

Bizkaia Zubia

KULTURA ONDAREAN ZENTROA
CENTRO DE PATRIMONIO CULTURAL

EUSKO JAURLARITZA



GOBIERNO VASCO

KULTURA SAILA

DEPARTAMENTO DE CULTURA

Zubia

Duela 112 urte, 1893ko uztailaren 28an, Bizkaia Zubia inauguratu zen, herritarren artean "Puente Colgante", "Portugaletoko Zubia" edo, besterik gabe, "Transbordadorea" deritzona.



Bizkaia Zubia Ibaizabal ibaiaren ahoan ("Bilboko itsasadarrean") kokaturiko garraio-azpiegitura da, Bilboko estuario nabigagarria XIX. mendera arte itsasora irekitzen zen gunean kokatua. Bizkaia Zubia bidesaripeko transbordadore-zubia da, eite guztiz funtzionala eta erabilgarria duena, estetika inola ere bilatu gabe, paradoxikoki, ezin ederragoa. Ekimen pribatuak sortu, diseinatu eta eraiki zuen 1887 eta 1893 urteen artean, bere burdinazko gorputz eskergaren bitartez Portugalete eta Getxo udalerrietako gaur egungo hiri-lurzoru biak elkartzeko.

Bizkaia Zubia zubi eseki transbordadorea da, garai bateko burdina-mea garraiatzeko aire-tranbien jarraitzailea, arkitektura minimalistaren erakusgarri bikaina. Metalezko egitura du, errematxatutako 51 metroko lau sareta-dorrek eusten dutena, kable bidez tenkaturikoak eta binaka lotuak. Bi dorre-bikote horien artean, ertzetik ertzera, kable parabolikoak hedatzen dira, eta kableetatik zintzilik 160 metroko taula, urazaletik 45 metroko altueran itsasgoran. Taulatik gurdi mekaniko bat lerratzen da, nabigazioan enbarazurik ez egiteko moduan, eta gurditik zintzilik plataforma bat, ontzixoa alegia, ibaiertzaren mailan, dozena bat auto eta berrehun pertsona garraia ditzakeena batetik bestera.



Tresna mugikor honek bi ibaiertzak lotzen ditu, gau eta egun etenik gabe modu jarraian. Zubiak ia sei milioi bidaiari garraiatzen ditu urtean eta 24 orduz egunean eta

365 egunez urtean jarduten du lanean etenik gabe.

Funtzionalki duen eraginkortasun horretaz aparte, bere eraikuntza elementuak, neurriak eta proportzioak aintzakotzat hartuta, Bizkaia Zubia erreferentzia ederra eta apartekoa da eskualde honetan. Bere eitearen indarrak eta garraiobide moduan betetzen duen funtzioak, gainera, eragin handia izan dute inguruko hirigintza-eraketaren taxukeran.

Munduan lehena



Bizkaia Zubia mundu osoan eraikitako lehen zubi eseki transbordadorea da. Horrenbestez, XX. mendeko lehen herenean European eta Amerikan ugaritu ziren antzeko trepeta askoren aitapontekoa da. Horietako zazpi oraindik ere zutik daude, baina beren kontserbazio egoera kaskarragoa da. Hona zein diren transbordadore-zubi horiek: Rochefort (mende atarian, 1900an, inauguratua) Frantzian, Newport (1906), Warrington (1908) eta Middlesbrough (1911) Erresuma Batuan, Osten (1909) eta Rendsburg (1913) Alemanian, eta La Boca auzokoa (1915) Buenos Aires-en, Argentinan.

Bizkaia Zubia inauguratu zen egunean ekaitz gogor batek jo zuen Abra ingurua -Bilboko itsasadarra itsasoratzen den badia- eta horrek bertako aire sargoria garbitu zuen. Orduan lotu zituen zubiak, behin betiko, itsasadarraren bi ertzak, bere alimaleko gorputza metalikoaren bitartez.



Alberto de Palacio Elissagüe arkitektoak 1888an egin zuen Bizkaia Zubiaren proiektua, artean hogeita hamaika urte baino ez zituela. Aurretik Frantzian bost urte igaro zituen, eta hango lan publikoen irudiez begi-niniak beterik itzuli zen, eta kolkoa saint-simonismoaren idealez mukuru, zeinek gizadiaren

aurrerabideak industriarenarekin eskuz esku joan behar zuela aldarrikatzen baitzuten. Bilbotartasunak -burdinaren hiria sorleku alegia- lagunduko zion, bestalde, material berriaren ahalbideak begiztatzen.

