

JAVIER

La Ría de Bilbao y sus puentes

RUI-WAMBA MARTIJA

1. *Preámbulo*

Toda especialización es una deformación. Cuando enfocamos la atención hacia aspectos exclusivos de nuestra especialidad, corremos el riesgo de olvidar que lo observado, un puente en este caso, no tiene por sí mismo razón de ser: es siempre parte de un camino que explica su existencia y justifica su localización. Por otra parte, los conocimientos profundos y especializados son imprescindibles para percibir todos los significados del puente o del objeto observado.

El puente, como cualquier obra pública, nace con vocación de utilidad, con voluntad de servicio. Nadie debe construir un puente innecesario. El puente es obra esencialmente funcional y, por ello, dependiente de un itinerario al que sirve y que no empieza ni termina en el breve espacio que ocupa. Porque lo verdaderamente importante es el itinerario, no el puente, aunque sea éste un hito destacadísimo del camino.

Si el puente depende del camino, también el camino depende de él. Porque puente y camino conviven en un afán común, permitir la circulación por sus calzadas. Y la armonía de esa convivencia, la ausencia de singularidades funcionales es manifestación de buenhacer profesional.

El puente no es una obra aislada. Y la carretera tampoco. La integración conceptual del conjunto de las obras de un itinerario es un factor decisivo para alcanzar los objetivos de funcionalidad que deben persistir durante el dilatado período previsto para su vida útil.

2. *Dialogando con los puentes de la Ría*

Un recorrido virtual por la Ría de Bilbao da ocasión para dialogar con sus buenos amigos, los puentes, que son testigos muy expresivos de su historia. Seguramente más de una vez la han oído quejarse del trato recibido, de su cansancio por el trabajo que le ha tocado hacer, y de su preocupación porque la insensatez y la voracidad no acaben definitivamente con ella. Y como corolario con ellos mismos.

No se puede entender la Ría sin comprender sus puentes. Y la información que nos proporcionan los que existen y los que se proponen para ser construidos puede ser muy valiosa, porque pueden servir como metodología inhabitual y complementaria para evaluar propuestas de futuro y para identificar los factores que influyen en que pueda llegar a ser presente.

El núcleo urbano de Bilbao nació allí donde el río Ibaizábal, a pesar de su nombre (río ancho), era un cauce estrecho que serpenteaba entre pendientes laderas, no admitía paso de embarcaciones y podía unir sus dos orillas con modestos puentes de mampostería (figuras 1 y 2).

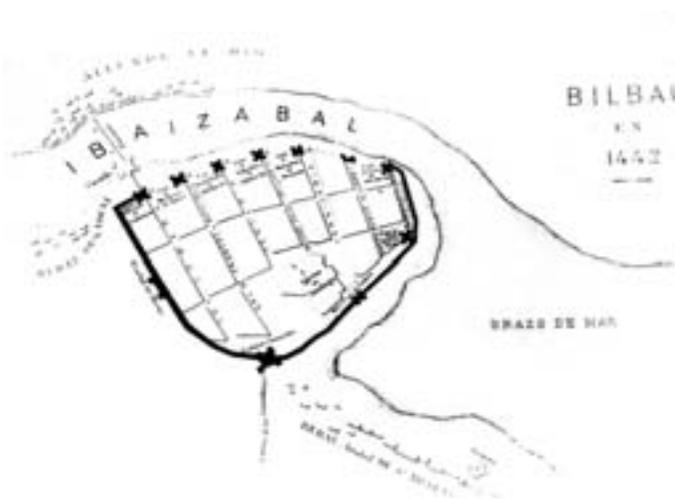


FIGURA 1.
Plano de Bilbao de 1442.



FIGURA 2.
Grabado de Bilbao de la época de su fundación.

Aguas abajo de los primeros caseríos bilbaínos, el río se abría y sus laderas se retiraban para hacer posible su transformación en Ría. El agua iba perdiendo su dulzura, el cauce se ensanchaba y en sus riberas se percibía el latir del Cantábrico en las mareas que agonizaban en el Bilbao más viejo.

