

**ALBERTO DEL PALACIO Y EL PUENTE COLGANTE DE
PORTUGALETE**

KOSME DE BARAÑANO Y JAVIER GONZALEZ DE DURANA

A principios del s. XX podemos encontrar dos tipos de arquitectura fundamentalmente: —una que tiende a preservar, como límite no transponible, el valor de la imagen (y una imagen anterior temporal y problemáticamente) —otra que expresa una tendencia práctica, operativa (en Alemania representada por la actitud sachlich), que se concentra en el significado de la tecnología.

Esta dualidad se da ya en los propios arquitectos en su mismo origen, en el lugar de su preparación y estudio. Los que responden a la primera actitud tipológica señalada son los titulados «arquitectos» y considerados en y por su época como tales esencialmente: provienen de la Escuela de Arquitectura, que es parte de la de Bellas Artes. Sólo saben de formas. Los que responden a la segunda no son arquitectos (paradojas y ambigüedades del lenguaje)... son los que pisan tierra y viven su época (y no sólo *en* ella) y sus descubrimientos, las nuevas técnicas... Provienden de la Escuela de Ingeniería. Como señala N. Pevsner en *La Ingeniería y la Arquitectura en el siglo XIX*: «el Movimiento Moderno no creció de una sólo raíz. Una de sus fuentes esenciales fueron William Morris y las Artes y Oficios; otra fue el Arte Nouveau. Las obras de los ingenieros del siglo XIX constituyen su tercera fuente, tan poderosa como las otras dos» (1).

Esta dualidad no sólo se da en la realidad como contrapuesta y enfrentada en la praxis cívica, una parte frente a otra, un edificio y otro, sino que también la podemos encontrar en una misma unidad arquitectónica como pueden ser las estaciones de ferrocarriles. Claramente se ve este binomio «ideológico» en varias estaciones, quizá en la mayor parte de ellas: por una parte y obedeciendo a la nueva época la zona de andenes se construye con las nuevas técnicas (y claro está necesariamente); por otra parte, la zona de

(1) N. Pevsner, *Pioneros del diseño moderno*, Ed. Infinito, Buenos Aires, p. 85. Así mismo añade con respecto a la ingeniería y al hierro como elemento constructivo primordial: «la arquitectura de la ingeniería del siglo XIX estaba ampliamente basada en el desarrollo del hierro primero como hierro fundido, después como hierro forjado, más tarde como acero. Hacia el final del siglo, el hormigón armado apareció como una alternativa. La historia del hierro como un material de utilidad más que auxiliar en arquitectura, comienza cuando la inventiva de la revolución industrial hubo descubierto cómo se podría producir hierro industrialmente, vale decir, después de 1750».

Así mismo hemos de decir que este trabajo depende fundamentalmente del citado estudio de Pevsner y de los importantes trabajos de Fullaondo.

entrada y vestíbulo —como zona cálida humana— conserva las viejas formas renacentistas, barrocas, etc. Con ello quizá se ayuda más a que el hombre pase del vestíbulo al tren como de una zona de amor, religión y paternalismo a una fría y quizá inhumana que corresponde al maquinismo de la nueva época (contradicción burguesa que por una parte añora los tiempos pasados y por otra desprecia la tecnificación, precisamente bajo la cual se ha convertido en protagonista de la vida social y en clase dominante). Excepción que confirma la regla puede ser la estación modernista de La Robla, en Bilbao.

Alberto del Palacio Elissague, ingeniero bilbaíno es expresión de la nueva cultura del hierro, como lo es a nivel internacional Gustavo Eiffel. La utilidad, como dirá el austríaco Loos, según ideas del Secessionstil del pintor Klimt, es lo primordial.

Así la sociedad bilbaína en esta época deseaba más que la austeridad el barroquismo y la ornamentación, y ciertamente sólo una sociedad que no desea ver las cosas tal como ellas son realmente puede estar enamorada de la ornamentación. Sin embargo Palacio Elissague se impondrá con el puente de Portugalete. Se impondrá por su utilidad, que lleva tras sí la nueva estética, y viceversa (2).

Alberto del Palacio 1856-1939 no se consideraba arquitecto, sino ingeniero (3); pero se nos aparece —en parte de su obra— como un verdadero creador, como un artista. Trabaja con un elemento de la nueva época, el hierro, quizá aún de una manera burda: el hierro está ahí, tal como lo exige y posibilita la técnica de su época, se nos aparece como «a la mano» parafraseando la terminología heideggeriana.

Como obra paradigmática de Palacio tenemos el puente colgante de Portugalete, puente que ha pasado a la historia del pueblo vizcaíno con un cierto matiz épico, por lo que representa su fortaleza de hierro (sustrato alimenticio y vivificador de la provincia durante siglos): superioridad en la infraestructura económica con todo lo que ella conlleva sobre las demás zonas y villas. Matiz épico que hoy es ya lirismo debido al inexorable paso del tiempo a las nuevas construcciones y técnicas. Y decía que ha pasado a la historia más por lo que representa que por su valor plástico, técnico y funcional. Y a causa de todo ello se nos presenta bastante difícil de analizar, pues como dice W. Benjamín «la recepción por parte de los contemporáneos es un elemento constitutivo del efecto que la obra de arte ejerce sobre nosotros, y cómo ese efecto se basa, no sólo en el encuentro con la obra misma, sino también con la historia que la ha hecho llegar hasta nosotros».