Modernotasuna hiru ardatzotan islatzen da Bizkaia Zubiaren baitan, adierazpide dotore, aurrerakoi eta gain-gaineko batez: baliabide doituak, eraikin soila eta arkitektoaren figura hartzea gizartearen eskakizunei erantzuteko teknologiaz baliatzen den espezialista legez.



Burdinaren Urrezko Aroa



Bizkaia Zubia Europako Industria Iraultzatik geratzen den monumentu handietako bat da. Euskal burdingintzaren milakako tradizio-bidean gorengo ikurra eta gailurra da, jarduera horrek berebiziko garrantzia izan baitzuen Europako Atlantikora begira dauden herrialdeen historian eta Latinoamerikarenean mendez mende. Bilboko itsasadarraren bokalean altxatzen da, itzel, iragan metalurgikoaren lekuko. Handik hona Bilbo erabat mudatu bada ere, euskal industriaren Urrezko Aroko burdinazko ikurrak bere horretan iraun du.

XIX. mendearen bukaera aldean, itsasadarra trabaz eta egokieraz nahasturiko arragoa zen: itsasontzi-trafiko handia, marea biziak, haizete beldurgarriak eta milioi erdi bidaiari urtean ertz batetik bestera txalupetan igaroz, nola edo hala ontziratuz eta lehorreratuz, nabigazioaren behaztoparri.

Zubi bat baldintza horietan eraikitzea gaitza zen, oso. Baina ez ezinezkoa. Goizalbako langarra bezala, itsasadarreko uraren gainean zabalkunde ekonomiko eta urbanistiko baten lainoa lehertzear zegoen. Inoizko aberastasunik handiena zeukan Bilbok esku-eskura, bere etorkizunaren jabe eta gidari.

Burdin-mearen ustiatze masiboa hasi zen, esportazioari



begira. 25 kilometro luze baino gehiagoko burdin-zain jori batek, zeinari esker Koroa Espainiarrak aurretik inperioko herriak eraldatzea lortu baitzuen, une horretan harritzeko moduko loraldi kapitalista ekarri zuen, esportazioaren eta industriagintzaren sarearen bitartez.



Meatzaritzaren trafikoak ontzi-konpainien zabalkundea ekarri zuen, eta, horren ondorioz, baita beste hainbat jarduerarena ere. Askotariko banku modernoak jaio ziren, konpainia hidroelektrikoak, aseguruena, kimikoak, paper-konpainiak... Azken batean, eredu ekonomiko berri bat ernatu zen, kapitalismo industrialean goitik beheraino sustraituta.

Aurreko burgesia merkantil tradizionalak plutokrata berriekin bat egin eta elite ekonomiko oparo bat sortu zen, hor mende aldaketaren garaisuan. Bilboko burgesia eraginkor honek emango zuen Abra ingurua eraldatzeko bultzada, eta Bizkaia Zubia izango da industria zibilizazio jaioberriaren garaitza-arkua.

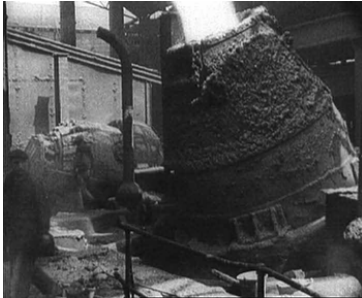
Goi-agintariz osaturiko gizarte-klaseak Portugaleteko Erdi Aroko hiribilduan eta Getxoko hareatzetan ezarri zituen bere uda garaiko bizitegiak. Itsasadarraren ezker aldeko gainerako eremuan, ordea, egundoko industria garapena piztu zen, eta horrekin batera, ordurarteko paisaia aski idilikoaren gainbehera hasi.

Orduko Getxon eta Portugaleten "glamour" halako bat senti zitekeen, Brighton, Montecarlo, Baden-Baden edo Montecatini hirietakoaren antzekoa, edo gertuago Donostiaren kutsukoa. Ezkerraldeak, bitartean, Manchester, Gales edo Rhur-en arroako eredua islatzen zuen.



1893an, zubia eraiki zenean, udako turismoa zen Getxo eta Portugaleten jarduerarik nagusia. Baina poliki-poliki, industriagintzak Portugaleteko hondartza "jan" zuen heinean, burgesiak Getxora jo zuen.

Bizkaia Zubiak, Bilbo eta Getxo arteko tranbiak bezala (horra burdinazko taupadak ematen dituen beste tramankulu bat, 1893an inauguratua) inguruko bizitegiak behin betiko finkatzeko bidean oinarritu zuen bere bideragarritasuna. Eta hori ez zen Europako beste antzeko zubi askotan hala gertatu, denborarekin galdu egin baitziren.



