

El Art Déco en Alcoy **Derivaciones contemporáneas**

JUAN FRANCISCO PICÓ SILVESTRE

EDITORIAL
UNIVERSITAT POLITÈCNICA DE VALÈNCIA



*El Art Déco
en Alcoy* *Derivaciones
Contemporáneas*

JUAN FRANCISCO PICÓ SILVESTRE
Mayo 2013

DIRECTOR: JAVIER POYATOS SEBASTIÁN



UNIVERSITAT
POLITÈCNICA
DE VALÈNCIA



UNIVERSITAT
POLITÈCNICA
DE VALÈNCIA

© Juan Francisco Picó Silvestre

Primera edición, 2013

© de la presente edición:

Editorial Universitat Politècnica de València
www.lalibreria.upv.es

ISBN: 978-84-9048-134-9 (versión impresa)

Queda prohibida la reproducción, distribución, comercialización, transformación, y en general, cualquier otra forma de explotación, por cualquier procedimiento, de todo o parte de los contenidos de esta obra sin autorización expresa y por escrito de sus autores.

THESIS ABSTRACT:

THE ART DÉCO IN ALCOY. Contemporary derivations

Art Déco was an artistic movement of Western culture which flourished mainly during the years between the two World Wars of the twentieth century. This work is a study on the Art Déco which developed in Alcoy at that time. The central element of Art Déco in Alcoy is the Bridge of San Jorge. This bridge, built between 1925 and 1931, is a major urban viaduct which became a powerful element in the development of the city. It was one of the first reinforced concrete bridges built in Spain, but, in addition to its advanced technology and urban values, it is one of the few examples of civil engineering with a formal Art Déco language. In order to better understand its context, its derivations and influences, it will be necessary to extend the scope of this analysis to establish the context in which Art Déco developed in Alcoy. Thus, the present study will consist of three parts, in order to explain this artistic production:

PART I CONTEXT

To start, the characteristics of Art Déco will be illustrated: how this movement was generated and what its development was, so to understand the attitudes of those involved in it. All those events that involved the transition to modernity from the old styles after the social acceptance of the avant-garde, fit in what we today may understand as Art Déco. The professionals' attitudes towards it were very diverse and covered a long scope whose endpoints ranged from traditional positions defending the use of projective academic methods, but still accepting a new formal language, to extremely rationalist positions which abhorred anything that would not be subjected the power of the functionality. From the Industrial Revolution, the unstoppable productive activity gradually filled every-day life with commodities. These items helped to change radically and progressively western lifestyles. The presence of these industrial objects, which functionally solved every-day problems, were a decisive influence on the acceptance and popularisation of machine aesthetics.

It is possible to address the historical evolution of Art Déco by means of being aware of the power of everyday commodities had. This study is not an exhaustive study of historical events and their impact, but it is rather intended to outline the cultural and aesthetic environment in which this artistic phenomenon unfolded, in order to establish a general context in which Alcoy can be included. We will later focus in the Spanish context. Neither will this tour an exhaustive one, but it will suffice to understand the social impact of Art Déco in Spain. To do agree specify the conditions in which he was the city of Alcoy and society that lived there.

Once the general aspects of Art Deco have been considered in this descending and approaching order to the bridge of San Jorge, it will be the moment to look at what kind of bridges were being built at the time. Thus, comparison will help us understanding the uniqueness of the bridge.

PART II THE BRIDGE OF SAN JORGE

This part will focus on the San Jorge Bridge viewed from three different perspectives

The first will be from the historical account of this constructive adventure, from its beginnings to its inauguration and commissioning. Thus the reasons for the appearance in Alcoy of the construction company and its evolution will be introduced, together with the history of the designers, the analysis of their technical project and the chronological sequence of both the project and the work itself.

From the second, it will be essential to know in detail the figure of the Navarrese architect Victor Eusa and his responsibility within the project and the formal result of the Bridge.

From these two premises, the qualitative analysis of the bridge will be addressed: how it was perceived, what its presence did to the urban landscape, what the impressions produced on the visitor who experienced it were, and then leading into a further analysis, using some conceptual parameters on its uniqueness. The elements of its formal composition will be studied and this analysis will also refer to the common formal characteristics of Art Déco and other contemporary experiences of previously discussed bridges.

PART III THE DERIVATIONS

Such an impressive building, with this Art Déco formal language must have caused a major influence in the city. In this third part the result of this influence will be presented, by means of tracking other works that were carried out immediately after - some of which orchestrated by the same characters, but some others also as a result of other interventions that contributed to the immediate development of Art Déco in Alcoy.

Since 1977, the city of Alcoy promoted some significant urban projects that consolidated various areas of the city with a common street furniture. The study of the elements of this furniture will allow us to observe behavioural characteristics from Art Déco. In a way, these elements constituted the development of Art Déco over an extended period of time as a significant expression of collective urban identity, only recently assumed.

RESUMEN TESIS:

EL ART DÉCO EN ALCOY. Derivaciones contemporáneas

El Art Déco fue un fenómeno artístico de la cultura occidental que se manifestó principalmente durante los años comprendidos entre las dos grandes guerras mundiales del siglo XX. Este trabajo es un estudio sobre el Art Déco que se produjo en Alcoy en ese tiempo. El Art Déco en Alcoy se manifiesta de forma central en el Puente de San Jorge. Este puente, construido entre 1925 y 1931, es un viaducto urbano de gran envergadura que constituye un potente elemento del desarrollo de la ciudad. Fue uno de los primeros puentes construidos en hormigón armado visto de España, pero, además de sus avanzados valores tecnológicos y urbanísticos, constituye uno de los pocos ejemplos de la ingeniería civil con un lenguaje formal Art Déco. Para potenciar su comprensión y la de sus derivaciones e influencias, será necesario ampliar el campo de análisis para establecer el contexto en el que se dio el Art Déco en Alcoy. En este sentido, en el presente estudio se establecen tres partes para explicar esta producción:

PARTE I EL CONTEXTO.

Para comenzar se ilustrará la caracterización del Art Déco, cómo se generó este movimiento y cuál fue su desarrollo para entender las actitudes de aquellos que en él intervinieron. Dentro de lo que hoy podemos entender como Art Déco, cabrían todas aquellas manifestaciones que significaron la transición a la modernidad desde los estilos antiguos a partir de la aceptación social de las vanguardias. Las actitudes de los profesionales eran muy diversas y abarcaban un largo segmento cuyos extremos iban desde las posiciones tradicionales que defendían el uso de los métodos proyectuales académicos pero aceptando un nuevo lenguaje formal, hasta las posturas extremadamente racionalistas que abominaban de todo aquello que no estuviere sometido al poder de la función. Desde la Revolución Industrial la imparable actividad productiva fue paulatinamente llenando de objetos de consumo la vida cotidiana de la humanidad. Estos objetos ayudaron a cambiar progresiva y radicalmente el estilo de vida occidental. La presencia de estos objetos industriales que iban resolviendo funcionalmente la vida diaria, influirían de manera decisiva en la aceptación y popularización de la estética de la máquina.

Siendo conscientes del poder de los objetos de consumo cotidianos, se puede abordar el recorrido histórico del Art Déco. No se trata ahora de realizar un estudio exhaustivo de los acontecimientos históricos y de su repercusión, sino que se pretende solamente esbozar el ambiente cultural y estético en el que se desarrolló este fenómeno artístico con el fin de establecer el contexto general en el que se incluiría el caso de Alcoy. Después descenderemos al ámbito español. Este recorrido será también no exhaustivo pero suficiente para entender el impacto social del Art Déco en España. Para ello convendrá precisar las condiciones en las que se hallaba la ciudad de Alcoy y la sociedad que la habitaba.

Una vez considerados los aspectos generales del Art Déco en este orden de descenso y aproximación al Puente de San Jorge, vendrá el momento de fijarse en qué tipo de puentes contemporáneos se estaban construyendo. De este modo, la comprensión de la singularidad del Puente quedará apoyada por la comparación.

PARTE II_ EL PUENTE DE SAN JORGE

Esta parte se centrará en el propio Puente de San Jorge visto desde tres puntos de vista.

En primer lugar desde el relato histórico de toda esta aventura constructiva desde sus inicios hasta la inauguración y puesta en servicio. De este modo nos introduciremos en las razones de la aparición en Alcoy de la empresa constructora y sus avatares, en la historia de los proyectistas, en el análisis del proyecto técnico y en el recorrido cronológico tanto del proyecto como de la obra en sí.

En segundo lugar, será fundamental conocer con cierto detenimiento a la figura del arquitecto navarro Víctor Eusa como responsable del proyecto y del resultado formal del Puente.

Desde estas premisas se abordará el análisis cualitativo del Puente: cómo se percibe, qué significa su presencia en el paisaje urbano, cuáles son las impresiones que produce en el visitante que lo experimenta, para desgranar a continuación un análisis más pormenorizado utilizando algunos parámetros conceptuales desde los cuales se analizará su singularidad. Se estudiarán los elementos de su composición formal y este análisis vendrá referido también a aquellas características formales comunes del Art Déco y a las experiencias de los puentes contemporáneos anteriormente tratados.

PARTE III_ LAS DERIVACIONES

Una construcción tan imponente con este lenguaje formal Art Déco debía producir una influencia muy importante en la ciudad. En esta tercera parte se expondrá el resultado de esta influencia a través del rastreo de otras obras que se realizaron inmediatamente después. Algunas con la intervención de los mismos protagonistas, pero también a través de otras intervenciones que contribuyeron al desarrollo inmediato del Art Déco en Alcoy.

Desde 1977, el Ayuntamiento de Alcoy promovió algunas significativas actuaciones urbanas que consolidaron diversas zonas de la ciudad con un mobiliario urbano común. El estudio de los elementos constitutivos de este mobiliario urbano nos permitirá constatar características provenientes del comportamiento Art Déco. En cierto modo estos elementos han constituido un desarrollo diferido en el tiempo de las manifestaciones Art Déco como expresión significativa de una identidad colectiva y urbana asumida contemporáneamente.

