

# Tres técnicos para el "Puente de Begoña, de Buenos Aires, o del Ayuntamiento"

María Jesús Cava Mesa

**Al catalogar la obra de Ricardo Bastida <sup>(1)</sup>, la participación de este notable arquitecto en la construcción de los dos puentes móviles bilbainos se presenta de manera algo imprecisa. De otra parte, es habitual ver cómo en la cultura popular los hechos históricos se desdibujan, a veces por razones intencionadas, y en otras, por una inercia que desafortunadamente aquilata creencias de forma errónea. Merece la pena aclarar -por ello- algunos aspectos relativos a los orígenes de este proyecto que hoy sigue siendo una bella realidad morfológica en la Villa del Nervión y el Ibaizabal: el puente del Ayuntamiento**

LA idea de construir nuevos puentes conecta con el Plan de Enlaces que en 1923 tuvo por objetivo la resolución del tráfico en Bilbao, una ciudad que ya soportaba graves problemas de fluidez en sus comunicaciones internas. Cuajaban por entonces asimismo los planes de expansión que ensoñaba la municipalidad, a tenor de las anexiones que hubieron de celebrarse.

Desde el mismo inicio del siglo XX, voces muy autorizadas en la Villa no sólo pertenecientes al capítulo profesional relativo a obras y arquitectura, sino a diversos sectores de la economía más activa (Banca, Comercio, etc.) habían trasladado a las autoridades locales sus necesidades potenciales. La capital vizcaína se mostraba inquieta por el auge que desde la última década de la centuria se había dejado sentir. El boom económico de los años 90 del siglo XIX se había traducido en espectacular incremento industrial, y exigía una adecuación en infraestructuras de las que la Villa bilbaina carecía o tenía en precario. Se hacía ineludible, por consiguiente, colmar un anhelo sensibilizado al compás de la modernización: Bilbao crecía en talla demográfica. Las incorporaciones de Abando y de Begoña en 1870, y la de Deusto en 1924, fueron operaciones inevitables en esa dinámica expansiva.

El Ayuntamiento de la Villa, la Diputación Foral, la Junta de obras del Puerto, la Cámara de Comercio y demás organismos asociativos de relevancia en la decisión económica, se mostraron favorablemente predispuestos a llevar adelante un plan global, el Plan General de Accesos para Bilbao, que analizaría la idoneidad del emplazamiento y tipología de los puentes nuevos a construir en una ciudad a falta de ellos.

**El Alcalde Federico Moyua (1924-1930) impulsó el planeamiento de nuevos enlaces para Bilbao**

## Comisión responsable

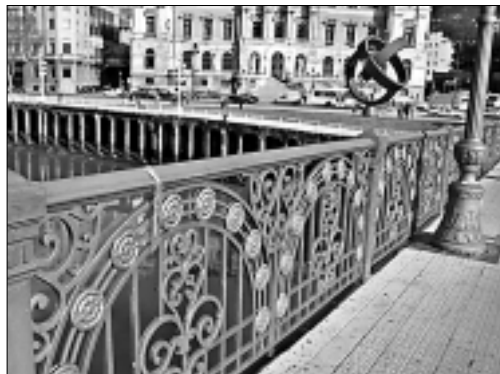
El 26 de Marzo de 1924 una Comisión responsable formada para tal fin ratificó la opinión de Ricardo Bastida relativa a la idoneidad de trazar un puente que uniera Deusto y el Ensanche, aunque no fue hasta 1929 cuando la decisión administrativa considerara el camino expedito para iniciar el trámite en la aprobación de proyectos y para sacar a pública subasta la adjudicación de los mismos. Sobre el asunto ya escribimos en este periódico hace tiempo.

El puente de Begoña representaba, de otra parte, una reacción lógica, consensuada popularmente, ya que la idea de unir Abando, con el Ayuntamiento, y con Begoña, era parte de la lógica urbana demandada desde que se produjera la anexión de esta anteiglesia.