La Ría de Bilbao, que yo creo que es así como debemos llamarla aunque sea mucho más que bilbaína, es un territorio de una importancia geográfica, histórica y cultural excepcional, que merece ser considerada, en el interés de todos, en su globalidad.

La Ría fue una infraestructura de gran valor potencial en época en la que el tráfico marítimo lo era prácticamente todo. Con el paso del tiempo la Ría fue siendo domesticada. Se estrechó y fijó su cauce con muros de ribera, y la Ría generosa comenzó a atraer al borde de sus muelles a las potentes y a veces destartadas y contaminantes industrias, que la utilizaron como eficientísima infraestructura de transporte. Para bien y para mal, la Ría se humanizó. El Abra se fue transformando en un gran puerto. El tráfico fluvial creció y las comunicaciones transversales entre márgenes tuvieron que subordinarse a las exigencias del importante tráfico naviero. Así, el Puente transbordador entre Santurce y Portugalete (figura 3) es imagen muy expresiva de la subordinación del tráfico transversal de vehículos y peatones al tráfico de embarcaciones de la Ría. Es también símbolo de una época.

El crecimiento de Bilbao exigió la construcción de los puentes del Arenal, del Ayuntamiento y de Deusto. Puentes que nacieron móviles para poder



FIGURA 3.
Inauguración del Transbordador
de Portugalete.

abrirse al paso de las embarcaciones. Pero ya por entonces, la circulación transversal de vehículos empezó a tomar creciente protagonismo. La evolución del número de aperturas diarias de estos puentes explica con mucha claridad lo que ha ido ocurriendo. Hoy no se abren. Los barcos ya no pueden continuar pasando por debajo.

En los 60 se construyen el puente de la Salve y luego el de Rontegui. Otra vez la Ría como obstáculo que hay que salvar. (No está de más observar al respecto que no hay puentes de FF.CC. sobre la Ría). Su inmovilidad enfatiza la importancia del tráfico de vehículos a los que hay que hacer «penetrar» en el corazón de Bilbao, violando su intimidad urbana. Y en relación con ello se plantea una decisión trascendente: la altura de la plataforma del puente. Porque al no ser móviles, deben tener altura suficiente para permitir —desde su indiferente inmovilidad— el paso de embarcaciones cada vez más escasas, que recalcan en Bilbao.

Aunque no lo parezca, posiblemente el dato más importante, el más condicionante para un puente sobre la Ría es la altura a la que hay que situar el tablero para que exista el gálibo vertical indispensable para el paso de las embarcaciones toleradas.

Pero el acceso a un tablero elevado requiere importantes rampas y complica o imposibilita las conexiones con los bordes de la Ría. Es el caso de Rontegui, que pasa sobre la Ría sin comunicarse con ella. Y el del puente de la Salve, nacido, sin saberlo, a la sombra de un futuro insospechado, y cuyas escaleras de comunicación peatonal con la margen derecha de la Ría son de una expresividad abrumadora.

Calladamente, hoy la Ría está dejando de ser infraestructura fluvial. La pasarela de Santiago Calatrava (figura 4), el puente de Euskalduna y la jesuítica pasarela de Abandoibarra han definido una posición mucho más baja para el tablero, un gálibo vertical mucho más estricto. A pesar de ello, la comunicación con las márgenes plantea problemas importantes y condiciona la solución y la imagen de los nuevos puentes que se proyectan y construyen.

