

# Un Coloso de Hierro trasladado al Papel

## Protagonista de la Historia Postal de Bizkaia

Si bien en Abril de 1997 la figura del Puente Colgante apareció en un sello conmemorando el Centenario de la Escuela de Ingenieros de Bilbao, no fue hasta 10 años después, 24 de Abril de 2007, cuando por fin la Filatelia cumplió con un olvido imperdonable, del que ahora se cumplen cinco años. Justo tras haber sido nombrado Patrimonio de la Humanidad el Puente Vizcaya fue estampado, para la eternidad, en un precioso sello en huecograbado en blanco y negro, como su propia figura y con el color típico que lo ha vestido hasta hace un año, para ahora lucir un espectacular y elegante “Vena Rojo Somorrostro”.



El Coloso de Hierro de los cien nombres apareció finalmente en un sello que recorre y recorrerá el mundo dejando boquiabierto a todo aquél que admire su imponente estampa. Curiosamente en el 97 fue la imagen de la Escuela de Ingenieros, una institución que tuvo más de una polémica con su ideólogo y constructor, D. Alberto de Palacio y Elissague, pero ahora entra en la historia del correo por méritos propios.

Este centenario llamado Puente Vizcaya, Puente Colgante, Puente Palacio, Puente de Portugalete y de muchas formas más, es técnicamente un “Puente Trasdador de Estructura Metálica” y lleva desde su inauguración el 28 de julio de 1893 funcionando, día y noche, de forma ininterrumpida salvo un corto lapsus de tiempo en el que debió ser reconstruido tras su destrucción por las tropas republicanas en su retirada al ser derrotadas en el frente de Bilbao. Salvo ese espacio de tiempo este singular Puente ha servido de nexo de unión entre ambos márgenes de la Ría del Nervión, sin impedir en ningún momento el tráfico marítimo que llegaba al Puerto de Bilbao, es precisamente por esta circunstancia por la que el Puente de Portugalete tiene esa estructura tan particular y singular. No se podía impedir el desarrollo de las comunicaciones en un momento tan crucial como la industrialización en una zona que fue motor de la economía española.



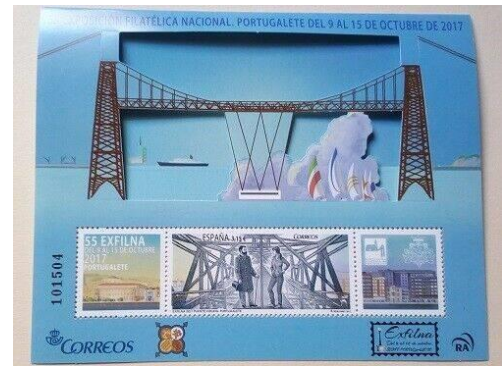
**Tarifa A**

**Portugalete**

000000 0000-0000-000



D. Alberto de Palacio (1856-1939) terminó sus estudios de Arquitectura en Barcelona y los completa en París en los campos de ingeniería, matemáticas, astronomía y medicina. Por su estancia en la capital francesa conoce la obra de Eiffel y queda maravillado, se ha dicho muchas veces que fue su discípulo pero fue más un admirador y un seguidor impenitente. Entre las obras de D. Alberto se encuentran El Palacio de Cristal del Retiro, La Estación de Atocha y la Cimentación del Banco de España en Madrid, particularmente dificultosa para la época, por encontrarse con corrientes fluviales subterráneas.



Sin duda su obra culminante es el Puente de Portugalete, que es monumental en todas sus medidas desde sus 63 metros de altura máxima hasta sus 160 metros de longitud del larguero de donde pende “la barquilla” en la que los viajeros salvan la separación de la ría. Este larguero se apoya a 45 metros con unos cables que dieron grandes problemas al ideólogo del proyecto quien tuvo que recurrirse al francés M. Fernando Arnodin quien salvó todas las dificultades y compró la patente tras la construcción de este puente, dedicándose posteriormente a construir otros Puentes Colgantes por todo el mundo (Francia, Inglaterra, Alemania, Argentina, etc...).