Hasta el momento, el puente del *perro chico* o *perrachica* había

constituido un icono de la industrialización. Era, en verdad, un puente móvil, obra del ingeniero inglés Brahon, quien se inspiró en el Puente Madison de Chicago, y que desde 1892 había hecho las delicias de los bilbainos. La cultura del hierro se imponía en esa década, y el emblema de aquella construcción lo sería un año después -con mayor trascendencia- el *Puente Colgante o de Vizcaya* (1893), que representaba la culminación de una épica económica que erigía a la capital vizcaína en señora de la nueva economía industrial: el primer puente transbordador del mundo.

Los dos tramos móviles gemelos del puente del *perro chico*, anclados a pivotes verticales situados en las orillas, dejaban pasar las embarcaciones, al abrirse, colocando sus brazos paralelos a las márgenes, y en direcciones opues-



Barandilla del puente, estilo art deco



Puente del Ayuntamiento. Foto Aitor Ortiz

estribaba en el carácter de fijo, o de móvil.

Las líneas del trazado que propuso se habían expuesto con antelación por V. Gorbeña, fallecido para entonces. Con profesionalidad y sentido de la honradez, Ricardo Bastida anotó que éste se las había trasmitado en 1913, durante el tiempo en que Gorbeña había sido director de las Obras del Puerto de Bilbao. La solución "Gorbeña" era la del boceto de puente móvil, la otra, resultaba una variante de la anterior.

La filosofía de Bastida se resume brevemente: puentes que pasaran desapercibidos, que fueran "lo más transparentes, a fin de no cortar a la vista ese trozo de la ría tan interesante", ni hacer perder a ésta su "verdadero atractivo: su continuidad".

En el móvil, sin embargo, apuntó que se exigía el sistema de doble balsa, o de dos tramos basculantes. "Único en boga hoy en los Estados Unidos, en casos como el nuestro", subrayó (años 20).

En ambos casos había partes comunes que a efecto de costes llevaban a pensar en sumas reducidas, al evitar decoraciones superfluas. Los planos indicaron las particularidades de los estudios que fueron definidos como "bocetos". La anchura del puente se estableció en 25 metros y la luz de 44 metros (según exigían las autoridades de las Obras del Puerto). En las previsiones avanzadas entonces se puso de relieve la confianza en la capacidad productiva de las empresas vizcaínas, ya que tanto la estructura metálica del hipotético puente fijo, como las obras de fábrica podían ser asignadas a firmas bilbainas; la estructura del móvil, su maquinaria, etc. se había presupuestado por la Chicago Bascule Bridge Company de Chicago, experta ya en la construcción de puentes de esta clase en Estados Unidos.

Ricardo Bastida presentó de manera somera un presupuesto para el previsible puente móvil de 3.599.980 pesetas (coste total del puente móvil). Los gastos de conservación anuales se estimaron en torno a las 30.000 pesetas; cantidad idéntica a los gastos de energía y sueldos.

## Keller, Rotaeché y Ortiz de Arturián

El área metropolitana de Bilbao, en definitiva, ponía sus primeros cimientos.

A la hora de concretar el tipo idóneo de puente que uniese las dos márgenes, sin obstaculizar el tráfico portuario, la identificación del Michigán Boulevard Bridge de

tas. Pasado el tiempo la utilidad de este puente comenzó a cuestionarse y la sustitución por un puente nuevo entró en debate técnico.

Como hemos señalado, en estos años de la década de los 20, Ricardo Bastida actuaba como protagonista de los anteproyectos de puente fijo y móvil en la prolongación de la calle Buenos Aires, y en

la decisión a adoptar para el de Deusto.

En el primero de los casos, se le había pedido el tanteo de dos soluciones por el Ayuntamiento, y a juicio del conocido arquitecto, las opciones tanto de fijo como de móvil eran "fácilmente construibles e idénticas". La única diferencia contenida en su anteproyecto,



El puente del *perro chico* recién construido, 1892. F. Errazquin



El puente del *perro chico* llamado también "giratorio"



El puente, abierto

Chicago pudo ser uno de los idóneos, pero la literatura de ingeniería de quienes intervinieron en la construcción de los puentes móviles de Begoña y de Deusto, es decir, de los ingenieros Rotaeché y Ortiz de Artiñano, además del propio Ricardo Bastida, consultor del Ayuntamiento en aquella fecha, tuvieron otras referencias.