RESUM TESI

L'ART DÉCO A ALCOI. Derivacions contemporànies

L'Art Déco va ser un fenomen artístic de la cultura occidental que es va manifestar principalment durant els anys compresos entre les dues grans guerres mundials del segle XX. Aquest treball és un estudi sobre L'Art Déco que es va produir a Alcoi en aquell temps. L'Art Déco a Alcoi es manifesta de forma central en el Pont de Sant Jordi. Aquest pont, construït entre 1925 i 1931, és un viaducte urbà de gran envergadura que constitueix un potent element del desenvolupament de la ciutat. Va ser un dels primers ponts construïts en formigó armat vist d'Espanya, però, a més dels seus avançats valors tecnològics i urbanístics, constitueix un dels pocs exemples de l'enginyeria civil amb un llenguatge formal Art Déco. Per a potenciar la seua comprensió i la de les seues derivacions i influències, serà necessari ampliar el camp d'anàlisi per a establir el context en el qual es va donar l'Art Déco a Alcoi. En aquest sentit, en el present estudi s'estableixen tres parts per a explicar aquesta producció:

PART I EL CONTEXT

Per a començar s'il·lustrarà la caracterització de l'Art Déco, com es va generar aquest moviment i quin va ser el seu desenvolupament per a poder comprendre les actituds d'aquells que hi van intervenir. Dins del que avui podem entendre com Art Déco, cabrien totes aquelles manifestacions que van significar la transició a la modernitat des dels estils antics a partir de l'acceptació social de les avantguardes. Les actituds dels professionals eren molt diverses i omplien un llarg segment dels extrems del qual anaven des de les posicions tradicionals que defensaven l'ús dels mètodes de projectar acadèmics però acceptant un nou llenguatge formal, fins a les postures extremadament racionalistes que abominaven de tot allò que no estigués sotmès al poder de la funció. Des de la Revolució Industrial la imparable activitat productiva va anar gradualment omplint d'objectes de consum la vida quotidiana de la humanitat. Aquests objectes van ajudar a canviar progressivament i radicalment l'estil de vida occidental. La presència d'aquests objectes industrials que anaven resolent funcionalment la vida diària, influïen de manera decisiva en l'acceptació i popularització de l'estètica de la màquina.

Essent conscients del poder dels objectes de consum quotidians, es pot abordar el recorregut històric de l'Art Déco. No es tracta ara de realitzar un estudi exhaustiu dels esdeveniments històrics i de la seua repercussió, sinó que es pretén solament esbossar l'ambient cultural i estètic en el qual es va desenvolupar aquest fenomen artístic amb la finalitat d'establir el context general en el qual s'inclouria el cas d'Alcoi. Després descendirem a l'àmbit espanyol. Aquest recorregut serà també no exhaustiu però suficient per a entendre l'impacte social de l'Art Déco a Espanya. Per a tot açò convindrà

precisar les condicions en les quals es trobava la ciutat d'Alcoi i la societat que l'habitava.

Una vegada considerats els aspectes generals de l'Art Déco en aquest ordre de descens i aproximació al Pont de Sant Jordi, vindrà el moment de fixar-se en quin tipus de ponts contemporanis s'estaven construint. D'aquesta manera, la comprensió de la singularitat del Pont quedarà recolzada per la comparació.

PART II_ EL PONT DE SANT JORDI

Aquesta part se centrarà en el propi Pont de Sant Jordi vist des de tres punts de vista.

En primer lloc des del relat històric de tota aquesta aventura constructiva des dels seus inicis fins a la inauguració i posada en servei. D'aquesta manera ens introduïrem en les raons de l'aparició a Alcoi de l'empresa constructora i els seus avatars, en la història dels projectistes, en l'anàlisi del projecte tècnic i en el recorregut cronològic tant del projecte com de l'obra en si.

En segon lloc, serà fonamental conèixer amb cert deteniment la figura de l'arquitecte navarrés Víctor Eusa com a responsable del projecte i del resultat formal del Pont.

Des d'aquestes premisses s'abordarà l'anàlisi qualitativa del Pont: com es percep, què significa la seua presència en el paisatge urbà, quins són les impressions que produeix en el visitant que l'experimenta, per a desgranar a continuació una anàlisi més detallada utilitzant alguns paràmetres conceptuals des dels quals s'analitzarà la seua singularitat. S'estudiaran els elements de la seua composició formal i aquesta anàlisi vindrà referida també a aquelles característiques formals comunes de l'Art Déco i a les experiències dels ponts contemporanis anteriorment tractats.

PART III_ LES DERIVACIONS

Una construcció tan imponent amb aquest llenguatge formal Art Déco havia de produir una influència molt important en la ciutat. En aquesta tercera part s'exposarà el resultat d'aquesta influència a través del rastreig d'altres obres que es van realitzar immediatament després. Algunes amb la intervenció dels mateixos protagonistes, però també a través d'altres intervencions que van contribuir al desenvolupament immediat de l'Art Déco a Alcoi.

Des de 1977, l'Ajuntament d'Alcoi va promoure algunes significatives actuacions urbanes que van consolidar diverses zones de la ciutat amb un mobiliari urbà comú. L'estudi dels elements constitutius d'aquest mobiliari urbà ens permetrà constatar característiques provinents del comportament Art Déco. En certa manera aquests elements han constituït un desenvolupament diferit en el temps de les manifestacions Art Déco com a expressió significativa d'una identitat col·lectiva i urbana assumida contemporàniament.

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN

PARTE 1

CONSIDERACIONES PREVIAS SOBRE EL CONTEXTO HISTÓRICO

CAPÍTULO 1

ACERCA DEL “ART DÉCO”

3

1. Sobre el ornamento	3
2. El poder de los objetos	7
3. Origen, desarrollo y expansión del Art Déco	11
3.1. La gestación (1910-1918)	12
3.2. El desarrollo y la definición (1919-1930)	19
3.3. La expansión (1930-1940)	33
4. Características formales del Art Déco	44
5. Panorama del Art Déco en España. La Arquitectura	53
5.1. Madrid	59
5.2. El País Vasco francés y español	61
5.3. Valencia	65

CAPÍTULO 2

EL ORIGEN DE LA CIUDAD MODERNA DE ALCOY

79

1. La huella de la Ilustración	81
2. Los primeros grandes puentes	85
3. Las nuevas propuestas urbanísticas: los Ensanches y los Proyectos de Reforma Interior	93
4. Una ciudad cosmopolita	100

CAPÍTULO 3

EL CONTEXTO TIPOLOGICO DEL PUENTE DE SAN JORGE

105

1. El hormigón armado en España en el inicio del siglo XX	106
2. Las nuevas empresas constructoras	107
3. La influencia del Cuerpo de Ingenieros del Estado	109
4. Los puentes contemporáneos:	111
4.1. El Puente M ^a . Cristina de San Sebastián (1905). Un concurso decisivo	115
4.2. El Puente de la Reina Victoria. Madrid (1908-1909)	115
4.3. El Viaducto de Canalejas. Elche (1913)	125
4.4. El Puente del Kursaal. San Sebastián (1916-1921)	129
4.5. El Viaducto de Teruel (1920-1929)	131
4.6. El Puente de San Telmo. Sevilla (1920-1931)	136
4.7. El Viaducto Martín Gil. Zamora (1929-1942)	137
4.8. Los viaductos del ferrocarril Alcoy-Alicante (1926-1931)	141
4.9. El Puente de Aragón. Valencia (1926-1933)	155
4.10. El Puente de Astilleros. Valencia (1928-1931)	158
4.11. El Viaducto de Madrid (1934)	160

PARTE 2

EL ORIGEN DEL ART DÉCO EN ALCOY: EL PUENTE DE SAN JORGE

CAPÍTULO 4

EL RELATO HISTÓRICO 1924-1928-1931

171

1. Gestiones preliminares e intentos previos	172
2. La empresa constructora	175
3. Los ingenieros	180
4. Cronología del Proyecto	183
5. Análisis del Proyecto:	186
5.1. La Memoria	186
5.2. La Memoria de Cálculo	192
5.3. Los Planos:	193
5.3.1. El plano de situación	195
5.3.2. El perfil longitudinal del terreno	195
5.3.3. El alzado del Puente	196
5.3.4. Las plantas	198
5.3.5. Las secciones transversales	201
5.3.6. La sección del tablero	201
5.3.7. Los detalles	203
5.4. El Pliego de Condiciones	204
5.5. El presupuesto	204
6. La contratación de la obra	205
7. El desarrollo de la obra	209

CAPÍTULO 5

LA FIGURA DEL ARQUITECTO

VÍCTOR EUSA RAZQUÍN

249

1. Antecedentes	251
2. El comienzo profesional: El Gran Kursaal de San Sebastián	253
3. La huella de los viajes	256
4. El historicismo y el regionalismo vasco del principio	259
5. El despegue en las primeras grandes obras: 1922-1924	261
6. La consolidación del lenguaje: 1925-1933	275
7. De lo posterior	316

CAPÍTULO 6

ANÁLISIS CUALITATIVO DEL PUENTE

DE SAN JORGE

323

1. La percepción:	326
1.1. La condición de calle	327
1.2. La presencia en el paisaje urbano	336
1.3. Las otras sensaciones:	343
1.3.1. El sonido	344
1.3.2. El tacto	346
1.3.3. Las sensaciones olfativas	352
1.3.4. La sensación gustativa	354
2. Ensayo paramétrico:	355
2.1. La magnitud	357
2.2. La singularidad de los ornamentos y de los detalles	361
2.3. Los componentes de la forma	365
2.3.1. El arco	371
2.3.2. La pila	373
2.3.3. Las pilastrillas	380
2.3.4. El entablamento	382
2.3.5. Las ménsulas	383
2.3.6. Las formas del cerramiento	385
2.3.6.1. Las “columnas decorativas” de las pilas	385
2.3.6.2. Las “columnas decorativas” de las claves de los arcos	387
2.3.6.3. Los machones	390
2.3.6.4. Los tramos de barandilla	390
2.3.6.5. El elogio del cuadrado	393
2.4. Estudio comparado de los elementos formales	396
2.4.1. Los arcos	397
2.4.2. Las pilas	400
2.4.3. Los tabiques o las pilastrillas	400
2.4.4. El entablamento	403
2.4.5. Los cerramientos	405
2.5. Trato excelente de los materiales	407
2.6. Solidez y perpetuidad	409
2.7. Funcionalidad	411