Bizkaia Zubia kultura industrialaren lekuko miragarria da, ez bakarrik materialak eta teknikak XIX. mendeko bigarren erdialdeko Industria Iraultzako adierazgarrienak direlako, ezpada ere herri batek bere natura-inguruan egokitze eta bizimoldea hobetzeko ahaleginean, bai eta herritarren arteko komunikazioa errazteko bidean ere, ingeniartzaren garaipentzat har daitekeelako.

Ehun urte baino gehiago igaro eta gero, Bilboko itsasadarraren bi ertzak lotzen dituen monumentua bere betiko tokian dago, XIX. mendean eraiki zenetik hona bere benekotasunari eutsi dio, oso-osorik, bai eraketari bai jatorrizko diseinuari dagokionez, eta bai lehengaiei eta konponketa-teknikei dagokienez. Leial atxiki ditu, beraz, orduko kokalekua, izpiritua, erabilera eta adierazpidea. Babes-neurri legezkoak ditu, gainera, eta kudeaketa-bide egokiak, ondorengo belaunaldiei begira ere kontserbazio egoera onean segitzeko.

Ametsa edo negozioa

Biak biltzen ditu zubiak. Alberto de Palacio-k 1887an ezagutu zuen Ferdinand Arnodin kontratista. Frantsesa txundituta geratu zen Palacio-ren proiektuarekin eta berak aurretik erabilitako kable bidezko zubigintzaren teknikak jakinarazi zizkion. Horrenbestez, transbordadore den aldetik, Palacio-ren sorkaria da Bizkaia



Zubia, eta esekia den aldetik Arnodin-en emaitza. Zorionez, ametsa eta negozioiak batzen ditu; horregatik da hain zuzen originala eta berritzailea.

Zubia bera bezain berritzailea da hura finantzatzeko erabilitako diru-iturria. Itsasadarren bazterretan dirutza handiak egiten ari ziren une hartan bertan; diru-oparotasun horren jabeak ez ziren ausartu bi ertzak burdinazko zubi batez lotzeko proiektuan esku hartzen, ez meatzaritzako handikiak, ez ontzi-jabe aberatsak, ez bankariak ezta Penintsulako siderurgia-gune handienaren patroirudunak ere.



Proiektuaren izaera berritzaileak atzera eragiten die Bilboko finantzen Olinpoan bizi diren handi-mandiei, fidagaiztasuna erakusten dute. Tarte laburreko bidaiari-garraioa ere ez zaie negozio emankorra iruditzen. Baina merkataritza eta industria munduko hamabi enpresari apalek, ordea, kemen biziz ekin zioten proiektuari. Horien artean bat nabarmendu zen, lanaren benetako enpresagizon gisara: Santos López de Letona.

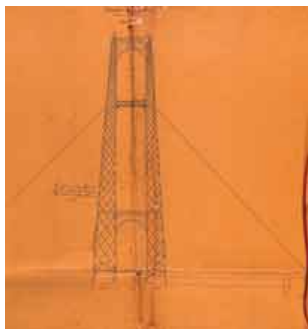


López de Letona-ren garrantzia bereziki azpimarratzekoa da, Euskal tradizio ekonomikoaren eredu-eredukoa delako: indianoa, Amerikan aberastutako etorkina alegia.

Europara dirutza oparo batekin itzulita, Zubiaren proiektuan inbertitzea erabaki zuen, industriaren aurrerabidean zeukan sinismen itsuaren erakusgarri, etorkizunari aurrea hartzeko sen berezia agertuz. Baltzuan diru-ekarpen handiena jartzeaz gainera, portaera bare baina zorrotza azaldu zuen, Palacio, Arnodin eta Konpainiako kideen artean piztutako kalapitak sosegatzeko. Eta ez ziren gutxi izan, ez horixe.

Izan ere, Bizkaia Zubia eraikitzeko lanak poliki joan ziren, zailtasunez eta ikamikaz beterik. Hasierako proiektua ez zen konplitu, ez baldintza teknikoei dagokienez, ezta baldintza ekonomikoei eta epeei dagokienez ere. Aski da esatea hasi, 1890ko abuztuan hasi zirela, giro ezin baikorrago batean; baina 1891n izugarri geldoa zen lanen aurrerapena, lege-arazoak, eraikitzailearen

errezeloak eta bazkideen mesfidantza tarteko zirela. Halako moduz non monumentua, egin ez egin, arrisku bizia egon zen proiektua.



Palacio zuzendari teknikoaren eta Arnodin kontratistaren arteko desadostasunak berehala sortu ziren. Arnodin-en gogoan enpresa-ikuspegia zegoen, eta Palacio-renean zubiak amets pertsonal bizi-bizia irudikatzen duen, etengabeko hobekuntzaz hornitua eta behin betiko planorik onartzen ez zuena.