Creada la Dirección Facultativa de Puentes por el Ayuntamiento en 1928, efectivamente se dio una colaboración estrecha entre los tres responsables. Participación conjunta de Ignacio Rotaeché y Ortiz de Artiñano, en el de Deusto. Y en el caso del "Puente de Begoña, de Buenos Aires o del Ayuntamiento" –dado que las tres nomenclaturas fueron habituales, por tiempos–, existen ambigüedades a cerca de la autoría del proyecto definitivo. Cabe señalar –eso sí–, que Ricardo Bastida había presentado dos anteproyectos en 1923 y 1927, en calidad de arquitecto municipal, primero, y como jefe consultor técnico de servicios municipales más tarde.<sup>62</sup>

En el proyecto final llevado a cabo por Rotaeché y Ortiz de Artiñano, efectivamente sus principa-



Vista actual del puente. Foto M. J. Cava

## El puente del *perro chico*, obra del ingeniero Brahon, estuvo inspirado en el Puente Madison de Chicago, 1892

les responsables, las farolas, las barandillas y las casetas tienen, como se ha dicho, el toque del conocido arquitecto, con el resabio de sus aficiones *art decó*, fácilmente identificables.

Según detalla E. Bastida, una vez celebrado el Concurso Internacional de Urbanismo convocado en Bilbao para promover soluciones de cara a su expansión, su abuelo, el arquitecto Bastida, que había competido frente a otros colegas afamados como Emiliano Amann, Federico Ugalde, Cesar Cort y otros, recibió el encargo del alcalde Federico Moyúa para que estudiase la construcción de un nuevo puente frente al Ayuntamiento de la Villa. Al parecer, ambos personajes simpatizaron en lo público y en lo personal, y de hecho, así se deduce de varios gestos de confianza deparados por el síndico hacia el arquitecto municipal. Junto con Marcelino Odriozola, con quien colaboró en varios proyectos y Luis Escario (ingeniero), se plantearon los primeros análisis del anteproyecto. El hasta entonces vigente puente giratorio –llamado de la *perro chico* o *perro chico*, pese a ostentar oficialmente el nombre de puente de Begoña–, era peatonal, lo cual significaba un déficit en la relación que ambas márgenes debían fomentar. Rom-

per aquel aislamiento era esencial en momentos de auge económico.

Y fue Emiliano de Amann quien organizó la gira que les llevó hasta Chicago, a raíz del Congreso Eucarístico Internacional de 1926. Una comitiva diversa en la que, además de Ricardo Bastida y su hijo mayor, estuvieron varios arquitectos vascos, y algunos religiosos como el jesuita P. Vilarino.

### Memoria histórica

R. Bastida recordando años después los tiempos de la guerra civil (1936-39), transcribió de forma reveladora algunos datos sobre su participación en estos proyectos. Con gran elegancia y es talante tan particular de gran hombre –como de hecho fue el arquitecto Bastida–, presentó la etapa en esas breves Memorias con cierto toque de ironía y pesadumbre.

"Extraño olvido de un doble pontificado"<sup>63</sup> llamó su autor a la situación creada con los dos puentes, pues: "Yo había intervenido eficazmente en el proyecto y dirección de obras de los dos puentes móviles, el de Begoña y el

de Deusto; a esta intervención llamo mi doble pontificado".

Ciertamente, tras asistir al Congreso Eucarístico de 1926, había elaborado un anteproyecto para el de Begoña, en doble formato: una solución fija y otra móvil<sup>64</sup>.

El fue también quien puso en relación al Ayuntamiento con un famoso ingeniero americano, Mr. Keller, que para la fecha había construido, según el bilbaíno, más de 300 puentes móviles. Personaje internacionalmente conocido éste, fue invitado a venir a Bilbao, y según los testimonios escritos que hemos podido consultar<sup>65</sup>, Bastida no dudó en afirmar: "nos ayudó mucho".