PARTE 3

LAS DERIVACIONES CONTEMPORÁNEAS

CAPÍTULO 7

EL DESARROLLO INMEDIATO	415
1. El pontón de San Jaime	417
1.1. El proyecto de 1912	420
1.2. El proyecto de 1927	425
1.1.1. El proyecto	431
1.1.2. La adjudicación de la obra	434
1.1.3. La crónica de la obra	435
1.1.4. Una mirada reciente	447
2. El templete de la Glorieta	453
3. Los aseos públicos subterráneos	460
4. Los establecimientos comerciales	467
5. Los oficios y los productos industriales para la construcción. La cerrajería	493
6. La producción de la arquitectura en Alcoy: 1925-1940	503
6.1. La arquitectura entre los años 1925-1931	509
6.2. La arquitectura entre los años 1931-1936	522
6.3. La arquitectura entre los años 1936-1940	547

CAPÍTULO 8

EL DESARROLLO DIFERIDO	553
1. El renacimiento democrático	555
2. Análisis de los elementos del mobiliario urbano reciente de Alcoy	565
2.1. Las farolas	565
2.2. La papelera	573
2.3. El banco	576
2.4. La enramada	578
2.5. Los cerramientos de los parques urbanos	587
2.6. Los elementos del pavimento	598
2.7. El bolardo	604
3. Identidad y calidad	608

A MODO DE CONCLUSIÓN

Cuadros cronológicos	619
Bibliografía	624
Procedencia de las Ilustraciones	640

Introducción
Objetivos y método

Introducción. Objetivos y método

El Art Déco fue un fenómeno artístico de la cultura occidental que se manifestó principalmente durante el periodo de tiempo transcurrido entre las dos grandes guerras mundiales. Tuvo una gran repercusión en la Arquitectura y el Diseño pero también generó un nuevo espíritu en la sociedad que modificó el modo de entender la vida y la cultura. Hasta hace relativamente poco tiempo, el peso del Movimiento Moderno había desplazado al Art Déco del protagonismo de la Historia porque se le consideraba un estilo caduco, no racionalista y caprichosamente ornamental.

Este trabajo es un estudio sobre el Art Déco que se produjo en Alcoy en ese tiempo. Se trata de un estudio realizado a partir de datos y hechos aislados que ordenándolos en su exposición, con su análisis, la proposición de interpretaciones y su discusión construirá un juicio sobre un pequeño tramo de la fábrica de la historia de los fenómenos artísticos.

El Art Déco en Alcoy se manifiesta fundamentalmente en el Puente de San Jorge. Este Puente, construido entre 1925 y 1931, es un viaducto urbano de gran envergadura que constituye un potente elemento del desarrollo de la ciudad. Fue uno de los primeros puentes construidos en hormigón armado visto de España, pero, además de sus avanzados valores tecnológicos y urbanísticos, constituye uno de los pocos ejemplos de la ingeniería civil con un lenguaje formal Art Déco.

Sobre el Art Déco en Alcoy no existen estudios concretos y elaborados, tampoco se han producido resultados de investigaciones con respecto al Puente de San Jorge fuera de las citas y las referencias en artículos generales de publicaciones especializadas o en guías y catálogos de arquitectura y obras civiles.

En el comedido ámbito de la ciudad de Alcoy, el estudio del Puente de San Jorge podría juzgarse suficiente para conocer la importancia que tiene su contribución a la Historia como una experiencia estética singular. No obstante, habida cuenta de las características universales de la modernidad, para potenciar su comprensión y la de sus derivaciones e influencias, será necesario ampliar el campo de visión del estudio para establecer el contexto en el que se dio el Art Déco en Alcoy. En este sentido, se establecen tres partes para explicar esta producción.

PARTE I

Para comenzar se ilustrará mínimamente qué se entiende por Art Déco, cómo se generó y cuál fue su desarrollo para entender las actitudes de aquellos que intervinieron.



Fig. 1
Vista aérea del Puente de San Jorge y de su entorno urbano próximo
(JFPS 2012)

Dentro de lo que hoy podemos entender como Art Déco, cabrían todas aquellas manifestaciones que significaron la transición a la modernidad desde los estilos antiguos a partir de la aceptación social de las vanguardias. En paralelo a la labor de los maestros radicales del Movimiento Moderno, se desarrollaron las actividades de un amplio sector de profesionales de la arquitectura y del diseño. Las actitudes de estos profesionales eran muy diversas y abarcaban un largo segmento cuyos extremos iban desde las posiciones tradicionales que defendían el uso de los métodos proyectuales académicos pero aceptando un nuevo lenguaje formal, hasta las posturas extremadamente racionalistas que abominaban de todo aquello que no estuviere sometido al poder de la función. Desde la necesidad e importancia del **ornamento** como elemento portador del atributo de la belleza, hasta su ausencia absoluta en favor de la función, por considerarlo prescindible y hasta delictivo.

Con independencia del triunfo historiográfico del Movimiento Moderno, la sociedad en general de aquellos tiempos, hizo suyo un modelo de Modernidad poliédrico y quizás menos radical, que convirtió al Art Decó en un estilo con una amplia aceptación social que identificó aquellos tiempos.

Durante la primera mitad del siglo XX la historiografía ortodoxa sobre la arquitectura, el arte y el diseño fue demasiado parcial, utilizó una lectura estrictamente estilística de los fenómenos artísticos y generalmente desestimó a aquellas producciones consideradas fuera de la modernidad. Con el tiempo se van incorporando algunas de estas creaciones marginadas reconociendo su contribución al avance de la modernidad a través ya sea de su propia materialidad, de sus propuestas tecnológicas o de sus planteamientos proyectuales. En esta línea, el presente trabajo pretende estudiar las manifestaciones Art Déco que se han dado en la ciudad de Alcoy y valorar sus repercusiones en la historia.

Oficialmente el Art Déco se consagra en la Exposición Universal de las Artes Decorativas e Industriales Modernas que se realiza en París en 1925. Éste podría ser el hito a partir del cual se populariza un modo de hacer que se viene gestando desde el inicio del siglo como una ruptura o como la evolución de los comportamientos restringidos del *Art Nouveau* y del Eclecticismo, hasta la finalización de la Segunda Guerra mundial.

Desde la Revolución Industrial la imparable actividad productiva fue paulatinamente llenando de **objetos** de consumo la vida cotidiana de la humanidad. Estos objetos ayudaron a cambiar progresiva y radicalmente el estilo de vida occidental. La presencia de estos objetos industriales que iban resolviendo funcionalmente la vida diaria, influirían de manera decisiva en la aceptación y popularización de la estética de la máquina.

Así pues, planteada la cuestión del ornamento y siendo conscientes del **poder de los objetos** de consumo cotidianos, se puede abordar **el recorrido histórico del Art Déco**. Para ello se establecen tres periodos generales: su generación, el crecimiento y su consolidación en Francia y finalmente, su exportación a todo el mundo occidental. No se trata ahora de realizar un estudio exhaustivo de los acontecimientos históricos y de su repercusión, sino que se trata solamente de recordar algunas pinceladas sobre el ambiente cultural y estético en el que se desarrolló este fenómeno artístico con el fin de establecer el contexto general en el que se incluiría el caso de Alcoy.



Fig. 2
Detalle del Puente de San Jorge. Alcoy
(JFPS 2012)

Debido al gran desarrollo que en este preciso momento adquirieron los medios de comunicación de masas, las informaciones estéticas sobre los nuevos gustos cosmopolitas empezaron a llegar a todos los lugares con más rapidez y accesibilidad. Por lo tanto, una ciudad provinciana podía hacerse eco de aquello que sucedía en el mundo de una manera más efectiva que anteriormente. Pero además, también muchos de los actores que intervenían en las manifestaciones artísticas Déco provincianas –como en el caso de Alcoy– pudieron tener acceso relativamente fácil, directo y de primera mano a las ciudades y centros en donde se producía esta cultura. Por todo ello, es primordial la presencia del contexto general para la comprensión del Art Déco en Alcoy.

Después de esta breve descripción cultural, convendrá acercarnos a las cuestiones formales básicas y al menos intentar establecer unas características físicas que tienen en común las formas de los objetos del Art Déco.

Planteadas estas **características formales** descenderemos al ámbito español para recorrer el fenómeno del Art Déco. Este recorrido será también no exhaustivo pero suficiente para entender el impacto social del **Art Déco en España**.

El recorrido se acercará a Madrid como representante española de lo que se entendía entonces por una ciudad cosmopolita, pero también observaremos brevemente al País Vasco, francés y español, y revisaremos algunas construcciones de la ciudad de Valencia. Realmente la elección de estos territorios tiene que ver con las relaciones que tuvieron con los propios agentes que intervinieron en Alcoy, desde los arquitectos, los ingenieros, los miembros de las empresas contratistas y en general, toda la sociedad de Alcoy.

Para ello también conviene precisar las condiciones en las que se hallaba **la ciudad de Alcoy** y la sociedad que la habitaba. Para comprender la ciudad y las circunstancias en las que se producirá la construcción del Puente de San Jorge como un producto Déco es necesario plantear sucintamente cuales son las características, la actividad y las respuestas que dio Alcoy a las nuevas condiciones políticas, sociales y culturales, pero también aquellas urbanísticas, de estructura territorial, etc.

Una vez considerados los aspectos generales del Art Déco en este orden de descenso y aproximación al Puente de San Jorge, vendrá el momento de fijarse en qué tipo de **puentes contemporáneos** se estaban construyendo y cómo fueron en realidad, qué significaba construir con hormigón armado, cómo eran y cómo funcionaban las empresas constructoras, etc. De este modo, la comprensión de la singularidad del Puente quedará apoyada por la comparación.

PARTE II

Esta parte se centrará en el propio Puente de San Jorge visto desde tres puntos de vista.

