

Valentín Gorbeña Ayarragaray

Ingeniero promotor de inventos y negocios

He aquí una de las personalidades más sugestivas del Bilbao de finales del XIX y de las dos primeras décadas del siglo XX. Creó una sólida infraestructura ferroviaria en la cornisa cantábrica y secundó la inventiva de su amigo y compañero Leonardo Torres Quevedo, con realizaciones memorables

Alfonso Carlos Saiz Valdivielso

NACIÓ en Bilbao el 9 de febrero de 1855, y tras familiarizarse con las primeras letras en la Villa, sus padres le enviaron, a los 12 años, al Colegio Chaptal de París donde cursaría estudios equivalentes a lo que, por aquel entonces, era el bachillerato español.

Tras regresar a España, en 1870, preparó su ingreso en la Escuela de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, de Madrid, donde coincidiría con quien había de ser uno de los inventores más prestigiosos de nuestro país: Leonardo Torres Quevedo. De aquella promoción (1876) formaron parte, también, los bilbainos Fernando de Landecho y Daniel Meñaca.

Pasión por los ferrocarriles

Antes de concluir la carrera, ya mostraba una especial inclinación por lo ferroviario, especializándose en la técnica de proyectar, construir y explotar vías férreas, actividad en la que sería reconocido como un consumado maestro.

Uno de sus primeros trabajos, recién salido de la Escuela de Caminos, fue un estudio para construir un ferrocarril de vía ancha para unir Bilbao con la frontera francesa, bajo la dirección de don Pablo Alzola Minondo. Por desgracia, aquello no pasó de mero proyecto.

Tras un breve periodo al servicio del Estado, como Ingeniero de la Jefatura de Obras Públicas en Segovia y Santander, emprende su ambiciosa tarea ferroviaria, con resultados bien concretos. Así, proyecta y ejecuta la línea del Cadagua, entre Zorroza y Valmaseda, combinando eficacia/economía de tal manera que el costo total de la obra –incluyendo material, estaciones y mano de obra– no llegó a las cien mil pesetas por kilómetro. Inaugurada la línea en diciembre de 1890, emprendió la tarea de estudiar el trazado de la de Zalla a Solares, para enlazar en Aranguren con la del Cadagua, y en Orejo con la de Santander a Solares. Obtenida la concesión en 1893 se puso manos a la obra de ejecutar el proyecto en un trazado lleno de dificultades de todo género.

Al año siguiente fusionó la Santander-Solares, la del Cadagua y la de Zalla-Solares, con la denominación de “Compañía de los Ferrocarriles de Santander a Bilbao”, encargándose de la gerencia y de la dirección técnica.

Tras inaugurarse el servicio de Santander a Zorroza, en junio de 1896, Gorbeña dedicó los dos años siguientes al estudio de su prolongación hasta Bilbao, en cuyo tramo final de unos cinco kilómetros volcó todo su talento, que culminaría con la edificación completa de una estación suntuosa en la que también intervino la maestría arquitectónica de Severino Achúcarro. Esta obra fue un brillante ejercicio de imaginación y técnica para superar

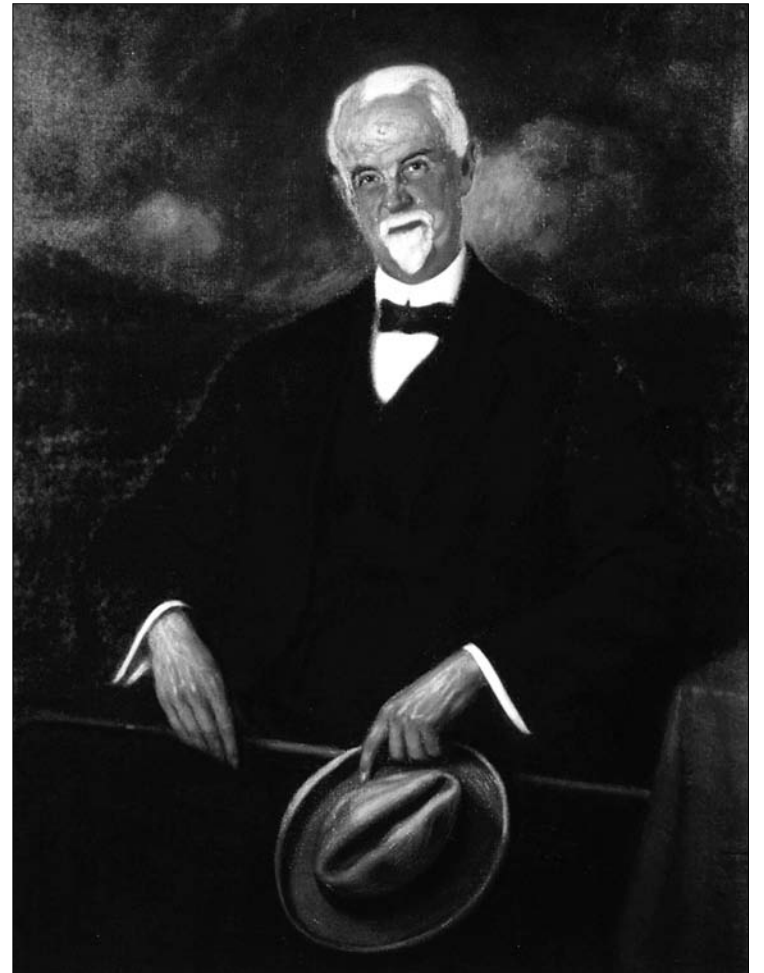
las dificultades de un complicado terraplén, pasando a mínima altura por debajo de la Estación del Norte, sin que en ningún momento quedara interrumpida la circulación ferroviaria y sosteniendo la gran central de la Electra (situada en la zona de trabajos), primera Compañía eléctrica establecida en Bilbao, también construida por él, de la que fue su primer director.