(2) «Los primeros puentes colgantes son chinos. El primero en Europa fue construido muy primariamente en Inglaterra hacia 1740. El primer puente de hierro —no colgante— es el puente de Coalbrookdale en Inglaterra, de 1777-81. Las posibilidades del puente colgante fueron vistas por primera vez en América por James Finley, quien construyó varios desde 1801 en adelante, el más largo de 92 metros. El puente de Menai por Thomas Telford, de 1815, es el primer ejemplo importante en Inglaterra», N. Pevsner, op. cit., nota 60.

(3) Sin embargo, parece ser que el único título profesional que Palacio obtuvo a lo largo de su vida fue el de arquitecto. Véase el número monográfico Nueva Forma dedicado a Palacio (enero-febrero 1971) en especial al estudio de J.D. Fullaondo.

En este sentido es interesante la historia que el mismo nombre del puente ha tenido. Desde el normal de puente de Portugaleta, puente Palacio, puente Arnodín y el oficial de puente de Vizcaya. Sobre todo la polémica onomástica se calienta en el año 1926, especialmente en la prensa diaria (4); síntoma por otra parte de una preocupación de la gente por las construcciones de su entorno.

Así el puente de Portugaleta, «el mejor puente colgante» (5) es testigo de su época por partida doble: como obra artístico-social y como obra técnica. En el primer aspecto nos muestra tanto una revolución en el material (expresivo y funcional) como una revolución en el pensar de las gentes (mejor dicho en el ver). No olvidemos que la técnica es para la arquitectura algo más que fuente de meras virtualidades expresivas. En el segundo aspecto nos muestra una revolución técnica, basada en el equilibrio de fuerzas, base de su poderío.

El puente colgante de Portugaleta es el primer ejemplo de acogimiento por parte de la arquitectura española de las estructuras metálicas. Es la estructura más representativa de una época, heredera del empuje de la revolución industrial, que encontramos en el Estado Español. El metal ha sustituido a la piedra. Las nuevas formas surgen de la unión entre estética y tecnología.

Como ha señalado Antonio Fernandez Alba «la contemporaneidad de una obra como la de Alberto del Palacio, en su sesgo más profundamente «arquitectónico» radica en haber sabido realizar una transposición del plano «metafísico» de la transcendencia en que se encontraba y se encuentra la gran arquitectura, al plano de la contingencia, al del uso social, operación intelectual que acarrea una disciplina difícil de realizar, pues lleva implícito el abandono y de forma más específica la renuncia de muchos atributos».

Por eso no podemos olvidar dentro de la historia de la arquitectura del País Vasco a este creador y artífice del Palacio de Cristal en el Retiro madrileño, de tantos y tantos proyectos monumentales, de simples tranvías aéreos de mineral que pueblan nuestras Encartaciones, y sobre todo por su genial y útil (desgraciadamente aún hoy) puente colgante (6). Si Bruno

(4) Doy algunas referencias de la prensa diaria como muestra de este interés. Abre fuego El Liberal 12.12.1926 con esta nota al pie de una gran foto: «El Puente Vizcaya que debería llamarse puente Palacio, honrando así al esclarecido arquitecto D. Alberto Palacio que lo planeó. Ha llegado la hora de pagar este homenaje a un vizcaíno de calidad, cuyos altos merecimientos fueron alguna vez injustamente postergados».

El Sol 14-12-1926: «Ha sido un ingeniero francés M. Le Roy el que ha reanimado el anhelo: Si se llama Torre Eiffel a la más bella de París ¿por qué no se ha de llamar puente Palacio al más hermoso de Vizcaya? Al más elegante de España, añadiríamos sin grave riesgo de equivocación».

El Sol 15.12.1926 es decir cuatro arios antes había sido la personalidad señora de Ramiro de Maeztu quien había propuesto cambio de nombre. Fue contestado al día siguiente por un accionista en El Pueblo Vasco 16.12.1922: «... se dió el nombre de Vizcaya Porque el finado don Santos de Letona. que cooperó con su iniciativa y su dinero a la construcción, se negó a que llevara su nombre, y propuso el de Vizcaya, entendiéndolo encajaba mejor que cualquier otro».

(5) Según me comunicó Bernardo Arrizabalaga el «puente colgante» de la canción popular no es el de Portugaleta.

(6) Es de destacar el artículo aparecido en el diario El País 22.9.1977 titulado *Sobre la arquitectura del hierro* y firmado por Mariano Navarro, en que se coloca a Alberto del Palacio (y fundamentalmente por la madrileña estación de Atocha) en el lugar que le corresponde.

Zevi y Giedion recuerdan en sus respectivas historias los puentes transbordadores franceses, hijos de la patente de Alberto del Palacio, cómo no hemos de reivindicar nosotros la memoria y la labor de nuestro paisano, y de nuestro puente, contemporáneos que no discípulos del arquitecto francés y su torre levantada en el Campo de Marte de París con motivo de la Exposición universal de 1889 (7).

(7) Remito al lector nuevamente al estudio de J.D. Fullaondo sobre Palacio, en que demuestra apodícticamente cómo el proyecto del puente quedó finalizado en 1887 y fue registrado en el Ministerio de Fomento el 1 de enero de 1888. Y como Arnodin compra la patente del puente de Portugalete con la que después pasará a construir los conocidos puentes transbordadores franceses.