En primer lugar es necesario conocer **el relato histórico** de toda esta aventura desde sus inicios hasta la inauguración y puesta en servicio. Fue un proceso revelador de las vicisitudes reales de esta parte de la historia de la

ciudad. De este modo se acabará de modelar una visión real por debajo de las nebulosas glorias que imprime el paso del tiempo y un cierto desconocimiento. De este modo nos introduciremos en las razones de la aparición en Alcoy de la empresa constructora y sus avatares, en la historia de los proyectistas, en el análisis del proyecto técnico y en el recorrido cronológico tanto del proyecto como de la obra en sí. Fijar esta acotación temporal de cada hito relevante nos ayudará a entender el resultado de las decisiones tomadas y las consecuencias formales que tuvieron para esta construcción.

Llegados a este punto será fundamental conocer con cierto detenimiento a **la figura del arquitecto Víctor Eusa** como responsable del proyecto y del resultado formal del Puente. Este Puente pertenece a la poética que conformó a lo largo de toda su obra este singular arquitecto pamplonés. Su formación, la visión de su posición frente a la arquitectura española de su tiempo y la propia evolución plástica de su obra arrojará un poco más de luz en la dimensión formal que esta obra todavía expresa. Al mismo tiempo, el personal sesgo estético de la obra de Eusa nos permitirá observar otro enfoque más sobre las múltiples facetas del Art Déco.

Desde estas premisas se abordará **el análisis cualitativo del Puente**. En primer lugar cómo se percibe, qué significa su presencia en el paisaje urbano, cuáles son las sensaciones físicas que produce en el visitante que lo experimenta, para desgranar a continuación un análisis más pormenorizado a través del ensayo de algunos parámetros a partir de los cuales se analizará su singularidad. Se estudiarán los elementos de su composición formal y este análisis vendrá referido también a aquellas características formales comunes del Art Déco y a las experiencias de los puentes contemporáneos anteriormente tratados. De este modo, podremos ir completando el círculo del contexto establecido para la comprensión del Puente. Al final, unos cuadros cronológicos nos proporcionarán una visión más general de lo acontecido.

PARTE III

Una construcción tan potente con este lenguaje formal Art Déco debía producir una influencia muy importante. En esta tercera parte se expondrá el resultado de esta influencia a través del rastreo de otras obras que se realizaron inmediatamente después. Algunas con la intervención de los mismos protagonistas, pero también a través de otras intervenciones que contribuyeron al **desarrollo inmediato** del Art Déco en Alcoy. Así, dicho rastreo nos conducirá por la experiencia del diseño de los establecimientos comerciales, por las características de los oficios y los productos industriales para la construcción y finalmente, por la producción de la arquitectura en Alcoy entre los años 1925 y 1940, con el objeto de comparar las distintas actitudes estéticas y profesionales de aquella época.

En los estados totalitarios, en donde el concepto de lo moderno significaba revolución y abandono de la tradición histórica, pero también diversidad y cuestionamiento frente a la cultura oficial, se censuró y persiguió toda idea de progreso en la dirección de esta modernidad. En España, el resultado de la Guerra Civil impuso un Estado de estas características, de manera que la aventura del Art Déco, como la de todo aquello que pudiera interpretarse como moderno, duró bien poco.

Sin embargo, el estudio del Puente de San Jorge no solo interesa como depositario de un determinado lenguaje formal como un objeto diseñado, sino que su propia historia como proyecto, todos sus procesos de producción y las cuestiones derivadas de su uso durante más de ochenta años, nos permitirán reconocer otros procesos de producción de objetos diseñados en épocas posteriores, en los que la apuesta por una actitud Art Déco reconsiderada, fue conscientemente elegida como vía de expresión de caracteres de identidad.


Durante el último cuarto del siglo pasado, con el despertar de la etapa democrática en España, se estrenaron nuevas políticas municipales que fueron apasionantes en la actividad urbana en general, hasta su normalización. En ese momento, los incipientes movimientos sociales urbanos tenían una gran necesidad de autoafirmarse. En tales circunstancias, los frutos físicos de su actividad ciudadana tenían que contribuir además a marcar su propia identidad. Los caracteres de esta identidad necesitaban de un reconocimiento amplio, debían adscribirse a un lenguaje formal reconocible como propio y a la vez, debía ser progresista. Entonces, en Alcoy, los agentes sociales y los diseñadores se dirigieron a un lenguaje que estaba en la memoria de los ciudadanos. Un lenguaje formal aceptado e integrado en el patrimonio cultural de la ciudad: el lenguaje formal del Puente de San Jorge. Un monumento aceptado y defendido como propio.

Desde 1977, el Ayuntamiento de Alcoy promovió algunas actuaciones urbanas que consolidaron diversas zonas de la ciudad con un mobiliario urbano común. Este mobiliario urbano fue surgiendo paulatinamente con calidad y coherencia, tanto material como compositiva, conformando un repertorio de elementos para toda la ciudad. El estudio de los elementos constitutivos de este mobiliario urbano nos permitirá constatar características provenientes del comportamiento Art Déco, no solo desde el punto de vista de las formas, sino del propio compromiso del diseñador con el sistema de proyecto y producción en colaboración con los industriales del entorno, con la búsqueda de la opción cualitativa máxima sin perder de vista la intención de una lectura moderna, comprensible y aceptable por la sociedad de ese momento. En cierto modo estos elementos han constituido un **desarrollo diferido** en el tiempo de las manifestaciones Art Déco.

Recurrir a la historia para acrecentar el conocimiento comprendiéndola y así utilizarla después con imaginación como instrumento para la revitalización de las ciudades y del patrimonio existente, como elemento sobre el que extraer valores innovadores para el mercado, es actualmente de vital importancia. No tanto para repetir operaciones antiguas sobre otros contextos que ahora no tendrían el mismo planteamiento, sino para observar, con la distancia del tiempo, los efectos a largo plazo como garantía de éxito para el futuro. Es evidente también, que ciertos comportamientos, modos de hacer e intrépidas acciones pudieron hacer que estas ciudades históricas llegaran a ser peculiares y especiales.

En la tarea de encauzar las estrategias sobre la innovación en la actividad económica de las ciudades medias como Alcoy, en la investigación sobre qué posibilidades ofrecen ellas y su entorno, el recurso al estudio de los potenciales que ofrece, que son latentes, nos lleva al análisis de aquellos procesos históricos que crearon su peculiaridad. En el caso de Alcoy, algunas de estas peculiaridades tienen que ver con la intervención del diseño Art Déco.





*Consideraciones
previas sobre
el contexto histórico*

parte



*Acerca del
"ART DÉCO"*

Capítulo 1

Acerca del “Art Déco”

Para tratar de comprender qué se entiende por Art Déco es necesario establecer el contexto en el que se desarrolló este fenómeno artístico y para ello convendrá analizar previamente algunas cuestiones.

1_ Sobre el ornamento

Según el diccionario de la Real Academia de la Lengua Española, el ornamento es “*el adorno, la compostura, el atavío que hace vistosa una cosa*”¹ y a su vez, el adorno es “*aquello que se pone para la hermosura o mejor parecer de personas o cosas*” pero también, aquello “*que no hace labor efectiva*”².

Por lo tanto, el ornamento se define como aquello que se coloca, como algo que se superpone, en principio no directamente funcional, que aparentemente no sirve para nada, pero que se dispone para hacer notable, para que se note, para que sea “*vistosa*” una cosa y llegando un poco más allá, para que se diferencie de otras quizás similares. Sin embargo, este “adorno” que se pone sirve para hacer más hermosa una persona o cosa o para parecerlo. La palabra “hermosa” tiene que ver con la belleza, pero además su raíz etimológica latina vislumbra otro contenido más explícito si se observa la palabra equivalente en catalán, cuya raíz latina es la misma: *formosa*³. Esta palabra nos comunica que la cosa es bella además en sus formas o que es de formas bien hechas y bellas, y esto es la materia fundamental sobre la que trabajan los diseñadores: las formas de los objetos.

¹ REAL ACADEMIA ESPAÑOLA DE LA LENGUA. *Diccionario de la Lengua Española*. Vigésimo segunda edición. Madrid. 2001

² *Ibidem*

³ FABRA, POMPEU. *Diccionari Manual de la Llengua Catalana*. Edhasa. Barcelona 1983. *Formós-osa*.- *adj.* De formes ben fetes, bell de forma o formes.

Aunque el significado de la palabra “hermosura” tenga una relación directa con la belleza, la Real Academia de la Lengua Española ofrece la disyuntiva: “o mejor parecer de personas o cosas”. Esta acepción nos abre un amplio campo estético en el que los adornos no son exclusivamente atributos de la belleza, sino muchas veces de todo lo contrario. En muchas ocasiones se utilizan los adornos para intensificar una comunicación estética, una identidad, un efecto dramático, un mensaje de diferenciación con respecto al otro que no necesariamente es bello ni agradable, pero sí es vistoso y llamativo. Determinados grupos radicales sociales, como por ejemplo los *punkies*, utilizan múltiples ornamentos en sus vestimentas y maquillajes para procurar provocación, para diferenciarse públicamente, para hacerse notar y estos adornos no son precisamente bellos ni atractivos, sino que producen cierto rechazo e incomodidad en algunos sectores de la sociedad.

Por lo tanto, el adorno es un elemento matizador de las intenciones estéticas. Los profesionales del diseño educados con versatilidad en el dominio de los estilos históricos, tenían un sentido muy claro de los ingredientes que utilizaban en cada caso sobre el que actuaban. El trabajo con los adornos tiene mucho de “cocina”, de la elección de los ingredientes que intensifican sabores, olores, colores en su justa medida y que añaden un matiz interesante al plato que se prepara.

La acción de colocar estos elementos “ornamentales” se denomina comúnmente “decorar” y por tanto, la decoración es la disciplina o “la actividad que estudia la combinación, o mejor composición”⁴ de estos elementos que adornan una habitación, un ambiente, etc.

El adorno sirve pues, común y principalmente, para hacer más hermosa a una persona o a una cosa. No obstante ello, el ornamento sí tiene una labor efectiva un poco más allá de la propia belleza que le pueda aportar a una persona o a una cosa. Se trata de una labor más efectiva de lo que parece, una función primordial y poco estudiada: el “deleite” de esta belleza, la dimensión “placentera” que procura el ornamento, tanto en la dirección de la belleza, como en las otras direcciones que no la persiguen.

