

Iñaki Uriarte

LA incipiente expansión de Bilbao al otro lado de la Ría por la anteiglesia de Abando entorno a su ayuntamiento en la campa de Albia y los bordes fluviales de Ripa y San Vicente, frente al Arenal, exigía la construcción de un nuevo puente aguas abajo de los ya existentes, San Antón y el colgante de San Francisco que era peatonal. En el Pleno municipal del 20 de mayo de 1844 se presentó un plano del prestigioso arquitecto bermeano Antonio de Goycoechea (1800-1866) autor también del colgante, que con ciertas modificaciones impuestas por el Ministerio de Gobernación, especialmente en su tramo central, sería aprobado por Real Orden de 18 de abril de 1845. Existía recelo en la Junta de Comercio por las afecciones que causaría a la navegación y las actividades portuarias. Las obras empezaron poco después siendo inaugurado el 23 de enero de 1848, con el nombre de la reina regente Isabel II. La misma dedicataria y similar tipología que el construido en Sevilla también conocido como Puente de Triana.

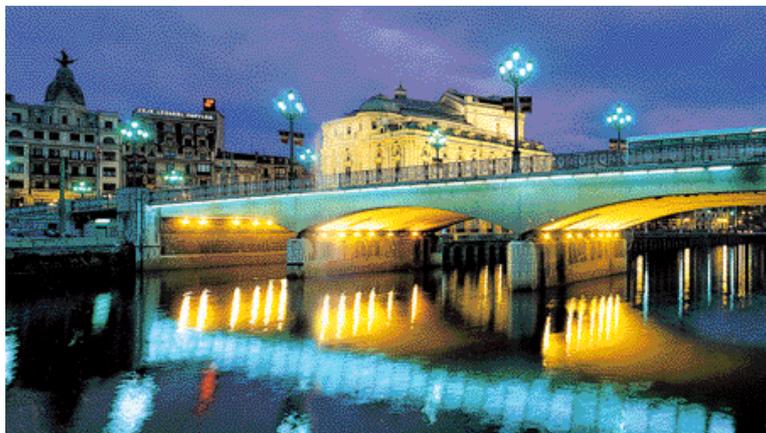
Construido sobre cuatro pilas de piedra en la Ría que crearán cinco arcos de 11 metros de luz y otros tres más reducidos en las orillas, dos en el Arenal y el otro en Ripa, formados por seis cuchillos arriostados de fundición cada uno. El tramo del centro se elevaba en dos mitades accionadas por cadenas con unos contrapesos ocultos en cuatro templete de columnas corintias que le otorgaban una especial y original configuración. El hierro fue fabricado en la fundición Santa Ana de Bolueta, y representa la proto-industria siderúrgica. Propiedad de accionistas, comerciantes e industriales, era de peaje ya que la otra margen era ferrona, con astilleros y se implantaba el ferrocarril por lo que parecía de más porvenir que la propia margen bilbaina, la derecha. El cuadro de Juan de Barroeta y Anguisola (Bilbao 1835-1906), Puente de Isabel II, es su referencia más conocida.

Deterioro estructural

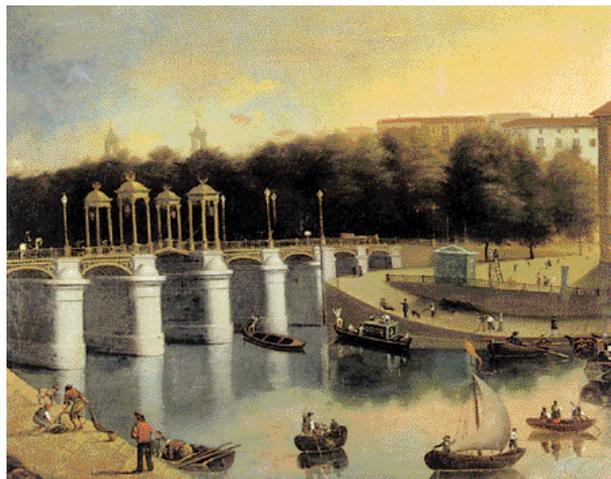
Debido al intenso y pesado tránsito originado por las obras de la estación terminal del Ferrocarril del Norte (Bilbao-Tudela) en Abando que se inauguraría en 1863 y posteriormente el progresivo movimiento de carruajes y mercancías por la calle de la Estación (actualmente Nafarroa) ocasionó un gran deterioro estructural, especialmente al tramo levadizo, por lo que se suprimió la maniobrabilidad desmontando dichos tramos, haciéndose fijo y reforzando el resto en 1867. A partir de entonces hacia los muelles aguas arriba, principalmente el del Teatro, sólo pasaban gabarras.

Dañado por un bombardeo en el asedio de Bilbao durante la II Guerra Carlista el 2 de abril de 1874, pocos días después, la noche del 11 al 12, fue parcialmente destruido por una riada. De esta estructura, según una acertada investigación del aparejador Joaquín Cárcamo, se reutilizaron los cuchillos de uno de sus arcos para la construcción en 1876 del puente en la desembocadura del río Udonde en Leioa sobre la carretera de la Ría. (*Periódico Bilbao*, diciembre 2006).