De inmediato, concibe y ejecuta el enlace de la línea Santander-Bilbao con la de los Ferrocarriles Vascongados, mediante el ramal “La Industrial-Azbarren”, de gran utilidad para el transporte de mineral, modificando el embarcadero de Zorroza.

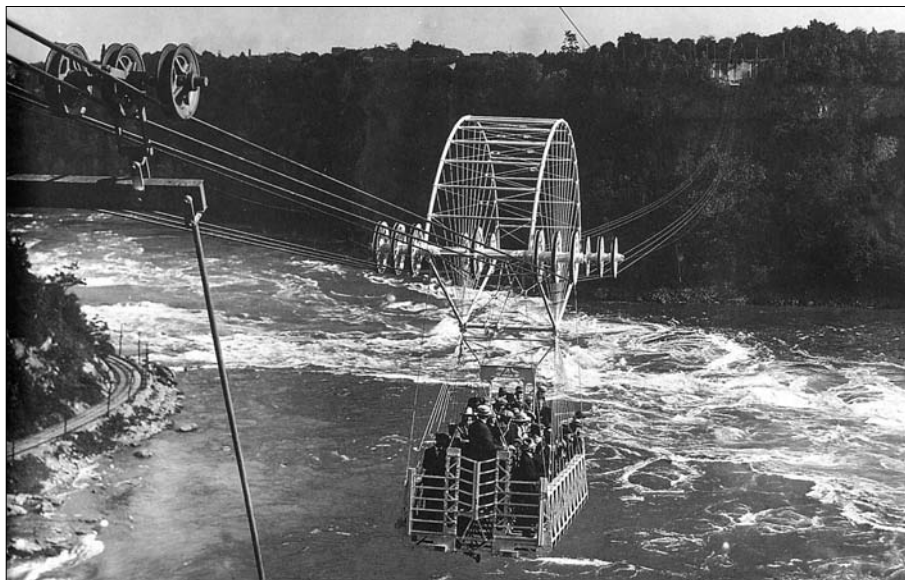
En 1899 promueve la línea de Bilbao a Las Arenas y Plencia.

–constituida el año anterior– presidida por don Pedro Chalbaud, y en la que participa Gorbeña, concierta con Torres Quevedo los trabajos para la construcción, en el Monte Ulía de San Sebastián, de un funicular de 280 metros de longitud, con capacidad para 12-14 pasajeros, que habría de inaugurarse en 1910.

El éxito de este funicular operó como acicate para construir otro más ambicioso en Norteamérica. El lugar elegido: las cataratas del Niágara. Hasta Canadá y Estados Unidos viajó Gorbeña con Torres Quevedo, en 1911, con el fin de verificar el lugar más idóneo para su emplazamiento. Hubo dificultades para construirlo sobre las cataratas propiamente dichas, por lo que se



Valentín Gorbeña, retratado por Alberto Arrúe (Col. Autoridad Portuaria)



El transbordador sobre el Niágara, pocos días después de su inauguración en 1916

En su pasión por lo ferroviario, a lo largo de 27 años de trabajo, don Valentín Gorbeña estudió, proyectó y realizó 128 kilómetros de líneas nuevas y transformó 42 de las ya existentes, lo que hace un total de 170 kilómetros, con un coste de cuarenta y cinco millones de pesetas.

Además de este inmenso logro, proyectó y dirigió la construcción del ferrocarril Vasco-Asturiano (de Ujo a Pravia y de Oviedo a Trubia), todo un alarde de ingeniería para un recorrido con origen en las minas y destino en el puerto de San Esteban de Pravia, sin una sola rampa.