El problema de esta función es que es simbólica⁵ y por lo tanto no es directa, necesita de un espectador, de un usuario del objeto capaz y sensible a los impulsos que el ornamento estimula en su conocimiento. Esto implica que cada espectador, según su conocimiento, según su propia experiencia cultural, según el grado de cultivo de sus propias vivencias históricas, a través del proceso de sus percepciones y de la fermentación de sus ideas, reaccionará de modo distinto ante este “placer” que le ofrece el experimento del contacto sensitivo con la persona o la cosa ornamentada.

⁴ Op. Cit. REAL ACADEMIA ESPAÑOLA DE LA LENGUA

⁵ BÜRDECK, BERNHARD E. *Diseño. Historia, teoría y práctica del diseño industrial*. Editorial Gustavo Gili. Barcelona 2005. Pág. 223. “Las funciones simbólicas funcionan como mensajes de fondo: “Remiten a diversos contextos en los que percibimos un producto. Los productos se convierten mediante asociaciones mentales en símbolo de un contexto de uso o bien de situaciones históricas y culturales, en signo de una parte de la historia vital”(Gros. 1987)”.

Pues bien, desde los últimos estertores del *Art Nouveau* hasta la Segunda Guerra Mundial, la posición de los diseñadores frente a la cuestión del ornamento fue decisiva en la definición del segmento en el que se desarrollaría la actividad del diseño en el sentido más amplio. Los dos extremos de este segmento serían: por un lado, las diversas actitudes de las vanguardias históricas radicales y en el otro, las posturas evolutivas de aquellos que reconociendo la necesidad de una renovación moderna de los lenguajes formales, no despreciaban la historia ni el papel clásico del ornamento como elemento necesario para alcanzar la belleza de los objetos.

Este último extremo fue vencido historiográficamente por los representantes finales de las vanguardias radicales en el denominado Movimiento Moderno, seguramente porque sus posturas utópicas e incluso, heroicas eran probablemente más sostenibles moral y socialmente después de los desastres que generaron los conflictos bélicos del siglo XX, ya que las actitudes más tradicionales del otro extremo, representaban la imagen social de un mundo culpable y desfasado en los tiempos del gran despegue de la producción masiva de objetos industriales. Así, quedaron relegados al olvido historiográfico diseñadores de gran talla como Robert Mallet-Stevens, Pierre Chareau o Jean Prouvé, (por citar algunos con conexiones directas con los altos representantes del Movimiento Moderno) entre otros muchos, cuya posición, tiene también carácter de pioneros en el mundo del diseño industrial, siendo coetáneos y compañeros físicos de viaje de los radicales vencedores.

En el periodo de entre guerras, las reacciones contra las vanguardias históricas radicales cada vez más reconocidas (Vtjemas, Bauhaus, Le Corbusier, Mies, etc.) fueron muy distintas. Algunas de carácter estatal a golpe de decreto: la Alemania de Hitler, con la arquitectura de Albert Speer, la Unión Soviética de Stalin con el resultado del concurso para el Palacio de los Soviets de Moscú⁶ hacia un clasicismo descomunal, al que llegaría también la Italia de Mussolini, con la arquitectura, por ejemplo de Marcello Piacentini, después de un maravilloso devaneo radical e increíblemente moderno (curiosamente con arquitectos, también diseñadores de objetos como Giuseppe Terragni o Giuseppe Pagano)⁷. Todas estas reacciones institucionales se hicieron desde el Estado, desde los responsables políticos, en nombre del pueblo al que se le consideraba incapaz de entender esta radicalidad formal⁸. Por lo tanto, detrás existía un cierto desprecio a lo no bien conocido, a lo que costaba de entender, a lo que no entraba dentro de los cánones socialmente establecidos por la tradición de lo bello, además del desprecio al soporte político de estas ideas radicales con esa representación formal.

⁶ COLQUHOUN, ALAN. *La arquitectura moderna. Una historia desapasionada*. Editorial Gustavo Gili. Barcelona 2005. Pág. 133, el autor cita en el epígrafe "El final de la vanguardia rusa": "...La visión oficial se resumía en el lema "El pueblo tiene derecho a las columnas""

⁷ En España, quizás el caso más radical de cambio de vocabulario formal en el diseño fuere el del arquitecto Luis Gutiérrez Soto con la construcción del edificio para el "Monasterio" del Aire en la Moncloa de Madrid.

⁸ Op. Cit. COLQUHOUN, ALAN

En algunos estados europeos la reacción contra la modernidad fue la búsqueda de un estilo propio que marcara su propia identidad nacional y así se desarrollaron los estilos regionalistas y el camino hacia el eclecticismo desde extremos tan diferentes como el estilo francés o el *Wendingen* holandés. En cambio, en los Estados Unidos de América, pero también en Cuba, México, en Argentina, en Brasil, en el mundo libre, fuera de los prejuicios europeos, cabía todo, los radicales y los modernos tradicionales, puesto que quien los recogía en su diáspora era el mundo de la empresa y la sociedad civil, no el mundo institucional del Estado. Así, llegaron Mies van der Rohe, Gropius y hasta Le Corbusier, ya estaba Wright pero además cupieron Schindler, Neutra, los Eames, Eero Saarinen y Craig Ellwood entre otros, desde el universo del cine en la costa Oeste hasta el *glamour* de la metrópoli en la costa Este. Y entre la actividad de estos diseñadores y sus promotores, sus usuarios y sus espectadores había una característica común de la que adolecían los Estados europeos totalitarios: la dimensión placentera del diseño, el disfrute del ornamento, el deleite de la belleza a través del consumo del ocio.

La cuestión sobre el ornamento está pues en el centro del debate en los inicios del movimiento moderno y justo en el momento del Art Déco. Unos son partidarios de la renuncia total y absoluta, y otros mantienen su valor contributivo para la belleza. Desde una perspectiva más lejana, conviene mirar de nuevo hacia los valores del ornamento y considerarlos. Parece que aceptamos que no es necesario aunque conocemos sus efectos placenteros. Es bastante evidente que el ornamento contribuye a la belleza, a la elegancia, pero no es él sólo el atributo de la belleza y de la elegancia. En el caso de una persona, el soporte del ornamento importa, sus formas, su masa, su estructura, la gracia de su postura, los efectos sensoriales, la imagen que nos revela la sensación del tacto de la piel, de su perfume, de su sensualidad, etc., todas estas cuestiones del objeto vienen aderezadas, si acaso, con el ornamento. Pero el ornamento sólo realza, no hace que una mirada sea muy especial, o un determinado modo de moverse, de estar en equilibrio.

La elegancia es una variedad de la belleza que implica buen gusto, distinción y refinamiento, pero también comportamientos airoso, poco pesados, nada bruscos ni siquiera "brutalistas". La elegancia expresa nobleza y espíritu cultivado. Pero también hay belleza en la gracia y la sencillez, en las cosas naturales sin procesos de refinado. Por lo tanto, la elegancia es siempre bella. La elegancia de las personas se basa también en la palabra, en el gesto, la intensidad de la mirada, el ritmo, etc. Los buenos y bellos actores resultan creíbles sin disfrazarse, sin artificios ni prótesis, son impecables incluso en situaciones extremas, su sola presencia en una determinada escena constituye muchas veces un símbolo, una metáfora ¿Podríamos trasladar estas cuestiones sobre lo bello y sobre el ornamento al mundo de los objetos?

Una experiencia placentera derivada del deleite ante un objeto bello deja su impronta directa si se procesa conscientemente, se analiza y se hace propia en el conocimiento de cada uno. No obstante, si el individuo se educa en ambientes hermosos y cuidados, el cúmulo de experiencias sensoriales llega a ser completamente inconsciente, consustancial y natural.

Pero el problema del ornamento radica en su mal uso. Para todos permanecen los ejemplos de buen gusto y de bien hacer, en cambio, desaparecieron de la historiografía los objetos ornamentados profusamente de las épocas victorianas y de otras, sin gusto ni criterio, en las que la tecnología empezaba a ser capaz de aplicarlo todo sobrepuesto, incluso la aplicación de las artes.

La ausencia del criterio del gusto puede conducir a resultados recargados, absurdos y *kitch* cuando no son ejercicios plenamente conscientes e intencionados. En este sentido se desarrollaron algunas vanguardias radicales expresamente para denunciar estos efectos surrealistas. En estas situaciones desaparece el deleite y se produce el efecto contrario. Contra esto reaccionaron los racionalistas y los puramente funcionalistas. Sin embargo, algunos prosiguieron con sus técnicas experimentadas en la precisión de lo justo, de la justa medida y en su trabajo cabía entonces el ornamento como ingrediente en la producción del deleite.

2_ El poder de los objetos

Durante la segunda mitad del siglo XIX, mientras se creaban y se estabilizaban los nuevos estados occidentales, la necesidad de asentar sus identidades nacionales se realizaba no solamente mediante la producción de arquitecturas representativas sino también, entre otras cosas, a través de sus productos industriales.

En la arquitectura y en las grandes obras civiles, para alcanzar su cometido representativo se recurría a los estilos históricos. Estos estilos históricos y aquellos nuevos creados a partir de la larga codificación académica del siglo XIX, eran elegidos y se aplicaban adecuadamente a lo que se pretendía representar convencionalmente, muchas veces con independencia de las demandas programáticas del edificio o de las nuevas posibilidades de la tecnología. El recurso a los estilos históricos del pasado europeo se asociaba pues con el buen gusto y el rigor artístico. Pero ya en el siglo XX y sobre todo después de la Primera Guerra Mundial, el concepto de la representación de la identidad nacional cambiaría hacia un sentido más funcional. Ahora, la memoria colectiva también se mantendría viva por medio de construcciones útiles que sirvieran a la colectividad: las estaciones ferroviarias, los grandes puertos, las nuevas infraestructuras (carreteras, puentes, túneles, etc.), las grandes presas hidráulicas y las subestaciones eléctricas, etc. pero también los grandes almacenes, los hoteles, los baños públicos, los edificios de las grandes compañías, las universidades, etc. todas ellas obras con una gran carga iconográfica que significaba progreso como factor identificativo de la nación.