La Ría y los puentes son viejos amigos. Dialogan entre ellos. Y saben que quien decide la construcción de un puente está mandando en la Ría y al hacerlo está mandando en su entorno. Y así escuchando sus diálogos y reflexionando sobre ellos, nos podemos preguntar: ¿Quién manda en la Ría? ¿Quién en la margen derecha? ¿Quién en la margen izquierda? ¿No está parcelado el poder y propiedad de la Ría? ¿Se puede pensar en el conjunto y actuar progresivamente sobre ideas globalizadoras, compatibles con los legítimos intereses existentes? ¿O solo se puede

FIGURA 4.
Vista aérea de la pasarela de Zubi-Zuri
de Santiago Calatrava.



actuar en parcelas muy concretas en un proceso de agregación poco debatido y controlado? ¿Puede ser Bilbao y su Ría lo mismo antes y después del Guggenheim?

La Ría es anciana, ha trabajado mucho y no tiene buena salud. Quiere bien a sus puentes y dará la bienvenida a sus retoños. Pero está asustada por el riesgo de una sobredosis de natalidad y pide ayuda a sus amigos los puentes para que controlen su virilidad. No va a ser fácil. La Ría de Bilbao es fascinante. Vaya un reto y vaya una oportunidad para quienes tengan la inteligencia, la sensibilidad y el poder para influir en su futuro.

3. Biografía novelada de la Ría

En su biografía novelada de la Ría (figura 5), Mario Onzain nos recuerda, entre tantas cosas, muchas historias de Puentes. El 2 de mayo de 1874 cuando concluyó el cerco de Bilbao, tras la guerra Carlista, solo quedaba en su sitio impertérrito y más útil que nunca, el Puente de San Antón, por el que entró el liberador General Concha en la Villa. Fue también el único existente hasta el siglo XVIII, y de él existen numerosas reseñas relativas a sus construcciones y reconstrucciones pretéritas.

En 1881, Pablo Alzola, construyó aguas abajo del Puente de San Antón, el de Hierro (figura 6), que sustituyó al Puente colgante (figura 7) «más elegante del mundo» proyectado hacia 1827 por el arquitecto Antonio de Goicoechea.

Siguiendo el periplo imaginario por la Ría, aparece aguas abajo el Puente de la Merced, proyectado en 1891 por Ernesto Hoffmayer, de piedra y ladrillo con pila central y dos arcos rebajados.

En 1845 desde el Arenal se podía acceder al muelle de Ripa por el Puente de Isabel II, con un tramo levadizo, por cuyo uso se tenía que pagar peaje. Destruído en 1874, fue construido en piedra según proyecto de Adolfo Ibarreta.

Cuatrocientos años después de que los indios americanos descubrieran a Colón, un ingeniero inglés, Mr Bahom, proyecta el famoso puente giratorio de hierro conocido por el puente de «El Perro Chico» (figura 8), por lo que costaba cruzarlo.

Y poco después se construye entre Las Arenas y Portugalete el transbordador de Bizkaia, ascensor horizontal que salva el desnivel social entre las dos márgenes y que, aún hoy, transporta seis millones de viajeros de una a otra orilla. El ingeniero francés Arnodin, colaborando y poniendo racionalidad en el pensamiento a veces exacerbadamente barroco del arquitecto Palacio, construyó una estructura con unos sistemas de cables y tirantes que recuerdan al utilizado por Roebling en el puente de Brooklyn. Reparado tras nuestra incivil guerra, el ingeniero Aracil mejoró su concepción original, lo que, junto con los cuidados recibidos, ha hecho posible su admirable longevidad. Aunque por otro lado, su existencia condicionó la urbanización de las riberas



FIGURA 5.
Portada del libro de Mario Onzain *La Ría de Bilbao*.
Fundación Esteyco. Madrid, 1999.



FIGURA 6.
Puente de hierro de San Francisco, de Pablo Alzola.



FIGURA 7.
Puente colgante de San Francisco, Bilbao.

FIGURA 8.
Puente de Perro Chico, Bilbao.



próximas y paradójicamente limitó la comunicación entre las márgenes. Hoy es una obra única, o casi única en el mundo, porque no es una solución «razonable» aunque haya tenido su razón de ser y sea para Bilbao y su Ría el equivalente, en cierto modo, a la Torre de Eiffel para París. Porque el puente colgante es hoy paisaje humanizado imprescindible y anida en el corazón de todos los bilbaínos y de cuantos habitan las márgenes de la Ría.

