nueva variante en túnel hasta la citada estación de Abando.

El ramal del muelle de Ripa a Bilbao-Abando

BERGANZA

El puerto de Bilbao

Todo el recorrido que orillaba la ría desde la estación de La Naja hasta San Mamés ha quedado desafectado. Es un buen momento para recordar la historia de un antiguo ramal del que aún queda como muestra un viejo túnel que salía de las proximidades de la estación de La Naja, pasaba por debajo de las vías de la de Concordia y salía a la playa de vías de Abando. Durante 80 años, por allí subían las mercancías del llamado muelle de Ripa, el primero que tuvo el puerto de Bilbao, situado en la zona ocupada luego por las vías de salida desde La Naja.

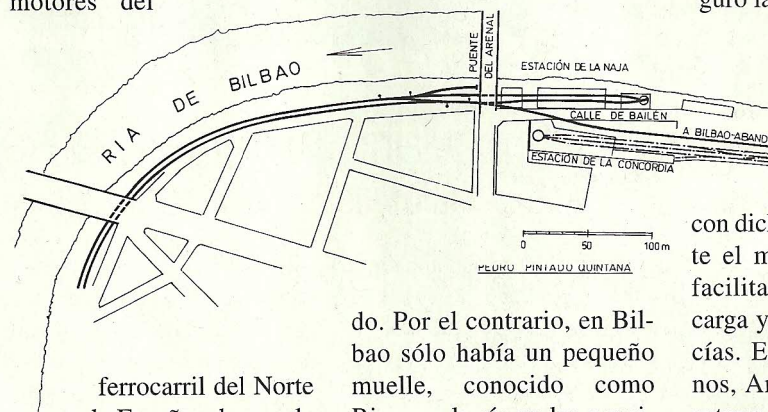
A mediados del siglo XIX, la falta de un puerto adecuado en Bilbao movió a los promotores del

entonces, el citado puerto era el único de la costa cantábrica con posibilidades de admitir buques de alto bor-

do por un grupo de comerciantes vizcaínos y riojanos que crearon la compañía del Tudela-Bilbao, la cual inauguró la línea en 1863.

Desde el primer momento los promotores del ferrocarril advirtieron la importancia de conectar

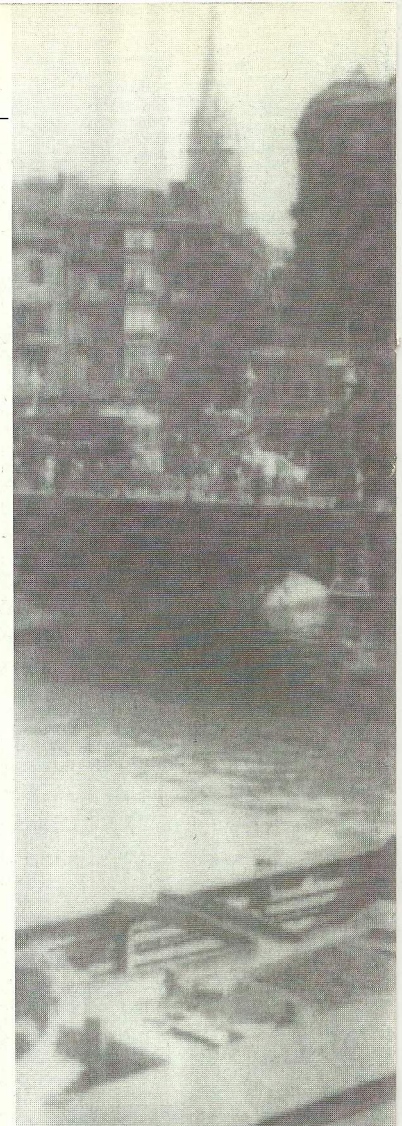
con dicho medio de transporte el muelle de la ría para facilitar las operaciones de carga y descarga de mercancías. El ingeniero de caminos, Amado de Lázaro, que estuvo 10 años al frente de las obras de la ría y el puerto, presentó en 1859 un proyecto para la construcción de una gran dársena en San