Del “Telekino” al Niágara

En 1905, don Leonardo Torres Quevedo ensaya, en aguas del Abra y ante la atenta mirada del rey Don Alfonso XIII, un invento, de nombre “Telekino”, ingenio que permitiría gobernar una embarcación mediante control remoto, por efecto de ondas hertzianas. La embarcación del experimento fue adquirida en Alemania con el nombre de “Tudor”, rebautizándola para la ocasión con el de “Vizcaya”.

En el acto estaba presente, el también ingeniero don José Orbeago, que le fue presentado al inventor por Gorbeña.

En octubre de 1907 la “Sociedad Estudios y Obras de Ingeniería”

optó hacerlo sobre un recodo, muy acentuado, que hace el Niágara en Whirlpool, ya en territorio canadiense.

Don Antonio Balzola obtuvo la concesión para “Estudios y Obras de Ingeniería”, constituyéndose, a efectos de explotación, en marzo de 1914, la Sociedad “Niágara Spanish Aerocar Company Limited”, cuyo Consejo de Administración, bajo la presidencia de don Valentín Gorbeña, estaba formado por don Pedro Chalbaud, don Horacio Echevarrieta, don Pedro de

propia Sociedad Anónima “Estudios y Obras de Ingeniería”.

El capital social inicial era de 110.000 dólares, de los cuales 30.000 representaban los derechos de patente, abonados a la Sociedad “Estudios y Obras de Ingeniería”.

El coste de las obras alcanzó la cifra de 60.000 dólares, sin contar los gastos de ingeniería, ni las plataformas de acceso a la barquilla transbordadora. Posteriormente se amplió el capital en 45.000 dólares.

La construcción del transbordador se llevó a cabo entre 1915 y

Antes de concluir la carrera, mostraba especial inclinación por lo ferroviario, actividad en la que sería reconocido como un consumado maestro

Icaza, don Luis Lezama-Leguizamón, don José Orbeago y don Leonardo Torres Quevedo. Otros accionistas significados eran: don Juan Víctor Aguirre, don Alfredo Alday, el conde de Aresti, don Isidro del Campo, la Compañía Transatlántica, don Enrique Gana, don José Antonio Ybarra, don Manuel Lezama-Leguizamón, don José M^o Olábarri, el conde de Zubiría y la

1916, bajo la dirección de don Gonzalo Torres Polanco, Ingeniero de Caminos e hijo del inventor. Su longitud era de 580 metros con una altura de 60 metros sobre el río. La barquilla –construida en España– tenía una capacidad para 45 pasajeros.

Fue inaugurado el 9 de agosto de 1916.

Refiriéndose a esta portentosa

y singular obra de ingeniería, la revista *Nuevo Mundo*, en su edición de 23 de febrero de 1917, proclamaba:

“... Obra tan arriesgada y genial se debe al ingeniero Sr. Torres Quevedo, con la cooperación de varios de sus compañeros, presididos por don Valentín Gorbeña, constructor de los mejores ferrocarriles de vía estrecha que comunican, entre sí, las provincias del litoral cantábrico... A ellos y a capitalistas como Echevarrieta, Aresti, Aguirre, Ybarra, Lezama-Leguizamón, Olábarri, Zubiría, Gandarias, Orbeago, Icaza, Echevarría y Balzola, debe España que su pabellón ondee triunfal sobre el estuario de las aguas de uno de los más bellos lugares del planeta...”.

La explotación del transbordador se arrendó, en 1920, a una empresa canadiense. Finalmente se vendió en 1961.

En otros frentes

La actividad profesional de don Valentín proyectó su talento en otras muchas actividades...

En 1909 sustituyó a don Evaristo de Churrua en la dirección del Puerto de Bilbao, puesto en el que permaneció hasta julio de 1915, para ingresar en el Consejo de Obras Públicas. Entre los trabajos más significativos en la Junta de Obras del Puerto, merecen destacarse los relacionados con la conservación y mejora del cauce navegable, la reforma y ampliación del alumbrado de la Ría y puerto exterior, y el trazado de la carretera de Bilbao a Las Arenas.

En 1917 fue nombrado delegado regio de Transportes, cargo que tuvo que abandonar, apenas transcurridos dos años, por razones de salud.

Fue, también, consejero de la Compañía Hispanoportuguesa de Transportes Eléctricos (Saltos del Duero), antecedente de Iberduero, y de La Papelera Española...

Don Valentín Gorbeña Ayarragaray, el ingeniero de inventos y negocios, viajero impenitente, hombre refinado y culto, falleció en su casa de Las Arenas, el 19 de mayo de 1923.