Hacia 1928 se construyen los muelles de Zorroza y se proyectan las dársenas interiores de los ríos Galindo y Asúa, así como los ensanches de la Ribera. También en 1928 se proyecta el Canal de Deusto. Se impulsa, con estas obras, el concepto de Ría como puerto fluvial, y nacen de dicho impulso los puentes levadizos de la calle Buenos Aires (1935), frente al Ayuntamiento, y el de Deusto (1936), gestados por los ingenieros industriales José Ortiz de Artiñano e Ignacio Rotaeché. Para construirlos, dadas las limitaciones técnicas de la época, se tuvo que estrechar el cauce de la Ría reduciendo la anchura que tenían que salvar los tableros móviles.

Aquí se acaba una historia de construcciones que tuvo trágica secuela de destrucciones en guerras inciviles, prolongadas por miserias y silencios, hasta que en la década de los 60 los rescoldos de vida industrial que había persistido en las márgenes de la ría, se reavivan y empieza a despertar a la vida una sociedad derrotada por la Guerra.

Los Puentes de La Salve y de Rontegui son dos símbolos del concepto de desarrollismo imperante en dicha época, y los más recientes Puentes de

Euskalduna, las pasarelas de Uribitarte y de la Universidad, son símbolos también de la evolución de los tiempos. Como lo será el de Lutzana que hoy se está proyectando. De ahí su importancia.

Manuel de Solà-Morales, arquitecto amigo que recibió en el 2000 el 1.^{er} premio de la Comunidad Europea de Urbanismo, en el Prólogo al libro sobre La Ría de Bilbao, a la que situaba entre la de Amberes y Lisboa, escribía: «...Tampoco en Lisboa el río, ni su margen son los que crean la forma urbana, pero son la condición de su existencia: si esto se da, la geografía y la historia, es decir, el paisaje y la ciudad, conviven amistosamente, cada uno en su territorio. El sistema de vías litorales paralelas es la estructura con que la construcción urbana responde al orden fluvial. Pero ésta es una respuesta latente, no necesariamente visible ni explícita, incluso contradictoria en algún pasaje. El espacio fluvial no garantiza por sí solo acierto urbano: hace falta intención y riqueza urbanística propias para conseguir calidad de los espacios públicos, dignidad de las arquitecturas, buen funcionamiento de la actividad y los movimientos, fuerza simbólica en las imágenes de los barrios, jerarquía de los centros, equilibrios de llenos y vacíos. En el mapa de las rías urbanas atlánticas ¿está Bilbao, realmente, entre Amberes y Lisboa?»

Y Mario Onzain, nuestro amigo, ingeniero y escritor, concluía así su libro: «...La historia ha dejado claro que la Ría no puede morir, pero el flujo y reflujo de la dinámica social y económica, al igual que los de la marea, le afectan esencialmente. En fin, ahora cuando el siglo está ya casi vencido, parece que estamos en alza. La marea está subiendo, pero aún no ha llegado la pleamar. Esperemos que los habitantes de este rincón de Europa suban con ella, o que al menos se mantengan a flote, porque tarde o temprano volverá la bajamar. La actividad industrial en renovación volverá a deteriorarse, el sector servicios, ahora pujante, tendrá algún día su declive. Todo pasará, pero la Ría... la Ría... ¿Es eterna la Ría?»

Y el autor de este texto, en la presentación del libro que se editó en las Navidades de 1999, calificaba a la Ría como el «Ángel de la Guarda de Bilbao» y recordaba «La importancia de los ríos y de las rías en el nacimiento y desarrollo de las ciudades. El agua ha atraído siempre a la gente y las ciudades no son sino ámbitos de convivencia cimentadas en infraestructuras naturales y artificiales que hacen posible la vida urbana. Bilbao se está transformando. No será el Guggenheim —nacido con una esperanza de vida de 50 ó 100 años a pesar de su cuarteada piel de titanio— quien determine su transformación. Será la Ría, que ya estaba cuando no había nada y que será lo último que quede cuando ya no haya nadie.»