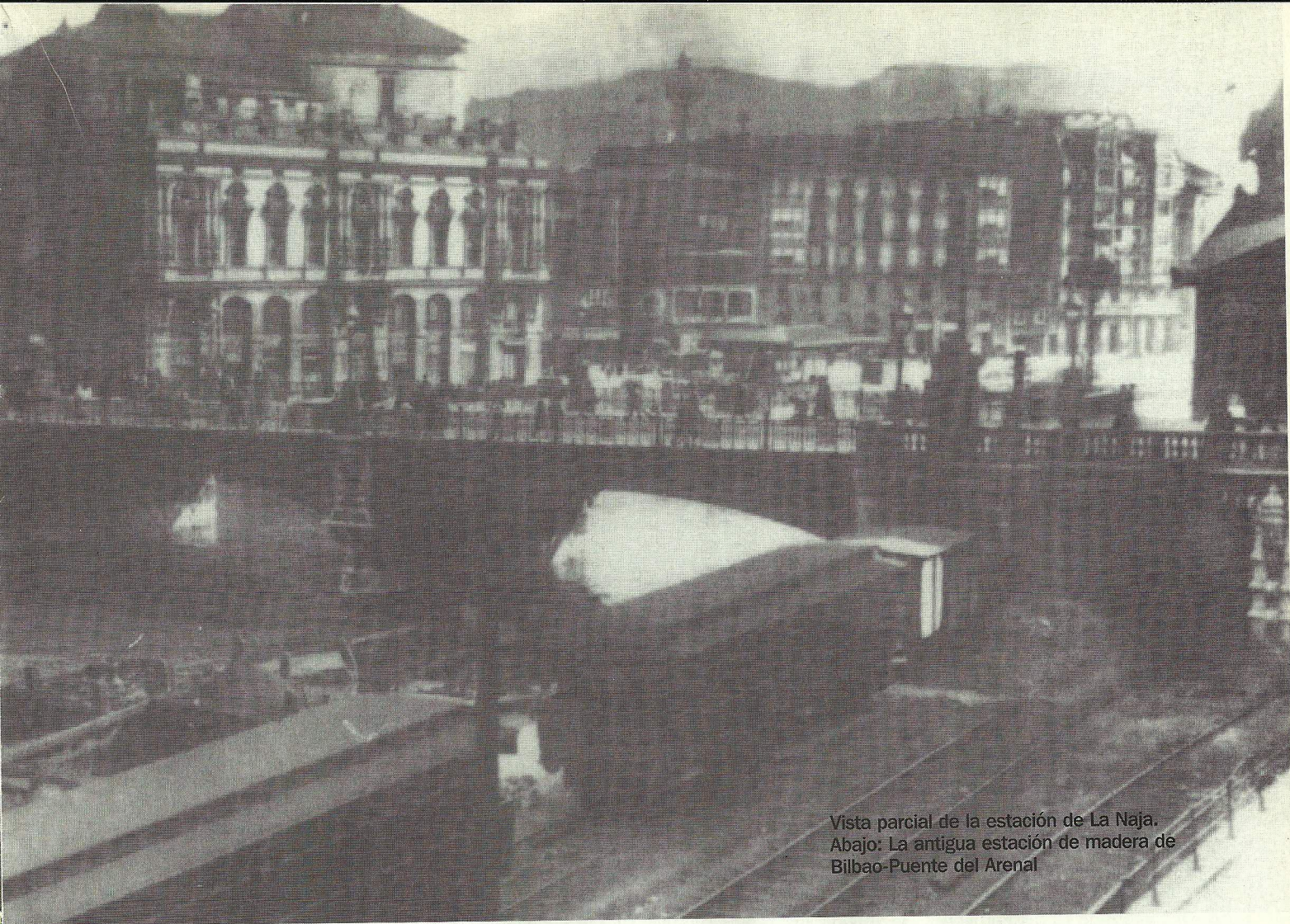


ferrocarril del Norte de España a buscar la opción del de Santander como la más apta para la importación de sus materiales de construcción. Por

do. Por el contrario, en Bilbao sólo había un pequeño muelle, conocido como Ripa, en la ría en las proximidades del puente llamado entonces de Isabel II.