Para este conjunto de nuevas arquitecturas *“Los modernos materiales estructurales y nuestros conceptos científicos no se prestan a las disciplinas de los estilos históricos y son causa principal del aspecto grotesco que presentan las construcciones a la moda”*⁹. Y así, paulatinamente, con el uso de los nuevos materiales se iría perdiendo el sentido de lo monumental, de lo masivo y estático en pos de un gusto por lo liviano y lo práctico.

Al mismo tiempo, una nueva cuestión transversal había ido creciendo en la conciencia social:

*“Lo que distingue la arquitectura moderna es con seguridad un nuevo sentido del espacio y la estética de la máquina”*¹⁰

A principios del siglo XX el nivel de desarrollo de las industrias occidentales alcanzó una capacidad y un nivel de producción de objetos inimaginable en los años anteriores. El modo de cooperación de los avances tecnológicos con la producción industrial establecido durante el siglo anterior daba frutos con gran rapidez. Pero además, gran parte de la fabricación de estos productos estaba dirigido al consumo de las grandes capas sociales. Esto era una consecuencia lógica de las ventajas de la fabricación industrial frente a la producción artesanal.

El control tecnológico sobre las nuevas energías, sobre todo la electricidad, los derivados del petróleo y el carbón, desarrollaron unos nuevos sistemas de infraestructuras de ámbito nacional que cambiaron la imagen del territorio (refinerías, presas hidráulicas, etc.). Pero estos cambios también afectaron a la pequeña escala, por un lado con la presencia de una gran cantidad de nuevas máquinas para la producción en las industrias menores y por el otro, con una revolucionaria presencia de máquinas pequeñas que irrumpieron en el ámbito de lo cotidiano, en las viviendas: el teléfono, las máquinas de escribir, los molinillos, la radio, las cuchillas de afeitar, aspiradoras, lavadoras, etc. etc. La producción de objetos de uso cotidiano se transformó entonces en un problema nacional que dirigieron a los estados occidentales a estudiarlo y resolverlo a través de la racionalización constructiva, mediante normas y tipologías. Así por ejemplo, en la nueva Alemania surgió el *Werkbund*¹¹.

Por lo tanto, a principios del siglo XX nos encontramos con que gran parte de la sociedad occidental tiene acceso a una infinidad de objetos diseñados y producidos industrialmente que le facilitan enormemente sus labores cotidianas. Con ellos pues se empezarán a modificar las costumbres y los hábitos de esta sociedad. Pero entonces además, los hombres y las mujeres de esta sociedad sentirán y observarán en sus propias manos el progreso tecnológico y científico que se hace tangible a través de estos objetos y esto será ya una sensación general y común.

⁹ atribuido a SANT'ELIA, ANTONIO en el *“Messaggio”*, catálogo de la exposición de sus obras de 1914, citado por BANHAM, REYNER en *Teoría y diseño arquitectónico en la era de la máquina*. Ediciones Nueva Visión. Buenos Aires, 1977, p. 125

¹⁰ Frase de Alan Colquhoun que recogió R. Banham en la dedicatoria de la primera edición inglesa en 1960 de BANHAM, REYNER en *Teoría y diseño arquitectónico en la era de la máquina*. Ediciones Nueva Visión. Buenos Aires, 1977, p. 7

¹¹ La *Deutscher Werkbund* era una asociación de arquitectos, artistas y empresarios auspiciada por el estado alemán fundada en 1907.

En general un invento, como por ejemplo el automóvil, empezó primero llegando a una élite social como objeto de lujo en primera instancia y por lo tanto, como un objeto simbólico de su poder. A esta élite pronto le interesó inevitablemente la idea de comercializar masivamente los automóviles a buen precio, si se guardaban el control de la energía para hacerlos funcionar. Así, gran parte de la sociedad empezó a disfrutar de estos inventos, de estas máquinas y de sus ventajas, de modo que ya era imposible tratar con indiferencia u hostilidad al mundo de la máquina.

“Así que un estilo nuevo conquiste la élite de los compradores, el faubourg hará una pira con lo que adora e inundará el mercado con el arte moderno ad usum populi ... Así como el pura sangre, seleccionado costosamente para unas carreras inútiles, sirve en definitiva para la raza utilitaria.... El objeto de gran lujo se convierte en el semental de la producción corriente”¹²

De algún modo se produjo una cierta socialización del lujo a través de estos objetos. Pero los objetos son *“portadores de fragmentos de esteticidad”¹³* y al ponerse en circulación socialmente, con su aportación de belleza o calidad formal, contribuyeron también a la modificación, consciente o inconsciente, de los parámetros del gusto.

Una tardía cita de J. J. P. Oud escrita en 1921 explica esta cuestión resumidamente:

“... automóviles, barcos, yates, ropa, ropa deportiva, equipos eléctricos y sanitarios, vajilla, etc., etc., poseen en sí mismos, como la más pura expresión de su tiempo, los elementos de un nuevo lenguaje de la forma estética y pueden considerarse como punto de partida para un nuevo arte a través de su forma controlada, su falta de ornamento y sus colores lisos, la relativa perfección de sus materiales y la pureza de sus proporciones; todo ello debido, en gran medida, a los nuevos métodos mecánicos de producción.”¹⁴

Después, Oud plantea que, frente a la producción artesanal de los objetos en los cuales se elaboraban interminables variaciones sobre un motivo dominante, en aquellos fabricados industrialmente, habrá que tener previstos todos los detalles desde el proyecto con toda seguridad y todos serán coherentes y pensados al mismo tiempo.

De manera que con la producción de estos objetos diseñados se contribuyó a la formación de un nuevo ideal de belleza que conmovía a las masas. Las variaciones de los parámetros del gusto que operaron este tipo de objetos fueron *“ocasionados por modificaciones profundas en nuestras condiciones de vida, modificaciones que dejen de lado o renueven las viejas condiciones, como lo han hecho el descubrimiento de las leyes naturales, el perfeccionamiento de los métodos técnicos, el uso racional y científico de los materiales...”¹⁵*.

¹² RULHMANN, J. E. en *“Art et Décoration”*, enero de 1920, citado por BOUILLON, JEAN PAUL. *Diario del Art-Déco. 1903-1940*. Ediciones Destino. Barcelona 1988, p. 118

¹³ CUTOLO, GIOVANNI. *Lujo y diseño*. Editorial Santa & Cole, colección “Los ojos fértiles”. Barcelona 2005, p.14

¹⁴ OUD, J. J. P. en un ensayo llamado *“Über die zukünftige Baukunst und ihre architektonische Möglichkeiten”*, publicado en 1921 y citado por BANHAM, REYNER en *Teoría y diseño arquitectónico en la era de la máquina*. Ediciones Nueva Visión. Buenos Aires, 1977, p. 159

¹⁵ SANT'ELIA, ANTONIO, a través de BANHAM, REYNER, op. cit., p.125

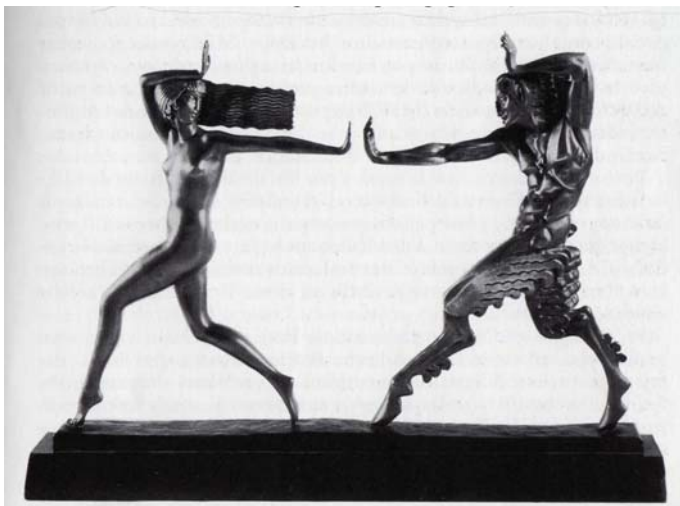


Fig. 3 y 4
Esculturas anónimas 1925.
(PM)

Fig. 5
"Fauno y Ninfa". Pierre le Faguays. 1925.
(DA)

Así pues, la presión creciente de la mecanización y su fructífera simbiosis con las vanguardias artísticas, sobre todo del Cubismo por cuanto significó desde el punto de vista de la nueva experimentación formal, y del Futurismo como posición ideológica, hicieron evolucionar a la cultura social imponiendo métodos racionalistas que también afectaron a la arquitectura.

Con el desarrollo de la producción de bienes de consumo un nuevo tipo de edificio surgió con nuevas demandas funcionales que debía absorber las nuevas disposiciones espaciales de producción en serie: los edificios industriales. Las formas que este tipo de edificio fue adquiriendo también evolucionaron hacia la estética de la máquina aprovechando las posibilidades tecnológicas y plásticas que prestaban los nuevos materiales. Las experiencias de Peter Behrens para la AEG (la fábrica de turbinas de 1908, la fábrica de montaje de las máquinas pesadas de 1912 en Berlín o los gasógenos de Frankfurt de 1914), los *Grands Travaux de Lyon* de Tony Garnier, los pabellones de la industria siderúrgica de la exposición de Leipzig de 1913 o el pabellón del Vidrio de la exposición de Colonia de 1914 de Bruno Taut, el edificio para la torre del agua en Posen de 1910 o la fábrica de productos químicos en Luban de 1911 de Hans Poelzig, la fábrica Fagus de 1911-13 o el mismo pabellón del *Werkbund* en la feria de Colonia de 1914 de Walter Gropius y Adolf Meyer, se publicaron y se discutieron ampliamente por Europa acrecentando los códigos iconográficos del progreso.