Muchos libros han glosado la Ría y sus puentes. Pronto se editará el que, tal vez, con más extensión y rigor se refiera específicamente a los puentes que sobre la Ría nacieron en el siglo XIX. Su autor, José Ignacio Salazar Arechalde, lo titulará: «La Ría de Bilbao en el siglo XIX: tendiendo puentes, abriendo caminos», y estará basado «en la masa documental que alberga el archivo Municipal de Bilbao». En él se recuerda que hasta el siglo XIX, existía un solo puente en Bilbao, el de San Antón, suficiente para garantizar las comunicaciones entre barrios y con el camino real de acceso a la meseta, si bien en el siglo XVIII se construyeron dos puentes de efímera vida a iniciativa del Convento de San Francisco. Este libro irá epilogado por quien esto escribe.

4. *Apuntes para una historia de los puentes móviles*

La Ría de Bilbao se ha caracterizado más por sus puentes móviles que por los que no lo son. Un puente móvil puede ser un potente identificador visual de un puerto o una ciudad y se puede transformar en un símbolo del progreso. En San Petersburgo, en las noches blancas de abril, cuando en el reloj dan las dos, los puentes levadizos sobre el Neva se levantan al unísono, con sus luces encendidas dibujadas en la penumbra del crepúsculo que acompaña a las románticas noches blancas de una ciudad, que ha sobrevivido a las vicisitudes de una historia excepcional y atormentada.

La movilidad es el rasgo característico de un puerto. El movimiento de embarcaciones, con usos y dimensiones tan variadas, las imponentes grúas que acechan al borde de los muelles la llegada de barcos lastrados de riquezas, los vehículos y mercancías que circulan afanados en torno a los tinglados, los enjambres de turistas que brotan de las entrañas de fastuosos cruceros que llegan y se van... Todo es movilidad, todo es vida en un Puerto.

Y los puentes móviles, con tipologías muchas veces inspiradas en las de las fascinantes grúas portuarias, forman parte de ese paisaje en movimiento de tantos puertos como hay desperdigados por todos los confines del mundo.

En muchos puertos, sean fluviales o marítimos, los puentes móviles aseguran la cohabitación, que no la convivencia, del tráfico de vehículos terrestres con el tráfico marítimo. La convivencia entre tráficos es un problema que se ha planteado desde tiempo inmemorial y que se ha resuelto de muy diversas formas, siendo, también, la historia de la evolución de los puentes móviles una manifestación del progreso en la tecnología de

puentes y de la mecánica aplicada. Los puentes de barcazas, las plataformas flotantes de diversos tipos, los puentes transbordadores que a principios de siglo tuvieron un desarrollo mitigado por su limitada funcionalidad —y de los que quizás, el ejemplo más hermoso y paradigmático, es el Puente de Bizkaia (figura 9)—, han sido soluciones frecuentes que han quedado grabadas en la memoria de muchos alevines de ingenieros, y han servido como plataforma de progreso al identificar una necesidad que no estaba bien resuelta. Piénsese, por ejemplo, en el estímulo que supuso para Roebling la existencia —cerca del pequeño poblado agrícola al que emigró desde Alemania a EE.UU.— de una barca movida por poco fiables cuerdas de cáñamo, que se utilizaban para atravesar el río próximo, en el desarrollo de su fábrica de cables de acero, que rápidamente suplantó a las tradicionales cuerdas e hicieron posible multitud de estructuras colgadas y atirantadas como la del prodigioso puente de Brooklyn.