Lo cierto es que el arquitecto

Bastida se definía como "coautor" de los proyectos, junto con Ignacio Rotaeché y José Ortiz de Artiñano, en cuanto a los definitivos proyectos de ambos puentes, así como codirector de las obras de construcción. Y escribió, asimismo: (...) "*por una delicadeza del excelente alcalde D. Federico Moyúa, fui yo personalmente quien designó a dichos señores Rotaeché y Ortiz para colaborar en el proyecto y dirección, pues el Sr. Moyúa me pidió le diese dos nombres*". Según esto, el alcalde expresó su consentimiento a lo que el asesor municipal propuso.

Como es bien sabido, R. Bastida pudo igualmente intervenir en la reconstrucción de ambos puentes, de nuevo por encargo del Ayuntamiento, una vez que Bilbao fue incorporada a territorio del bando nacional y después de la voladura que las tropas en retirada produjeron a todos los puentes bilbaínos.

Tras ser reconstruidos (26 de Octubre de 1939), el entonces alcalde (Oriol) en un discurso al aire libre, a raíz de una de estas reinauguraciones, dijo textualmente: "Entre los técnicos autores de este proyecto hay uno cuyo nombre no puedo silenciar que es el ingeniero José Ortiz de Artiñano". A nadie se le escapó, y menos a Bastida, que el nombre de Rotaeché fuera silenciado,

intencionadamente, dada su pertinencia relevante al PNV. Pero él mismo fue también objeto de silenciamiento oficial, lo que quiso interpretar de este modo: "fue seguramente por ignorar en absoluto mi intervención en aquella obra que se estaba inaugurando: pero si quiera a este acto fui invitado por el alcalde, como asesor técnico del Ayuntamiento de Bilbao".

Bastida se atribuyó, como vemos, pese a esos olvidos –intencionados o no–, el que "casi puede decirse que es obra mía (el puente del Ayuntamiento reconstruido), al menos en su concepción general y su trazado".

Si la memoria histórica tiene sentido en sí misma, lo tiene por cuanto la reconstrucción objetiva de los hechos es una cuestión ineludible.

Sirvan, por tanto, estas puntualizaciones, tomadas de la sinceridad de un relato privado y de otros recursos documentales escritos, gracias a los que documentamos –con claridad– los pasos de la decisión y de la participación de los tres técnicos que intervinieron en la construcción de los puentes móviles de Bilbao. Tanto en lo concerniente a su primera etapa constructiva, como en la posterior a la guerra civil, es evidente que quienes estuvieron implicados en su factura, con la cuota de responsabilidad profesional oportuna, fueron tres nombres. Si bien es verdad que el proyecto definitivo, en ambos puentes, tuvo oficialmente en Ignacio Rotaeché y José Ortiz, a los responsables inmediatos de los mismos.

Así se confirma en los proyectos firmados, únicamente, por ambos (Rotaeché y Ortiz de Artiñano) y que fueron llevados a cabo, antes de producirse la guerra civil de 1936.

(1) FORASTER, JR.; BASTIDA, E.; PEREZ DE LA PEÑA, G.: Ricardo Bastida arquitecto. Bilbao 2002 (inédito).

(2) BASTIDA, E. Ibidem, p 37 y ss. Al ser incompatible el cargo de arquitecto municipal con el ejercicio privado de la profesión, R. Bastida dejó este puesto en el Ayuntamiento en 1927. Pero indicamos en un reciente estudio, su permanencia en calidad de jefe consultor no le alejó definitivamente del proyecto.

(3) BASTIDA, R. Algunos apuntes de nuestra guerra civil, 1936-39 (inéditos). Apartado 65, p.108.

(4) AB. Anteproyectos para el puente de Begoña.

(5) Agradecimiento que hacemos explícito para Dña. Carmen Bastida.



Reconstrucción del puente después de la Guerra