3_ Origen, desarrollo y expansión del Art Déco

*“El estilo “Art Déco”, como tal, jamás existió. El término aparece por primera vez en 1966 con ocasión de la muestra retrospectiva “Les Années 25”, celebrada en el Musée des Arts Décoratifs de París, y que conmemora la última y más alta cota jamás alcanzada por la artesanía modernista: la “Exposition Internationale des Arts Décoratifs et Industriels Modernes” de 1925”*¹⁶. Esta declaración de Paul Maenz es quizás demasiado contundente en lo que respecta a la denominación del estilo. No es del todo cierto que esta denominación se decidiera en la exposición de 1966, ya que por ejemplo, en las denuncias que hace la editorial del número 15 de la Revista AC, la publicación del GATEPAC en 1934, titulada “Un falso concepto del mobiliario moderno”, ya se refiere a que en Francia se les conoce a los muebles por “Styl Art Déco”. Sí es cierto que nadie en la época de su desarrollo se sintió identificado con este término, sin embargo su denominación es una convención histórica que cada vez toma más cuerpo y se reviste de autonomía y consistencia.

¹⁶ MAENZ, PAUL. *Art Déco: 1920-1940. Formas entre dos guerras*. Editorial Gustavo Gili. Colección Comunicación Visual. 1974. Pág.10..

En cualquier caso, el término Art Déco es una convención muy cercana a nosotros y poco real en el tiempo en que se desarrollaron los acontecimientos artísticos que esta denominación pretende recoger. Ninguno de los agentes relacionados con el diseño se sentía perteneciente a esta denominación, ni siquiera nadie se sentía perteneciente a un grupo con ciertas similitudes estéticas. A partir de la Exposición de 1925, sí hubo críticos que utilizaron la denominación “estilo 1925”.

El periodo histórico en el que convenimos que se desarrolla una suerte de actividad en el diseño agrupable bajo la denominación Art Déco se produce en el tiempo que transcurre entre las dos guerras mundiales. En general, tenemos una sociedad europea que prefiere la frivolidad como mecanismo para soportar los resultados de la Primera Guerra Mundial, pero que también vive la pasión utópica de la Revolución Rusa, así como el advenimiento del fascismo como reacción a las crisis económica generada desde la guerra, en medio de un notable crecimiento de las potencialidades de la producción industrial de bienes de consumo.

Hemos de considerar también que la estructura territorial de Centro-Europa, a través del desarrollo de los medios de transporte y de la comunicación, permitirá su conversión en un área geográfica muy accesible en tiempos relativamente cortos y por lo tanto, se convertirá en una zona que jamás había estado tan bien comunicada y en donde los medios de comunicación transmitirán aquello que sucede rápidamente. Por consiguiente, también hubo una mayor accesibilidad a la información. Esta circunstancia favoreció las condiciones para la preparación del gran cambio cultural que se venía gestando y generará la atracción de los agentes culturales hacia las áreas metropolitanas.

3.1. La gestación (1910-1918)

El Art Déco tiene tres momentos históricos significativos. Un primer estadio se referiría a su propia creación institucional. Desde 1907, algunos de los estados nacionales europeos comienzan a reaccionar en los mercados comerciales de productos a instancias gubernamentales. Ya se habían producido movimientos de este tipo en la Inglaterra victoriana del siglo XIX que de la mano de Henry Cole, desde las instituciones del estado y con la colaboración de los sectores productivos, promovieron la primera gran exposición universal de 1851. Desde los inicios del siglo XX el mundo germánico reaccionó de manera muy potente en el mercado de los productos de consumo con la irrupción de la normalización y la tipificación promovida por instituciones, también apoyadas por el Estado, como la *Deutscher Werkbund*. Pues bien, Francia no escapó a esta reacción de los mercados. Algunos diseñadores y algunos productores de objetos de consumo conscientes, con la colaboración del Estado, empezaron a enhebrar una alternativa competitiva en el mercado frente al “diseño” alemán. Estos agentes empezaron a organizar un sistema de diseño que presentara como alternativa en el mercado la afirmación de lo específicamente francés, de lo autóctono, de

lo genuinamente identificable como producto nacional y esto solamente podía realizarse revisitando la propia historia francesa y aprovechando que París se iba constituyendo en el centro de la cultura del mundo occidental. En el salón de otoño de 1910 se comenzaron a exponer estas intenciones y desde allí se empezó a gestar una gran exposición que se frustraría con el estallido de la Primera Guerra Mundial.

La reconversión de la ciudad de París en la segunda mitad del siglo XIX, había puesto de moda el denominado “estilo francés”. Este estilo no era más que un eclecticismo nacional que se convirtió en una suerte de eclecticismo internacional, junto con el vienés y que acabó influyendo muchísimo en la arquitectura de las ciudades que querían emular a las grandes capitales europeas. El eclecticismo arquitectónico, como estilo formado de la combinación libre y subjetiva de los mejores repertorios de los estilos del pasado, preparó las actitudes para la transformación no violenta de los repertorios decorativos.

En ambiente social de París y durante este estadio temporal, se iban consolidando los pesos de algunas vanguardias estéticas: el cubismo de Picasso, George Braque y Juan Gris había generado una gran resonancia en los ambientes artísticos como una nueva vía con grandes expectativas de producción plástica, pero también las experiencias de pintores como Henry Matisse y los seguidores fauvistas habían abierto otro modo nuevo de expresión formal en la plástica con la incorporación del valor de la intensidad del color y con el aprecio del valor de la ornamentación. Pesaba también en el ambiente del arte el interés por las formas de los productos artísticos de los pueblos aborígenes de los países exóticos de África, Asia, América y Oceanía que se iban mostrando en las múltiples y diversas exposiciones universales realizadas en aquellos tiempos con el objeto de la integración de tales países al mercado comercial. Estas formas, ornamentos y materiales exóticos abrían el horizonte a nuevos bancos de expresión formal en todos los campos artísticos y entre ellos el del Diseño.

Si el cubismo planteaba un nuevo modo de ver la plástica desde una descomposición geométrica y por lo tanto, desde un nuevo análisis de las formas, al mismo tiempo, en 1909 se proclama oficialmente en París la creación del movimiento futurista que defendería una nueva posición ideológica. Los futuristas, entre otras cosas, elevaban a la máquina a la categoría artística y detrás de ello, no había más que una apuesta decidida por el progreso tecnológico como elemento característico de una nueva sociedad. De este modo, los componentes formales y los materiales de las máquinas, de las obras de ingeniería civil e industrial se convertirán en otro banco de formas y posibilidades para la innovación. Uno de los ejemplos más influyentes para la arquitectura fue el universo formal de los dibujos de Antonio Sant’Elia. Esto coincidirá con las voluntades del racionalismo productivo alemán que ya defendía la actividad del diseño producido con los criterios de la producción industrial, es decir, con la realización de los proyectos desde la óptica y desde los requisitos de la construcción y producción seriada en los sectores industriales. Así pues, como ya hemos visto anteriormente, se despertará un interés creciente por los objetos, las formas y los materiales procedentes del mundo industrial, del mundo de la máquina.



Fig. 6
Retrato de la condesa Mathieu de Noailles. Ignacio Zuloaga y Zabaleta, 1913

A esta aristócrata poetisa de los ambientes literarios parisinos, que Zuloaga frecuentaba hacia 1913, Robert Mallet-Stevens le construyó en 1924 una villa en Hyères que consagró al arquitecto en la vanguardia. El refinamiento Art Déco se encuentran en las colaboraciones de Gabriel Guevrékian en el jardín, y en el interior con los trabajos de Theo van Doesburg, Pierre Chareau o en la vidriera neoplástica de Barillet.
(RBE)

Sin embargo, mientras las vanguardias históricas plásticas se iban desarrollando en ambientes más o menos marginales, la oficialidad de la plástica pictórica triunfante en aquellos tiempos podía muy bien representarse a través de la obra de Joaquín Sorolla, de John Singer Sargent o de Ignacio Zuloaga, entre muchos otros.

En estos inicios del siglo XX, en los ambientes artísticos y del diseño de producto de toda Centroeuropa se han mostrado y observado con gran interés los objetos y los planteamientos estéticos del entorno de Charles Rennie Mackintosh y de la Escuela de Glasgow desde la octava exposición de la *Sezession* en el año 1900¹⁷. Sus repertorios formales y su modo de producción provienen de la tradición de *Arts and Crafts* y, aunque históricamente se han incluido dentro del *Art Nouveau*, lo cierto es que presentan una fuerte tendencia hacia la geometría y la simplificación, con un uso exquisito tanto de los materiales como del ornamento. Josef Hofmann, uno de los arquitectos de la *Sezession* vienesa, conoció y divulgó personalmente a Mackintosh con quien encontraba muchas coincidencias en este gusto formal. Hofmann desarrolló una vasta actividad en el mundo del diseño de producto a través de creación de los *Wiener Werkstätte* (1903), unos talleres que producían objetos de una gran calidad en esta nueva vía.

En estos tiempos Auguste Perret, a pesar de los esfuerzos de los inventores del hormigón armado como Hennebique, fue quien lo introdujo efectivamente en la construcción de la arquitectura. A través de formas rectangulares, reconocibles y digeribles, “hizo del hormigón un material acceptable”¹⁸.

Frank Lloyd Wright viaja a Europa en 1910, visita Viena, pronuncia una conferencia en Berlín y Wasmuth publica su *Ausgeführte Bauten*, un compendio de todo su intenso trabajo realizado en Norte-América en los últimos veinte años. Wright conocerá a Wagner, Olbrich y Klimt, pero también en Berlín a Gropius y Mies van der Rohe y sobre todo a través de Berlage, dejará una honda huella en Holanda.

Mientras tanto, Peter Behrens está realizando su prolífico trabajo para la AEG y en su entorno ya ha tenido sus desavenencias con Mies van der Rohe en la dirección de obra de la embajada de Alemania en San Petersburgo (1911). Alrededor de Behrens han coincidido Le Corbusier (después de estar con Perret) y Walter Gropius. También de aquí despegará un nuevo modo de ver y de proyectar. La mirada de Behrens hacia lo clásico, más que un retorno a la antigüedad, proporcionará la invención de un universo formal nuevo a partir del orden geométrico.

¹⁷ La repercusión de estas exposiciones de la Escuela de Glasgow fue muy vasta. Por ejemplo, a finales 1902 se celebra una exposición en Moscú de la obra de Charles R. Mackintosh, Olbrich y Koloman Moser, de la que es comisario Sergei Diaghilev. Diaghilev es redactor de la Revista “*El Mundo del Arte*” de San Petersburgo y su corresponsal en Munich desde 1896 es Kandinsky. BOUILLON, JEAN PAUL. *Diario del Art-Déco. 1903-1940*. Ediciones Destino. Barcelona, 1988, p.11.