A finales del siglo XIX y en los comienzos del XX, el acero se utiliza también en la construcción de puentes de creciente envergadura y eficacia, con tableros móviles girando alrededor de ejes horizontales (puentes basculantes) o de eje vertical (puentes giratorios), tableros desplazables de movimiento vertical (puentes levadizos) o de movimiento horizontal (puentes retractables). No se puede decir que hayan quedado brillantes ejemplos de puentes móviles de la época que puedan compararse al esplendor de muchos puentes fijos de acero, que son referencia y testimonio de lo mejor de una época. Y es interesante observar (porque tal vez podría abrir líneas de reflexión y trabajo) que los grandes nombres de la ingeniería de la época no hayan estado asociados a la construcción de puentes móviles ¿Quizás por situarse en un ámbito fluvial y marítimo alejado del campo de los ferrocarriles y carreteras en los que ellos se movían? ¿Quizás porque se hayan considerado como unos artefactos más próximos al dominio de la ingeniería mecánica por

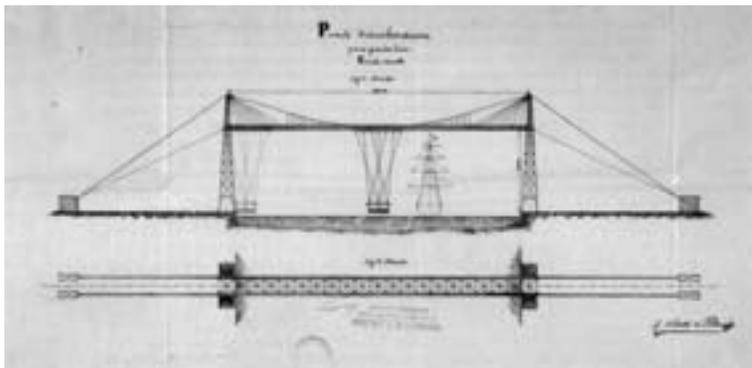


FIGURA 9.
Grabado del Puente Transbordador
de Portugalete.

la importancia de sus mecanismos? A este último respecto, merece la pena significar un sector con afinidades con el de los puentes móviles, del que ha quedado una huella más profunda: la ingeniería de esclusas, de compuertas de presas o diques secos y las grandes grúas portuarias que comparten con los puentes móviles la importancia de los mecanismos, y en los que el progreso se evidencia con más claridad. Todo lo móvil parece más perecedero que lo fijo aunque, quizás, comparar la perdurabilidad de las obras a las que estamos haciendo referencia, pondría en entredicho esta aparente evidencia. En todo caso, este tipo de obras pone de manifiesto la importancia de concebirlas para que puedan ser mantenidas (el mantenimiento es como el alimento que permite vivir a nuestras obras) y hace bueno el aforismo ingenieril que proclama que: *«para que una obra dure toda la vida, tiene que estar toda la vida en construcción»*.

No son, en proporción, muchos los puentes móviles de una cierta envergadura construidos en el mundo. En nuestro país, se pueden citar el de la Sevilla 92 (imagen de una época tan próxima que hoy nos parece tan lejana) y el de Cádiz (inaugurado el 28 de octubre de 1969 con proyecto, a lo que se dice, del ingeniero de caminos Antón Durán), son de los poquísimos ejemplos que prolongan los que tiempo atrás permitieron a ciudades como Bilbao, con sus puentes móviles, tratar de salvar, como en los antiguos castillos, el cerco amurallado de la ría y contribuir a configurar así el desarrollo de una ciudad que hoy se está renovando con infraestructuras soportadas por puentes fijos para salvar la ría que ya no podrá ser navegada y que asiste silenciosa a su transformación.

Relacionaremos a continuación algunos ejemplos internacionales construidos en las últimas décadas, que pueden ser síntesis de tendencias que se perciben y de rangos de utilización.

Viajemos para ello a Bizerta, en Túnez, donde al final de la década de los 70 se construyó un puente basculante de una sola hoja, con 75 metros de gálibo libre horizontal y un sistema móvil del tipo de rueda (sistema Scherzer) con cremallera. Obra de concepción francesa, con tablero constituido por dos vigas en celosía, tipo Warren de 8,30 metros de altura total, separadas 13,66 metros entre ejes que se salvan mediante losa ortótropa sobre vigas transversales soldadas al cordón inferior de las celosías laterales.

