

"Trabajo de Altura" en el Puente Bizkaia: más conocido como Puente Colgante de Portugalete

Temas: Casos de empresa

Por : Javier Goitia Blanco. Asesor técnico. El Transbordador de Bizkaia S.L.

Lectura estimada 8 minutos

Este “puente transbordador”, el primero y más viejo del mundo, es un puente único y singular, en el que se han rediseñado para ser más seguros los puntos sensibles dotándolos de los más modernos elementos de seguridad.



El Transbordador de Bizkaia S.L.





Foto 1: en el verano de 1940, dos obreros trabajan sobre los cables confiados tan sólo en su dominio del riesgo con la misma naturalidad que lo haría el propio Nick Wallenda

Quizás para muchos de los lectores sea familiar la silueta de este **Puente Colgante**, que este año cumple su **décimo aniversario como Patrimonio de la Humanidad**. Este Puente cada

año es visitado por casi cien mil turistas que, venciendo el vértigo, suben por el interior de las celosías de sus torres y pisan con cautela las mil tablas de su pasarela a cincuenta metros sobre el agua de una ría que bajo él comienza a ser mar.

Este **“puente transbordador”, el primero y más viejo del mundo**, tiene una historia cuajada de gestas de los héroes anónimos que –primero- subieron y encajaron uno a uno los infinitos hierros de su esqueleto para atenazarlos con remaches candentes y luego, durante los casi ciento veinticinco años que ya pasan desde que se iniciaran sus cimientos, han repuesto sus rasguños, engrasado sus ruedas, pintado su medio millón de rincones o engalanado sus cables cada nuevo “Día del Carmen” con las cuarenta alegres banderas que usan los marinos para comunicarse cuando ya nada funciona...

Hombres y algunas mujeres bravas que desde finales del siglo XIX han desafiado a la altura y a los consejos y han subido “a plomo”, doscientos cincuenta escalones, ¡que son muchos!, cuando bajo tus pies solo está el vacío y unos cuantos hierros cruzados.

No nos quedan imágenes de los herreros que aferraron en la altura pieza contra pieza hace ya tres siglos, pero quedan referencias en las hemerotecas del asombro que proyectaban sus movimientos inverosímiles a los cientos de curiosos que como hormigas estáticas miraban al cielo durante horas, no dando crédito a la velocidad endemoniada con que las grúas de vapor blanco y música tecno elevaban las piezas que eran cosidas al momento por media docena de herreros con alpargatas y boina.

Sí nos queda alguna imagen de cuando –tras la guerra civil- que para el Puente trajo el drama de su tablero dinamitado, volvieron a unirse las voluntades para rehacer el Puente, en una España de racionamiento y mil carencias. La boga decidida de unos ahorradores que rascaron sus esquilados bolsillos, de unos técnicos que pusieron lo mejor de sus conocimientos y de unos obreros que sólo pensaban en construir tras años de destrucción, hizo que el Puente volviera a ser Puente.

En la foto que se adjunta y que fue tomada el verano de 1940, se puede ver cómo se trabajaba en esa época, cuando apenas había Normas de Seguridad para el trabajo de construcción y los obreros eran más valorados cuanto mayor era su arrojo.

Primera línea de vida





Foto 2: en la foto superior: oficial y ayudante en un trabajo con nocturnidad y altura en la primavera de 1996, ultiman el cambio de una rueda del viejo carro, sujetos por las líneas de vida recién instaladas.

Pero no hay que ir tan lejos en el tiempo. Hace tan sólo veinte años, cuando “**El Transbordador de Bizkaia S.L.**” se hizo con la Concesión Administrativa para operar el Puente.

Los trabajos en altura se hacían con una gran dosis de bravura y sin apenas “EPIS”. Los engrasadores recorrían dos veces al día “aceitera en mano” los estrechos hierros del carro que lleva la barquilla, andando de puntillas a cincuenta metros del agua y esquivando los perfiles y la electricidad de la catenaria; los mecánicos cargaban con una rueda de sesenta kilos colgada de un gancho y el pintor, brocha en una mano y bote de pintura en la otra se movía como una bailarina parcheando cualquier mota que denunciara roña, mientras esquivaba a un carro que cargado con cincuenta toneladas, avisaba con su “taca taca” que llegaba.

La primera línea de vida se colocó en 1996 y aunque ahora nos parezcan rudimentarios los arneses y cables de guarda, entonces fueron un gran avance no bien comprendido por los propios usuarios.

Apuesta por la seguridad





Foto 3: La reposición de un yugo y péndola en los cables principales, exige una escenografía propia de circo

Desde el comienzo de la Concesión, esta empresa apostó por seguridad y ergonomía, por la aplicación inteligente, combinada y proporcionada de las nuevas tecnologías y por la formación de los trabajadores, especialmente del pequeño pero eficaz **“Equipo de Conservación”**, que

tan buena impresión causara a los analistas de la UNESCO cuando hace una docena de años escrutaba nuestro Puente para comprobar si tan pomposas referencias tenían fundamento.

Desde entonces se han eliminado o se ha reducido mucho la frecuencia de ciertas labores peligrosas, los elementos obsoletos se han rediseñado para ser más seguros y los puntos sensibles se han dotado de los más modernos elementos de seguridad.

Trabajos de apenas unas horas de duración y que antes se resolvían de manera precaria y peligrosa trepando por cables y péndolas, ahora se dotan de medios auxiliares que exigen semanas de trabajo y preparación.

El carro motorizado que sustituyó al viejo carro pasivo, aparte de reducir en un 90% las vibraciones del Puente, se dotó de unos andamios fijos casi imperceptibles, pero que transforman las antaño durísimas actividades periódicas, en un trabajo sin otro riesgo que el propio de trabajar con equipos pesados.



Foto 4: Acceso al carro desde el tablero





Foto 5: Revisión del “trolley” o tomacorrientes, labor que se ejecuta desde el propio carro

Aplicaciones tecnológicas

Como ejemplo de las últimas aplicaciones tecnológicas para mejorar la seguridad, el Puente dispone ya de una línea de vida integral de carril a lo largo de una de las escaleras de subida al tablero. El mérito es doble, porque estos elementos son relativamente fáciles de aplicar en elementos tecnológicos actuales como naves industriales, depósitos, chimeneas, instalaciones químicas y petroleras, etc., pero nuestro puente es único y singular, lo que quiere decir que nunca es fácil acomodarse a sus ángulos, a sus quiebros y a sus finas líneas...

No obstante esas dificultades, nuestro empeño y la buena disposición de la firma que las instala han conseguido un elemento más para que nuestros empleados (y quién sabe si algún turista valiente) suban a lo más alto llevando tras de sí al “Ángel de la Guarda” en forma de carrito.





Foto 6: Línea de vida vertical de carril y carrito





Colofón





Como colofón, una imagen de la Bizkaia del siglo XIX, cuando docenas de funiculares vaciaban el rico mineral de sus minas y los hombres que cuidaban de armazones, cables y vagonetas, posaban sin vértigo ante un fotógrafo nervioso que necesitaba diez segundos de exposición... ¡Qué tiempos aquéllos!

Puente colgante

promocion@puentecolgante.com