Halabeharrez, frantsesaren pragmatismoak talka egin zuen euskaldunaren neurritz gaineko irudimenarekin. Inbertitzaileek ez zuten ulertzen sortzailearen eta negoziatzailearen arteko dema hau, eta mesfidantzaz ikusten zuten nola ari ziren norgehiagoka. Gainera, atzerapenez atzerapen Administrazioak lanbaimena berritu ezik, haien aurrezkiek erreka joko zutela jakitun ziren, eta horren estuasuna areagotzen zien.

Lana hain zen berritzailea eta arkitektoaren burua gogotsua, non transbordadorea eraiki ahala aldatuz baitzihoan, eta aldatu ahala birsortu. Aurrez ikusteko sen handia erakutsiz, halako batean Palaciok proposatu zuen zubian "kafetegiak edo jatetxeak, igogailuak eta goiko pasarela bat" jartzea. Igarri zuen egituraren ahalak aisiarako baliabide bikainak eskaintzen zituela, adibidez Abrako hondartzetako udako giroan integratzeko.

Bazkideek begi onez hartu zuten ideia, baina Arnodin-ek mesfidantzaz erantzun zuen: berarentzat hasierako proiektua "eraikin arin merke bat" zen. Palacio-k eta Arnodin-ek eskuz esku jarraitu zuten aurrera, gehienetan



zalantzati eta elkarri atzerapenen erantzukizuna egotziz: bata besteari fabrikazioa oso motel zihoala leporatuz, eta besteak sendaezinezko maladie des changements (aldaketa-gaixotasuna) halako bat zuela aurpegitaruz.

Baina, eragozpenak eragozpen, Bizkaia Zubia eraikitzeko lanean tematuriko gizataldeak gogor eutsi zion proiektuari, Alberto de Palacio-ren fedearaz kutsaturik eta garrantzi aparteko lan bat egiten ari zirela sinestuta. Ez zuten huts egin.

Mekano erraldoia bukatzeko falta zen azken pieza 1893ko uztailaren 15ean iritsi zen bertara: "Henri David" elikatzeko ur-punpa bat zen, Orleáns-en egina. Azkar muntatu zen dena ondoko etxe baten lehenengo solairuko arkuen gaineko plataforma batean. 24an zubia prest zegoen probatzeko. Makinak dardara egin zuen, ontzitzoa mugitzen hasi zen, kableak tenkatu eta, guztiarekin ere, metalezko hezurdura handiak zurrun eutsi zion, ez gezi ez bibrazio. Zubiak funtzionatzen zuen. Gaur egun ere bai.

Mundu osoko herentzia

arkitekturan eta tren-bidegintzan izandako berrikuntzak biltzen ditu bere baitan, halako moduan non emaitza original, eder eta orekatsua sortu duen, aldi berean bidaiarien garraioari erantzun egokia emanaz eta orografia konplexuko eta itsasontzi-trafiko korapilatsuko kokagune batera egokituz. Gainera, transbordadore-zubien tipologia aktitektonikoaren eta teknologiaren adibiderik behinena da. Eta bere kontserbazio-egoera bikaina da; izan ere, urte hauetan guztietan behin ere ez dio funtzionatzeari utzi eta, gaur egun ere, ezin hobeto betetzen du sortze beretik izan duen helburua.



Bizkaia Zubia eraiki ondoren, antzeko hogeitaz hamar transbordadoretik gora egin ziren European eta Amerikan. Ingalaterran bost egin ziren, Newporteko zubia barne. Warrington herrian egin zirenetako bat oraindik zutik dago. Halaber Middlesbrough-ekoa, 1911ko abenduaren 17an inauguratua, zerbitzua ematen duen bakanetakoa baita. Runcon eta Widnes herriak 1905etik 1961era bitartean -azken urte horretan eraitsi baitzen- lotu zituen zubiaren arrastorik ere ez da gelditzen, plaka besterik ez, haren oroigarri.

Alemanian hiru zubi transbordadore eraiki ziren; horietarik bi oraindik martxan daude. Kiel-eko zubia egiteko Frantziako zubietan garaturiko ezagutza baliatu zuten. Kalteak jaso zituen Lehen Mundu Gerran; 1914an zerbitzua bertan behera gelditu zen, eta 1919an behin betiko eraitsi zen "zaharkitua" zegoelako. Zorte hobea izan zuen Kiel-eko kanalaren gaineko Rendsburg zubiak: trenbide batek lotzen ditu bi ertzak, eta maiz samar tren bat pasatzen da gainetik. Bizirik iraun duen beste zubi alemaniarra, Osten-go zubi transbordadorea, eskualdearen jabetzakoa da, baltzu bat arduratzen da hura zaintzeaz eta mantentzeaz, eta turismo-gune garrantzitsu bat da.