Como es sabido, el ferrocarril de Bilbao fue promovi-





Vista parcial de la estación de La Naja.
Abajo: La antigua estación de madera de
Bilbao-Puente del Arenal

Mamés hasta donde llegaría la línea del Tudela-Bilbao, cuya construcción se iniciaba por entonces. No se tuvo en cuenta ese proyecto ni tampoco el del director del propio ferrocarril, Charles Vignoles, quien en 1863 pre-

sentó un estudio muy completo para la creación de un gran puerto de refugio en El Abra con el fin de llevar el ferrocarril hasta la embocadura de la ría en Portugalete.

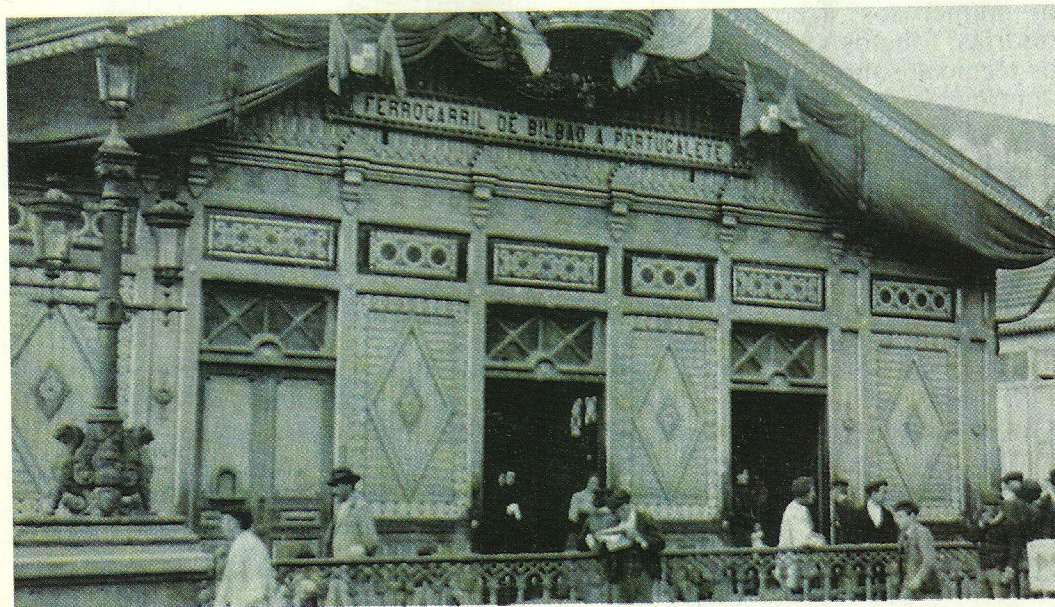
Las dificultades financieras que por entonces empezó

a experimentar la compañía ferroviaria, hicieron que se abandonara este proyecto que, de haberse llevado a cabo posiblemente hubiera adelantado, el desarrollo industrial de la zona en diferentes circunstancias a las

que se produjeron 15 años después. Una vez más el factor tiempo jugó un decisivo papel en el desarrollo.

Tipo tramway

Así que hubo que conformarse con el citado ramal desde Abando al muelle de Ripa. En un principio, la compañía del Tudela-Bilbao pretendió colocar una vía "tipo tramway para tracción animal", pero se opuso el cuerpo de ingenieros porque a su juicio la empresa ocuparía un espacio, de por sí reducido, ya que "en toda la orilla izquierda del Nervión -dice un informe al respecto-, no hay más muelle de carga y descarga que este pequeño y miserable de Ripa que pretende ocupar la compañía". Además, se decía que el trazado del ramal iba a crear dificultades de circulación en el puente de Isabel II.



El ramal se abrió a la circulación en condiciones precarias y con carácter provisional, pero como tantas obras de esa intención se convirtió en definitiva manteniéndose hasta los tiempos de Renfe

Un aspecto de la estación de Abando en 1948. En la página 53, arriba: la primitiva estación del FC Bilbao-Tudela, con terrenos de La Concordia en primer término. Abajo: La Ría de Bilbao en los años sesenta del pasado siglo; al fondo El Areñal, y en primer término el ramal hacia Abando.



