

PUENTE BIZKAIA

130 años de historia, sin necesidad de ir más lejos

Si el siglo XIX había martirizado al país con los conflictos de ultramar y al entorno de Bilbao con las guerras carlistas y mantenía a la población y dirigentes aturridos con los cambios que se prodigaban a una velocidad inusitada, la Ría era un ejemplo insuperable que parecía venir plena de abundancia, pero que se estaba tragando sin dar tiempo a asumir su pérdida, un paisaje irrepetible: marismas llenas de huertas y viejos muelles; astilleros, rampas y playas fluviales, caseríos, txakolis, callejas, fuentes y ríos enteros como el Helguera, porque ya era un triunfo del urbanismo sobre lo rural y al igual que Bilbao daba un salto hacia Abando y Albia para extender la ciudad desde La Naja hasta Olabeaga, Portugaleta, su reciente y activa burguesía ocupaba ya todo el suelo posible

y preparaba el salto a la 'Arenillas de Portugaleta'.

Frente a Portugaleta se extendía un gran arenal con su dorada duna, sus pozas y lagunas, con su atalaya de Ondiz y su río Gabela que dudaba cada primavera si salir por La Bola, por Udondo o frente a La Kanilla y con ese optimismo, riqueza e ideas, un portugalujo de adopción y vocación tuvo una idea genial que pronto hizo suya a ricos comerciantes, marinos y banqueros, Alberto de Palacio creó la idea y organizó el proyecto y la construcción del Puente Bizkaia.

El flamante Plano de Alzado que preparó Alberto de Palacio como portada de su proyecto muestra muy claro como era el entorno alrededor del año 1890.

Hace ahora casi treinta años, el entorno del Puente Colgante era muy distinto. Los barcos aun subían

hasta Zorroza y el canal de Deusto donde había una gran actividad; había un desguace muy activo en Burtzeña, los astilleros de La Naval y Tomás Ruiz de Velasco tenían una gruesa cartera de pedidos, así que el paso de remolcadores y barcos mercantes era continuo.

Los Altos Hornos se habían apagado hacía poco y aun no se notaba su gran ausencia en gabarras y barcos abarloados al muelle descargando hulla y en el Puerto Exterior solo había algunas actividades en marcha como el trasiego de carbón.

Este puente vivo de cuerpo de hierro y corazón de carbón al rojo, fue uno de los primeros pasos para consolidar la urbanización del final de la margen derecha de la ría que en ciento treinta años fue precursora de los cambios que –primero el carbón y el acero y luego el petróleo y

lo sintético- traerían a un mundo que ahora, atacado masivamente por un virus nuevo tras otro, se debate sobre si habremos ido o no muy rápido en esta carrera.

Bilbao era famoso por su hierro, por el Athletic nacido al final del siglo anterior, 125 años de historia, un Club portador de valores, y por el Puente Colgante; tanto que la idea y función de este invento fueron copiadas por diez, quince, veinte... lugares en los que ese ingenio resolvía la comunicación terrestre sin importunar la marítima, uniendo sus orillas en perfecta armonía, adalid de lo que ahora llamamos Objetivos de Desarrollo Sostenible.

Todo esto y mucho más se podrá conocer en la edición del próximo libro De Monumento a Patrimonio Mundial que se va a presentar dentro de los actos programados para el

130 Aniversario del Puente Bizkaia.

Tampoco faltarán en los actos de celebración la poesía, la pintura, la música, los deportes, la adrenalina y proyectos interculturales con los otros Puentes Transbordadores y otras ciudades portuarias, pues no hay viaje sin conocimiento ni conocimiento sin viaje, de ahí y de la observación de las relaciones urbanas surgió en Cartagena la idea de reflexionar sobre la conexión entre la Ciudad de Cartagena con Bilbao y Barcelona, unidas por tres genios coetáneos; Isaac Peral, Antonio Gaudí y Alberto de Palacio, naciendo así La BBC, como dijera Ítalo Calvino, "las ciudades son un conjunto de memorias, deseos y signos de un lenguaje; son lugares de trueque pero no solo de mercancías sino también de palabras deseos y recuerdos".



Fotografía: Teresa Lago Rubio.