Amerikan ere egin ziren horrelako zubiak. AEBko zubi transbordadore bakarra Duluth-en zegoen (Minnesota). 1905ean eraiki zen, baina 1930 eraldatu eta jatorrizko zubiaren egitura osoa aprobetxatuz, zubi altxagarri bihurtu zen. Oraindik zerbitzuan dago. Brasilen, 1915ean inauguratu zen Rio de Janeiro hirian "Ponte Alexandrino de Alencar" izeneko zubi transbordadorea, ingeniari alemaniarrek eraikia. 1935ean eraitsi zuten.



Horrenbestez, Amerika osoan zubi transbordadore bat aurki daitekeen herrialde bakarra Argentinaren Errepublika dugu, zehatzago esanda Buenos Aires-eko La Boca auzoa. Bertan hiru zubi eraiki ziren, "Puente Doctor Luis Sáez Peña", "Puente Capitán General Justo José de Urquiza" eta "Puente Nicolás Avellaneda" izenekoak. Gaur egun azkena baino ez da gelditzen, eta erabateko gainbeheran dagoenez egun batetik bestera lur joko du.

Zubi transbordadoreen sarea

XIX. mendearen bigarren erdialdean burdina Historiaren aurrerabidearen ikurra bilakatu zen. Gizarte modernoko eraikin arranditsuetarako lehengai gogokoena izan zen, makinak, itsasontziak, trenak eta tren-geltokietako estalki ikaragarriak,

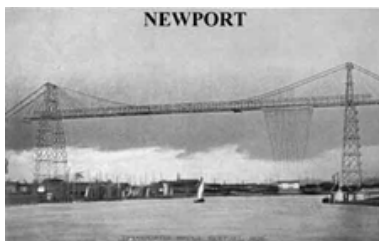


Eiffel-ena bezalako dorreak, mundu-erakusketetako areto itzelak eta, batez ere, Europako eta Amerikako zubi berriak, gero eta lerdengoak eta harrigarriagoak.



Hala eta guztiz ere, egitura hauen eraikuntza-eredu bitxia oso azkar desagertu zen, hainbat arrazoi direla medio: batetik, desmuntatzeko errazak ziren, kalteberak eta gerra garaietan estrategikoak, eta bestetik, okupatzen zuten lurzoruan eraikitzeko grina itsua zabaldu zen bake garaian.

Munduan iraun duten zortzi transbordadore-zubiak [Bizkaia (1893); Rochefort (1900) Frantzia; Newport (1906), Warrington (1908) eta Middlesbrough (1911)



Erresuma Batuan; Osten (1909) eta Rendsburg (1913) Alemanian; eta Boca auzokoa (1915) Buenos Aires-en, Argentina] kultur monumentu gisa sailkatuta daude bakoitza bere herrialdean. Baina guztien artean Bizkaia Zubia gailentzen da nabarmen, zaharrena delako, proportzioetan orekatuena, jatorrizko asmakuntza-patentea duelako, eta denetan ongien kontserbatzen dena delako.

Beraz, hamabi izan ziren Bizkaia Zubia eraikitzeko proiektuan inbertitzeko ausardia izan zuten ekintzaileak; gutxiago, ordea, Bizkaiaren zordun diren zubi transbordadore zaharretan zutik iraun dutenak: zortzi. Burdinazko arkitekturaren museo-pieza benetakoak, garai baten ikur petoak. Paradoxikoki, horietako bat, Alberto Palacio-ren zubia, aldi berean horien guztien aita eta ondorengoa da: lehendabizikoa, ongien kontserbatutakoa, zerbitzuan jarraitzen du eta zubi transbordadoreen munduko elkarte etorkizuneko baten bultzatzaile gogotsuena da.



Bizkaia Zubia sasoian dagoela ikusteko gogoratu baino ez da egin behar ehun eta hamaika urte daramatzala bere eginkizuna betetzen, lehen esan dugun moduan: egunean hirurehun transbordo baino gehiago, eta urtean batez beste sei milioi

bidaieri eta milioi erdi ibilgailu garraio Bilboko itsasadarraren ertz batetik bestera. Ez alferrik esan zuen Eiffel-ek berak, proiektua oraindik ontze bidean, Palacio-ren zubi transbordadorearen planoen berri jakin zuenean: "Ai euskaldun gazte horren proiektua sinatu ahal baneza!".