Entre los puentes giratorios de acero se puede citar, por su envergadura, el construido en la década de los 60 por los alemanes en el Canal de Suez, en El Ferdan, salvando una distancia entre ejes de 167,50 metros, con vuelos sobre el canal, por tanto, de 83,75 metros y tramos laterales de 74,95 metros a muy poca altura de las márgenes del canal.

En el entorno de Seattle (¿la creatividad de su industria aeronáutica habrá contribuido a la creatividad de su música y de sus puentes?) compiten en eficacia túneles, puentes fijos, puentes flotantes de hormigón y puentes móviles, como el giratorio de doble hoja proyectado en 1990 para cruzar —con un esviaje de 45° y una distancia entre ejes verticales de rotación de 145 metros—, los 75 metros de anchura de navegación del río Duwammish.

Para gálibos horizontales importantes, los puentes levadizos han sido una de las soluciones frecuentes. Citemos, por ejemplo, el Kattwyk-Hubbrücke de Hamburgo para ferrocarril, de principios de la década de los 70, con un tramo central suspendido de 106,10 metros, que permite un canal de navegación de 100 metros y que se eleva para alcanzar un gálibo vertical de 53,0 metros.

Unos años antes, en febrero de 1967, se puso en servicio el de Martrou, cerca de Rochefort, para cruzar el río Charente sustituyendo el viejo y emblemático puente transbordador de la saga de los construidos por Arnodin, situado 250 metros aguas abajo. Dos cuidadas vigas en celosía, tipo Warren, de unos 7,00 metros de canto total, salvan un vano de 92,43 metros.

Los franceses han construido algunos puentes retractables de pequeña entidad en El Havre, Cherburgo y Saint-Malo. Merece la pena señalarlo como merece la pena también recordar las menos conocidas experiencias de la ingeniería rusa con base en San Petersburgo en las que, quizás, puedan encontrarse las huellas intelectuales de Agustín de Betancourt. Lo cierto es que la escuela rusa, en tiempos recientes, hacia 1990, construyó un puente levadizo de 84 metros de luz y con gálibo vertical de 55 metros en la ciudad de Los Arcángeles (que, al menos, en cuanto a nombre, compite ventajosamente con Los Ángeles) y hay también referencia de otro en construcción en los 90, de 124 metros de luz.

Entre las obras recientes de gran envergadura, hay que citar dos puentes basculantes: el del Galata en Estambul, con dos hojas de 42 metros de vuelo que permite un gálibo de navegación de 80 metros, y sobre todo, el basculante de una hoja, integrado en el emblemático puente Erasmus de Róterdam: salva una luz de 57 metros con un esviaje de 67^º, permitiendo un canal de navegación de 50 metros; el tablero tiene 35,8 metros de ancho ocupado por calzadas para vehículos, bicicletas, peatones y tranvías eléctricos.

Y para acabar este brevísimo recorrido por la historia de los puentes móviles, conviene citar el que fue inaugurado en noviembre del 2001 en

Egipto, para cruzar el Canal de Suez cerca de la ciudad de Ismalía. Se trata de un puente giratorio para tráfico ferroviario, construido con potentes vigas en celosía, que salvan una luz total de 340 metros, lo que le convierte en record del mundo. Situado en un paraje desolado su tipología le exige ocupar, al abrirse, amplios tramos de desérticas riberas.

5. El futuro de la Ría y sus puentes

Los puentes previstos en algún plan territorial los sitúan a ras de Ría y, al hacerlo, reivindican para el Bilbao metropolitano una imagen como la creada en París por el Sena, exquisito río agazapado entre muelles y bellos puentes que son calles sin comercios. Aunque quizás, lo que se está planteando inconscientemente es un proceso de cobertura virtual de la Ría, que sería el punto final de una historia iniciada mucho tiempo atrás. Porque de la Ría natural se pasó a una Ría progresivamente humanizada, a una Ría infraestructura que luego se comenzó a sentir como una Ría obstáculo y que ahora puede convertirse en una Ría que sea una calle visual. En algún momento, alguna mente peligrosa llegó a pensar incluso en convertirla en colector enterrado.