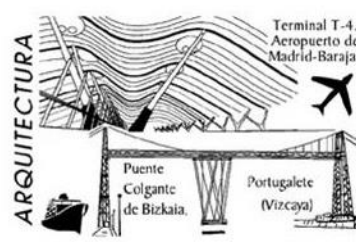
Otros de sus números nos hablan de un peso 800.000 kilos y de una capacidad aproximada para 150 personas y unos 9 vehículos tras la última modernización, 15 vehículos hace unas décadas. El coste de su construcción fue de 808.911,60 pesetas y el precio del billete ascendía a 10 céntimos por viajero en 1ª y 5 ctm. en 2ª, si bien las “máquinas de vapor” de la época debían abonar 3 pts. por hacer el viaje. Se tardó en construir algo más de tres años y todos sus travesaños metálicos están unidos por remaches, algo muy característico de la construcción metálica de la época.



Del Puente Colgante se pueden contar mil y una historias, pero quizás la más impresionante es que después de 127 años sigue funcionando como el primer día, cumpliendo con la función que le fue encomendada por su ideólogo, sigue siendo el medio ideal y sigue permitiendo el tráfico marítimo sin ninguna molestia.



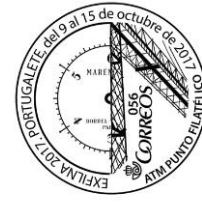
Si bien su figura no ha estado presente en los sellos hasta hace bien poco, relativamente, la filatelia no le ha olvidado y tanto él como su creador han sido protagonistas de un importante número de matasellos conmemorativos, pues los vizcaínos hemos tenido claro que su importancia se merece estar en todos los aspectos culturales y creativos de nuestra vida.



Y en las vidas de muchos que no son portugalujos, ya que el legado del Puente alcanza otras latitudes, ya que se multiplicó por Europa y América y ahí fue dejando sus descendiente, ejemplo de ello son los aún en pie, puente de Rochefort en Francia y Rendsburg en Alemania, que se utiliza así mismo como acueducto ferroviario. Entre otros.



El Puente Colgante es quizá la Obra de Ingeniería Mastodónica más imitada y reproducida del mundo, pues además de los ya citados tras la compra de la patente por parte de Arnodin, el francés se dedicó a reproducirlo por todos el planeta, empezando por Europa: Ruan, Rochefort, Nantes, Marsella, Brest y Bordeaux en Francia; Osten, Kiel, Rendsburg, y Mönchengladbach en Alemania; Runcom, Newport, Milddesbroug, Warrington y Londres en Inglaterra; Maarssen en Holanda; Volgogrado en Rusia



Para después, tras pasar por Bizerte en Túnez saltar el Gran Charco y construir al otro lado el Atlántico los de: Duluth en Minnesota y Chicago en Estados Unidos; Rio de Janeiro en Brasil.

Y con una mención especial a los tres Puentes Transbordadores que se construyeron en el Rio Matanzas, más concretamente en Riachuelo (Buenos Aires) de Argentina, siendo presidentes Nicolás Avellaneda, en buen estado, pero fuera de servicio desde 1947. De los otros dos, el primero se construyó el

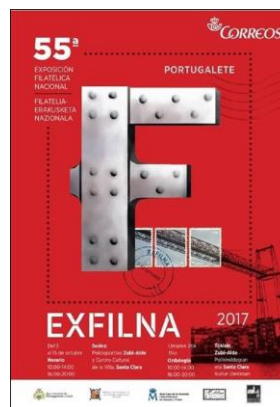
1914, bajo la presidencia de Sáenz Peña, un puente privado que daba prolongación a la calle Garibaldi y que fue desmontado entre los años 1965/68. El tercero data de un año después 1915 bajo la presidencia de Urquiza, también Puente privado que prolongaba la Avd. Regimiento de Patricios y que fue desmontado en los mismos años que el anterior 1965/68.



En los primeros tiempos y hasta casi cumplir el siglo, este Coloso fue un medio de transporte que sirvió como máquina fundamental para la industrialización y el auge de esta. No se hubieran entendido los grandes astilleros, ni las grandes metalúrgicas sin él, la expansión de la demografía y la imperiosa necesidad de expandir el terreno habitable, a la par que la movilidad de los/as trabajadores/as, no hubiera sido posible sin la visión de D. Alberto de Palacio.



Pero el cambio del paradigma económico surgido tras la gran crisis de los 80 y la necesidad de los Portugalujs y Vascos de reinventarse, tras la desaparición de las grandes fábricas y, hicieron que el modelo productivo variase y ahí, de nuevo, el Puente se convierte en protagonista y se ofrece como atractivo turístico y como complemento ideal a la nueva forma que tuvieron que reinventarse. Es por ello que casi 130 años después tengamos al Transbordador, como protagonista de nuestras vidas, acompañándonos en nuestra historia.



*Portugaleta 23 de mayo 2020  
Gaizka Sola*