Dada la precaria situación se decide la construcción de uno nuevo en su mismo emplazamiento que se encargó al ingeniero Aldolfo de Ibarreta (1829-1893) de acuerdo al "Proyecto de reconstrucción del



Puente del Arenal en su estado actual



Puente de Isabel II, c.1850 Juan de Barroeta

puente de Isabel II en Bilbao" realizado en 1875 quien dirigió las obras iniciadas un año después. Construido en piedra y ladrillo con dos pilas y tres arcos muy rebajados sobre el cauce y dos arcos secos menores en cada lado sobre los muelles de Ripa y del Arenal siendo inaugurado el 1 de diciembre de 1878. Inicialmente tenía una anchura de 12,40 m. entre barandillas. Su trazado se prolongaba en línea recta al llegar al Arenal, modificando la anterior curvatura hacia el Teatro Nuevo lo que permitió la creación de un amplio espacio, a nivel inferior del tablero, ante su fachada. Asimismo se acordó que el se denominara Puente del Arenal.

Tuvo una trascendental importancia urbanística ya que unía dos pueblos y también dos comarcas. Era el último enlace entre orillas, desde Bilbao hasta el Puente Transbordador Bizkaia inaugurado en 1893 en la desembocadura de la Ría a 13 km. Constituía la primera puerta del Ensanche, que se desarrollará a partir de 1876 desde el Casco Viejo y el acceso a las estaciones del ferrocarril de

San Antón de 1893 y de Portugalete, inaugurado en 1888.

En 1894 el Ayuntamiento ante la congestión de paso existente en el puente decidió su ampliación pero conforme con algunas soluciones presentadas convocó un concurso dos años después que se resolvió en 1897, premiando la propuesta del arquitecto Enrique

puente adquirió una imagen muy diferente, de puente metálico ocultando su realidad constructiva.

El puente ha sido una referencia de actividad, pujanza y modernidad urbana testimoniado tanto en las tarjetas postales de la época como en el descriptivo cuadro de Darío de Regoyos (1857-1913), El puente del Arenal, de 1910.

El puente ha sido una referencia de actividad, pujanza y modernidad urbana

Epalza (1860-1933). Consistía en ensanchar hasta 17,20 metros el puente manteniendo la obra de fábrica de 10 metros de anchura y construir dos andenes a cada lado de 3,5 m. En 1903 se anuncia el inicio de las obras de ampliación. Se realizó adosando lateralmente arcos de hierro de idéntica curvatura que los existentes de piedra y sustituyendo la balastrada pétreo por otra metálica, por lo que el

Dinamitados

Como los otros ocho puentes que entonces existían fueron dinamitados y destruidos la noche del 18 al 19 de junio de 1937 por orden del Comité de Defensa del Gobierno de Euzkadi, ante el asedio del fascismo sublevado. Poco después la Oficina Municipal de Puentes Fijos de Bilbao, dedicada a la reconstrucción impulsó la urgente reconstrucción de cuatro

nuevos en los mismos lugares y tres, los móviles y el puente-trasbordador se reconstruyeron, cambiándoles sus nombres originales por otros de militares y alusivos a la dictadura. Los puentes hasta este momento, incluso en su reconstrucción, fueron proyectados casi todos por arquitectos e ingenieros vascos.

Durante el período de reconstrucción se instaló aguas abajo, en la embocadura de la calle Villarias un puente provisional de madera sobre gabarras flotantes que se adaptaba a la situación de la marea, realizado por el ingeniero Militar, comandante Cipriano Arbex Cusi.

Puente actual

Sobre la misma traza y emplazamiento de pilas del anterior se construyó uno nuevo de hormigón armado con el tablero levemente inclinado, más alto en el Ensanche, apoyado sobre rótulas metálicas en pilares y estribos. De 19,70 metros de anchura y 62,30 de luz repartidos en tres vanos similares de 19,36 metros, 18,98 y 18,05 y gálibos de 4,70 metros 4,50 y 4,00 respectivamente y otros secos en las orillas para el paso del tren y la continuidad del muelle. Al desaparecer por la citada demolición la antigua pintoresca estación del F.C de Portugalete, conocida como La Capilla, se cubrieron los andenes creando una interesante terraza mirador sobre la Ría y el Casco Viejo al nivel del puente, lo que permitió una mejor presencia urbana de la estación de Santander y del edificio de la Bilbaina.

El puente es un notable proyecto en estilo racionalista de los reputados ingenieros de Caminos Canales y Puertos, José Entrecanales Ibarra (1899-1990) y René Petit de Ory (1899-1989). Debido a la reducida amplitud de la calle Nafarroa que impedía la continuidad de cualquier ensanchamiento, mantuvo la misma sección transversal con una anchura entre barandillas de 19,83 metros repartidos actualmente en una calzada de 7,04, paso del tranvía 3,43 y dos aceras asimétricas, la próxima al Arriaga 5,49 y la otra 3,91. Paulatinamente ha ido perdiendo elementos complementarios ornamentales fundamentales que le dotaban de monumentalidad en sus extremos como las peanas para unos mástiles. Probablemente por una lectura estilística que los hacía ver como una simbología franquista, se le llamó Puente de la Victoria, pero adecuada a su lenguaje formal. Más recientemente, en julio de 1996 incomprensiblemente se eliminó su bella barandilla racionalista por una incongruente reproducción y ampliación de la barandilla de acceso a unos retretes que existían en la Gran Vía. Asimismo se colocaron unas farolas inadecuadas de estilo clasicista. El paso del tranvía y la colocación de postes para sostener la catenaria han agravado la correcta percepción de este puente. Aún en la actualidad sigue siendo fundamental en la movilidad urbana.