Pero, no ocurrirá tal cosa, porque la Ría, el Ángel de la Guarda de Bilbao, encontrará el lugar que le corresponde en las mentes y en las sensibilidades de planificadores e ingenieros.

La ausencia de reflexionadas, debatidas y claras directrices para el futuro de la Ría se percibe también en los más recientes puentes que se han construido y en los que se están planificando o proyectando. Los últimos puentes construidos (figura 10) —proyectados por ingenieros de prestigio bien ganado— no están, sin embargo, entre lo mejor de sus obras. En parte, porque se les ha dado un problema inadecuadamente planteado, acotando así su pensamiento y sus posibilidades creativas y fomentando, a modo de compensación, el alarde. Un puente es parte de un recorrido y no se debería proyectar sin poder debatir su ubicación, la geometría impuesta por el itinerario determinante, sin asumir que la funcionalidad del puente es más que la generada por el tráfico de vehículos a los que va a soportar, que el puente se debe también al futuro de la Ría, que tiene que resolver la comunicación con las márgenes, ser pieza esencial en la urbanización de un amplio entorno, preservar los valores visuales existentes, potenciarlos en la medida de lo posible y crear otros nuevos.

No es lo que ha ocurrido. No es lo que parece que vaya a ocurrir. El criterio general que, a mi entender, debería presidir cualquier iniciativa urbana, tendría que ser el de preservar la Ría y no limitar su futuro. Que

pueda ser, como ha sido y aún mejor, un puerto fluvial, un hermoso cauce navegable siquiera hasta el límite señalado por el puente de Euskalduna. Que los puentes que se construyan para comunicar las márgenes sean los menos posibles y estén adecuadamente situados. No consuman Ría y preserven sus muelles.

Los túneles fluviales son también soluciones posibles para comunicar márgenes, y hoy la Ría acoge los construidos para el Metro, la obra más importante y de mayor trascendencia que se ha construido en el entorno de la Ría y a través de ella, en la larga y rica historia de Bilbao. Bilbao tiene un puerto exterior del que cada vez tiene que estar más cerca. La industria que colonizó y domesticó las márgenes de la Ría para apropiárselas, debería dejar ahora su sitio a un desarrollo urbano muy complejo de concepción y gestión. Lo que será posible si resulta deseable para los que habitando el entorno de la Ría quieran ser solidarios con ella y continuar prosperando juntos.

FIGURA 10.
Pasarela de Pedro Arrupe
sobre la Ría de Bilbao.



6. Colofón

El afecto por una Ría esencial y por sus puentes me ha inspirado los comentarios que he dejado escritos. A otros lectores les sugeriré otras sensaciones, y al hacerles mirar para atrás, les dará la oportunidad de reflexionar sobre el presente, que es donde se está construyendo el futuro de la Ría de todos y de su entorno urbano. Cómo proyectar el futuro, hacia dónde nos dirigimos, a dónde queremos llegar, es el reto que nos plantea la reflexión sobre la Ría y sus puentes. Algún día, no muy lejano, algún historiador (que no tiene porqué ser licenciado en Historia) o algún ingeniero (que deberá tener los conocimientos que atesoran los historiadores) escribirá la biografía de los puentes más modernos construidos sobre la Ría. Tendrá muchas dificultades para describir las decisiones con las que se justificaron el número, ubicación, geometrías y tipologías, así como las vicisitudes de su construcción. Porque escasea la información veraz y son pocos los cauces para serenas reflexiones y debates en los que podrían quedar constancia de la génesis de los puentes y de las esperanzas que justificaron su construcción, para poder contrastarlo con unas realidades que acaban estando a la vista de todos.