La compañía insistió argumentando que la concesión del 6 de julio de 1858 había incluido y aprobado el ramal propuesto, mientras que el ingeniero de Obras Públicas, jefe de la División de Ferrocarriles del Norte, afirmaba a su vez en un escrito de noviembre de 1862, que sólo se había aprobado la mejora de la salida de Bilbao y que una Real Orden del 21 de abril de 1860 había especificado que la compañía debía presentar un proyecto completo de la comunicación que pensaba establecer entre la ría y la estación.

Características

El hecho es que el ramal se abrió a la circulación en muy precarias condiciones de explotación con un carácter claramente provisional, pero como tantas otras obras de esa intención en España se convirtió en definitiva manteniéndose hasta los tiempos de Renfe, siendo al fin abandonado a principios del decenio de los 40. No está clara la fecha exacta de

su apertura al tráfico, pero debió ser poco tiempo después de la del resto de la línea del Tudela-Bilbao pues el Reglamento para la circulación de los trenes por el

ramal fue aprobado el 26 de mayo de 1865. Lo mismo ocurre con la fecha exacta de su clausura, aunque según los datos de un aficionado vasco, González Iturrutxa al

crearse Renfe su uso fue descendiendo hasta que dejó de utilizarse y como no era una línea de viajeros, no se hizo pública la fecha de clausura.

Las inundaciones de 1983

González Iturrutxa deja también testimonio de los efectos de las terribles inundaciones de 1983 en ese lugar. El túnel del Santander-Bilbao que desde La Casilla muere en La Concordia, sirvió a las aguas que procedían de la zona de Recaldeberri de gigantesca tubería que al llegar al final de su trayecto no encontraron salida, reventando lo que encontraban a su paso. Ello motivó el hundimiento del andén de salidas de La Concordia, lo que permitió descubrir el túnel del ramal que sirvió

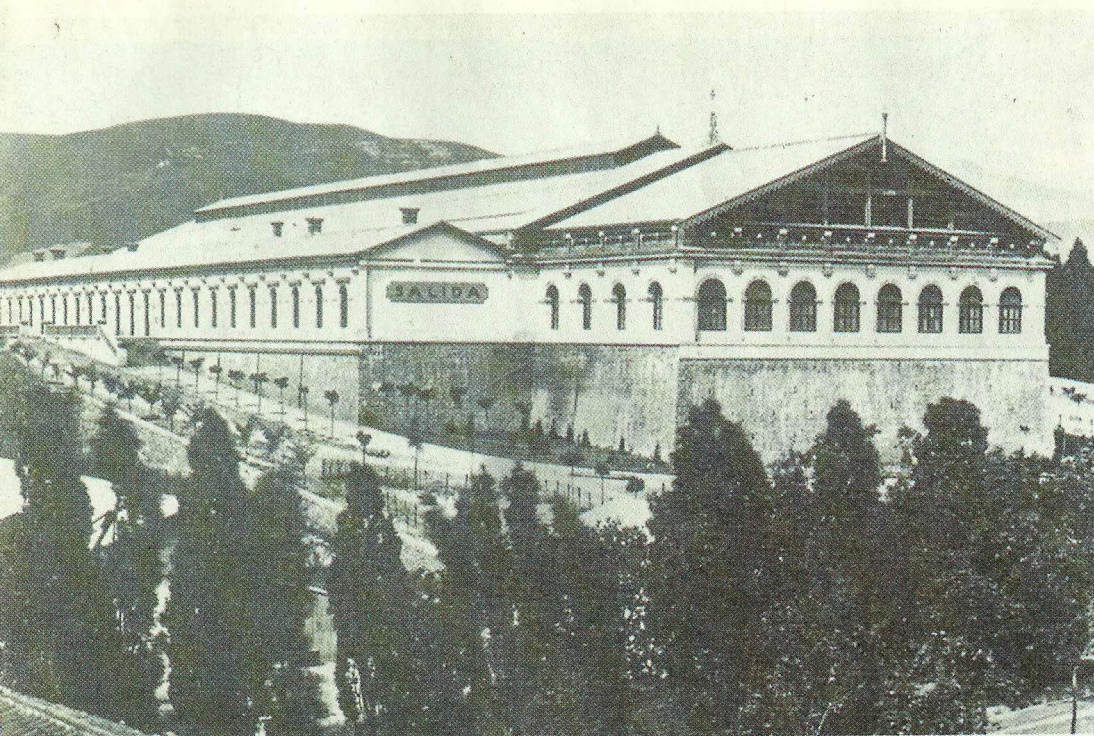
también de vía de escape de las aguas hacia La Naja lo que hubiera acabado también con esta segunda estación, si la ría del Nervión no se hubiera adelantado rozando ya las aguas la catenaria. Y concluye: "algunos años después un amigo factor de La Naja me enseñó algo más de aquel túnel, de gálibo generoso y paredes empedradas con grandes bloques de piedra. Nos acercamos a las toperas donde estaban los WC y en una falsa puerta para guardar trastos de limpieza, a mano derecha, no

