

# La pasarela peatonal de la Ribera

Elias Mas Serra

AL hablar, en el número anterior, de la casa de Azurdui, hicimos incidencia en el paisaje urbano de la zona que, de ser el punto en el que coincidían la casa torre y el arco de entrada a la Plaza Vieja, pasaría a identificarse, a partir de los años veinte del siglo XIX, con la nueva mole neoclásica de viviendas y, sobre todo, con el puente colgante de cadenas de San Francisco.

Desde la progresiva evolución de la villa gótica y sus ensanches, se había ido haciendo manifiesta, con el tiempo, la necesidad de disponer de un segundo puente aguas abajo.

Este puente, que sería denominado como de San Francisco, por unir la Villa con el convento de tal nombre, se ha venido configurando, a lo largo de nuestra historia urbana, como una referencia característica en el punto donde hoy podemos encontrar la denominada pasarela peatonal de la Ribera.

Uno de los primeros documentos que da fe del puente y nos permite tener una somera aproximación gráfica al mismo, lo constituye el plano levantado por Gabriel Baudwin en 1739. En todo caso los testimonios gráficos de la existencia o previsión del puente no se anticipan mucho más allá de tal fecha, toda vez que en grabados anteriores a 1707, inclusive, no se ve reflejado dato alguno de lo que sería este importante hito urbano.

## Una permanencia histórica

La aspiración a la creación del mismo, no obstante, se remonta, prácticamente, a la existencia del Convento de San Francisco en la margen izquierda de la Ría.

De hecho, la ubicación de Bilbao y del recinto religioso a ambos lados del cauce, propició, desde tiempos tempranos, la reclamación de un paso peatonal entre ambas riberas.

## En 1792 se construyó una pasarela de madera cuyo autor sería el académico Alejo de Miranda

No fue, esta, una decisión fácil sino más bien controvertida. En concreto, la Corporación Municipal de Bilbao no vio con buenos ojos la creación del puente en cuestión que, ya en 1509, era —a través de una ejecutoria real, confirmada en 1511— una posibilidad de conexión entre ambas márgenes de la Ría.

Dicha ejecutoria otorgaba al Convento, la facultad de llevar a cabo tal paso, cosa a la que se daría comienzo hacia el cuarto final del siglo XVI.

Iniciado el primer estribo del puente, un "aguaduchu" puso de manifiesto una serie de problemas de "hidraulicidad" de la Ría que incidieron, supuestamente, en la subsiguiente inundación de la Villa. La circunstancia incrementó la oposición existente para la construcción del nuevo puente y ésta se vio demorada hasta entrada el siglo XVIII. Fue entonces cuando un primer puente de pie-

dra y un segundo de madera se sucedieron en el emplazamiento inicial en cuestión.

Recoge, el referido plano de Gabriel Baudwin de 1739, la imagen del primer puente de piedra. Este puente, sin embargo, había sucumbido, el 1 de noviembre de 1737, al embate de una riada. Lo que, en todo caso, no hace más que probar que el plano del espía inglés, aunque editado dos años más tarde de la desaparición del puente, había sido levantado, con toda probabilidad, entre 1735 y 1737; los escasos dos años en que permaneció en pie esta primera fábrica.

Ya en 1792 se vuelve a construir una nueva pasarela en el viejo arranque del puente. Esta vez se ejecutaría en madera y su autor sería el académico Alejo de Miranda.

Este puente, ponderado por algunos autores, tendría, en su proyecto, su pequeña historia. Así el diseño inicial lo fue de los arquitectos Juan Bautista de Orueta y Juan de Zabala, sobre la base de la instancia de un particular: D. Do-

Pasarela peatonal de la Ribera



Plano de Gabriel Baudwin, 1739

tido, un cambio tipológico significativo a la hora de abordar la ejecución del paso entre San Francisco y la Ribera.

Cambia, ciertamente, el modelo de puente, el gálibo para embarcaciones se disminuye y, para el tablero de paso, se empiezan a planear y abordar las dificultades que la topografía genera en los accesos al mismo. Por otra parte, sus estribos y soportes se sitúan en tierra firme sin necesidad, por ello, de afectar a la hidraulicidad del cauce. Una consecuencia de lo dicho son las interesantes obras de arquitectura neoclásica que se dispusieron para soportar las cadenas (y

rán de aquel lejano puente de Alejo de Miranda.

Así ocurrió, con el citado puente colgante de cadenas de Goycochea (1828-1852), con el posterior puente colgante de cables de Goycochea y Uhaqón (1855-1873) y, más recientemente, y en clara precedencia a la obra actual, con la pasarela de hierro proyectada por Pablo de Alzola (1881-1937).

Esta interesante infraestructura fue destruida en la Guerra Civil de 1937 como los restantes puentes de la Villa.

Para sustituirlo se encargó al arquitecto, de origen bermeano, Fernando Arzadun, el proyecto de una

## La actual pasarela peatonal fue proyectada en 1938 por el arquitecto bermeano Fernando Arzadun

luego los cables) en sendas cabezas de puente.

Desde entonces y hasta nuestros días, la pasarela de la Ribera, con carácter peatonal, se diseñará teniendo en cuenta estas precisiones y de las mismas surgirán interesantes soluciones que no desmerece-

mos la actual pasarela peatonal que es la que hoy conocemos.

Fernando Arzadun, nacido en Bermeo el 27 de junio de 1893 y fallecido en Madrid el 24 de septiembre de 1951, es uno de los arquitectos vascos que participaron en la evolución racionalista de los

años treinta del siglo XX.

Obras conocidas del mismo lo son: dos edificios en la calle Buenos Aires (1938, 1944), en uno de los cuales colaboró con Pedro Ispizua, la casa "Kikumbera" en Bermeo (1930) y la pasarela peatonal de la Ribera que proyectó en 1938.

En estas obras emerge su talante racionalista, si bien con las matizaciones de carácter expresionista, tan comunes en la arquitectura vizcaína de la época.

La casa "Kikumbera" y el puente que nos ocupa, tienen un significativo papel como obras destacables de este autor. La primera constituye un incontestable testimonio del mejor racionalismo vasco. La segunda desarrolla un elegante ejercicio estructural que resuelve, de una manera discreta los importantes problemas de topografía y vialidad que impone el emplazamiento a caballo de la Ría.

Se resuelve, en su esencia, en forma de un arco parabólico que une Marzana con la Ribera. De la clave de dicho arco, surge un tramo recto que enlaza con el trazado de las calles Conde de Mirasol y Aréchaga a través del pequeño espacio público superior de Marzana.

Organizada, estructuralmente, sobre la base de dos vigas articuladas por tres rótulas que quedan inscritas en el tablero de canto variable, la solución hace gala de una feliz esbellez a la que solo se superponen los diseños de la barandilla en la que se manifiestan las características leves del estilo del propio Arquitecto.

El tiempo no ha tratado con el mismo preciso esta interesante obra de arquitectura, cuya calidad la hacen comparable a las pasarelas recientes de nueva creación en la Villa.

Destacan, en este maltrato, tanto las conducciones vistas adosadas de mala manera a la estructura del puente, como los aditamentos de iluminación de escaso nivel de diseño e impropios de la seria arquitectura a la que sirven.

En todo caso, ahí está esta pasarela que ha prorrogado en el tiempo a otras avanzadas obras, de las que hemos dado testimonio y que dan medida de la verdadera cultura y del acertado talante urbanista de quienes nos precedieron.