había pared. Alumbraeron lo que parecía ominosa oscuridad y no se atrevieron a entrar". Sin embargo, cabe preguntarse si ese viejo túnel, construido por la parte más céntrica de Bilbao y por tanto con problemas de coste e inconvenientes para cualquier nueva infraestructura, no podrá tener nuevas alternativas de explotación sí, como se dice, la antigua explanación del Bilbao-Portugalete, ya desafectada, puede volver a ser utilizada para instalar un nuevo medio de transporte urbano.

Rampa pronunciada

La rampa de subida desde el muelle de Ripa a Abando era muy pronunciada, existiendo además una cerrada curva de solo 150 metros de radio. En esas condiciones se construyeron dos vías de escape para dirigir el material en caso de corte del tren, ya que - como indicaba González Iturrutxa -, a las máquinas les costaba lo suyo subir incluso cogiendo carrerilla. El ramal discurría en túnel por debajo de las vías de la que más tarde sería estación de La Concordia para salir en la playa de Abando hacía la zona de bodegas y destacamento militar, edificios que aún se conservan.

Pese a estas difíciles condiciones y a que en 1895 se inauguró el enlace entre Olaueaga y Cantalojas para comunicar la línea de Bilbao-Portugalete con el resto de la red española de vía



El ramal mantuvo un **tráfico** bastante **intenso**, dadas sus condiciones, de las **estadísticas** se deduce que pudieron llegar a **circular** por él de **3.000 a 4.000 vagones** cada año

ancha, la compañía del Norte decidió mantener en explotación el citado ramal que comunicaba su línea directamente con los muelles de la ría, para no depender excesivamente del paso por el enlace de Olaveaga-Cantalojas que era propiedad del Bilbao-Portugalete.

Tráfico

Pese a todo, el ramal mantuvo un tráfico bastante intenso, dadas sus condiciones. Gracias a que la compañía del Norte diferenció durante algún tiempo, en

algunos ejercicios contables, las mercancías expedidas por todas sus estaciones, incluso las situadas dentro de una misma población es posible entresacar algunos datos. De esta manera hay alguna estadística con relativa a las expediciones de salida en tonelaje desde el muelle de Ripa. Posteriormente estos datos se globalizaron en el conjunto de los de Bilbao. Por ejemplo en 1890, año se expidieron desde el muelle de Ripa 69.035 toneladas, cantidad de cierta importan-

cia ya que representaba entre 3.000 y 4.000 vagones anuales.

En orden de importancia las mercancías expedidas, en toneladas, fueron: carbones y leñas 31.950'8; materiales de construcción 10.555; metales y herrería 9.335; maderas de construcción 7.814; cueros y despojos de animales 3.720; mineral en general 1.794; objetos manufacturados 1.571 y trigos y otros cereales 1.202. El resto de las mercancías no llegaba a las mil toneladas al año.

En cuanto a las estaciones a las que se enviaban estos productos eran lógicamente las más próximas a la zona de influencia del trayecto de Miranda a Bilbao, absorbiendo por sí solas 40.914 toneladas de dicho total las de Arrigorriaga (14.426), Bilbao (13.276), y Dos Caminos (13.211).

El resto se repartía entre Madrid (5.783) y otras capitales de provincia: Valladolid (2.436), Vitoria (2.411), Zaragoza (2.342), Logroño (2.248), Barcelona (1.624) y Burgos (1.543). ■