¹⁸ BANHAM, REYNER. *Teoría y diseño arquitectónico en la era de la máquina*. Ediciones Nueva Visión. Buenos Aires, 1977, p. 45



Fig. 7
Leon Bakst. Diseño de vestido para ballet. 1911.

Fig. 8
Picasso. Vestido para el ballet "Parade". 1917.
(JPB)

En Zurich se desarrolla el comportamiento Dadá, también con su componente estética tan ingeniosa, desenfadada y divertida. Pero sobre todo, se desarrollará el germen que llevará en poco tiempo a la revolución rusa, con el convencimiento de que la utopía es posible y el sentimiento heroico que ello supone. En Berlín, al tiempo que se va iniciando el camino para la “nueva objetividad” se desarrolla considerablemente la cultura Expresionista y con ello la apertura hacia el interés, también estético, de la cultura *underground*.

En el París de aquel tiempo confluirán las ideas estéticas del coreógrafo ruso Sergei Diaghilev con Pablo Picasso, quién diseñará algunas de sus escenografías y los vestidos de los bailarines, incorporando el valor de los colores, la tradición popular y el exotismo oriental, junto con la música de Eric Satie (figura 8). Esta apertura a nuevos repertorios formales y materiales, también se verá reforzada por las rupturas de Isadora Duncan con el ballet clásico, derivando hacia la incorporación de vestimentas y coreografías inspiradas en la Grecia clásica, y planteando la bailarina un estilo personal absolutamente libre pero cultivando el *glamour*. Coincidirán también en estos tiempos las actividades, ya un tanto fatigadas, del modisto Paul Poiret –que también se ocupaba de la gestión de diseño de productos- con el ferviente trabajo de Coco Chanel en la revolución formal de la moda femenina. Esto fue un cambio definitivo sin retorno en la incorporación de la mujer a la sociedad con todos sus atributos formales: “*Las mujeres podían cortarse el pelo a la garçon y vestir los trajes de talle bajo, podían hacer deporte, asistir a un espectáculo o fumar un cigarrillo sin que ello supusiera una seria vulneración de las costumbres.*”¹⁹

También, de una manera indirecta, desde el exotismo de los países lejanos y desde la cultura popular americana de la población de color, se despertó el interés por la música de jazz y por todo el ambiente que giraba en torno a ella. Personajes del *Music Hall*, como la bailarina Josephine Baker tenían una gran influencia social y eran el soporte físico para exhibir los nuevos productos de la moda.

Frente a estas influencias y frente a las posiciones de los estados europeos más potentes surgieron las naturales reacciones desde las distintas nacionalidades. En la arquitectura, contra el *Art Nouveau* centroeuropeo, el estilo francés, las influencias americanas derivadas de la Escuela de Chicago exportadas a través de Wright, las vanguardias incipientes, etc. surgieron las reacciones en busca de identidades nacionales. Por ejemplo, en España, surgieron las adaptaciones localistas del modernismo, la invención del regionalismo español en cada una de las regiones o el eclecticismo tardío, con la incorporación a los repertorios ornamentales de nuevos elementos iconográficos procedentes de los últimos nuevos estilos, etc. buscando la definición de un imposible estilo propio.

Sin embargo, las viejas estructuras del poder de los estados y el viejo estilo de vida del mundo occidental acelerarían la generación del cambio con su propia muerte a consecuencia de la Primera Guerra Mundial.

¹⁹ TORRENT, ROSALÍA Y MARÍN, JOAN M. *Historia del diseño industrial*. Manuales de Arte Cátedra. Madrid 2005, p. 226



Fig. 9
Pijama del Wiener Werkstätte. 1920.
(JPB)

Fig. 10 y 11
Mujer. Tamara Lempicka. 1925.
(PM y GW)

3.2. El desarrollo y la definición (1919-1930)

A causa de los desastres físicos y sociales de la Primera Guerra Mundial se produce un gran golpe en la sociedad occidental. Esto provocará una necesidad social de escapar del mundo que generó la guerra, de encontrar la manera de olvidar el conflicto y sus causas. Pero también, pasado el conflicto bélico, la sociedad afirmó una nueva actitud ante la vida, una actitud hedonista que buscaba disfrutar del presente, un estilo de vida más medido desde la visión humanizada del placer de vivir, desde la medida del hombre. Es el tiempo de la revalorización de los Juegos Olímpicos de la era moderna, como una celebración del cuerpo humano a través del culto al deporte tanto como instrumento para la salud, como para las propias relaciones cordiales de las competiciones, sin olvidar la faceta económica que podía abrirse en los mercados con estas nuevas actividades cada vez más popularizadas.

La tensión acumulada durante la guerra se liberaría ahora en la paz con nuevas aspiraciones y deseos: la juventud, la seducción, la fantasía y la diversión. Como consecuencia de la guerra y a causa de la capacidad industrial de los estados, se enriquecieron amplios sectores de la sociedad acomodada y los empresarios debían pensar en otros parámetros para satisfacer estas aspiraciones y deseos a través del consumo de productos, pero también del consumo del ocio.

Los modos de comportamiento se dirigirán hacia la reivindicación del derecho a la ensoñación, la pasión, la entrega, el misterio, la exquisita melancolía pero también hacia el desdén, la indiferencia, la indolencia o la elegancia mundana. Donde el entorno ideal es “... un ambiente un tanto frívolo de playas, jóvenes bronceadas en bañador, coches descapotables, lanchas motoras, cigarrillos y whisky”, un ambiente que refleja la fascinación por una modernidad a través del consumo²⁰. Un ejemplo del estereotipo de mujer que se plantea podemos observarlo en la imagen **10** representada en un cuadro de la pintora polaca Tamara Lempicka cuya propia personalidad social inauguraba el concepto de *femme fatale*, libre e insolente, de imagen fría y elitista.

En 1923, el arqueólogo Howard Carter descubre la tumba del faraón Tutankamon. Esta circunstancia reabre también no sólo el interés por los repertorios formales del antiguo Egipto, que en Francia, durante el siglo XIX, a través del derecho de propiedad intelectual ejercido por la conquista de Napoleón, había dado como fruto la identidad del “estilo imperio” como algo genuinamente francés, sino por la fascinación que el lujo de este tesoro ejercía. La temática egipcia ofrecía una gran cantidad de recursos ornamentales con el matiz exótico que demandaba la sociedad. Pero sobre todo interesaba la noción de la sofisticación y el lujo como expresión de la prosperidad, del progreso y del bienestar alcanzable por la sociedad.

²⁰ PÉREZ ROJAS, JAVIER. *Art Déco en España*. Cuadernos de Arte Cátedra. Ediciones Cátedra, Madrid 1990, p.22

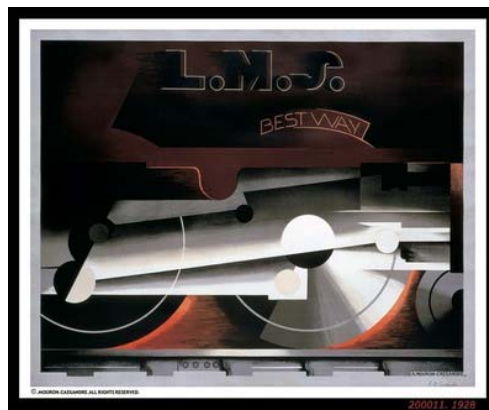


Fig. 12
Carteles futuristas. Cassandre. 1927

Fig. 13
Carteles futuristas. Cassandre. 1928

Fig. 14
Tipografía Bifur. Cassandre, presentada en París en 1929 en respuesta a la tipografía de la Bauhaus.

Fig. 15
Cartel publicitario. Cassandre 1934. Obsérvese la influencia formal purista.

(C)

La idea del lujo ha estado impregnada mucho tiempo de prejuicios seculares. Y así, su origen desde la palabra “lujuria” siempre ha tenido connotaciones peyorativas. No obstante, la lujuria tiene que ver con el placer, con el disfrute y el deleite, si acaso desde el apetito desordenado o ilícito. Así el lujo está vinculado con los excesos o a la abundancia de cosas no necesarias. También a lo inaccesible, o accesible por unos pocos: lo selecto. De manera que el lujo podría ser la adquisición o la posesión de algo que no se necesita. Pero hay también necesidades simbólicas, como la expresión de la diferencia a través de la posesión de algo raro o precioso que entonces es capaz de marcar un determinado *status*. El lujo era la posesión de mercancías exóticas, escasas o preciosas: las especias, el azúcar en la Edad Media, ahora quizás sería la posesión del control de nuestro tiempo, de la atención, del espacio, del silencio, de la seguridad, etc. Frente al concepto pecaminoso del lujo como algo corruptor, muelle o hasta subversivo, Coco Chanel le ofrecía un valor positivo por su concepto contrario, que no era la pobreza sino la vulgaridad, en el sentido más peyorativo, y añadía que el lujo no debía ser ostentoso.

En este estado de la situación cultural se busca captar la mirada del espectador también a través de los medios de comunicación de masas. Proliferaron de una manera sorprendente los medios de comunicación impresa incluso las revistas de moda (figuras **16** y **17**). Como consecuencia el diseño gráfico se desarrolló enormemente. Las nuevas creaciones tipográficas, los carteles y las maquetaciones tendrán una influencia decisiva hasta en la propia redacción de los planos y acogerán de buen grado las nuevas experimentaciones plásticas. Pero también la radio y sobre todo, hará irrupción en la mente de los ciudadanos la contundencia mágica del mundo del cine. El cine, como producto de consumo para el ocio, empezará a ser un vehículo de trasmisión de estilos de vida a través de una comunicación visual sencilla y de amplia comprensión social. Y a través de esa transmisión, cobrarán una gran importancia todos los objetos allí mostrados. El *glamour* de los actores y el lujo de las grandes producciones de películas ejercerán una fascinación multitudinaria. En el cine se aprende una nueva manera de ver la vida. Las salas de proyecciones de las películas constituyeron un nuevo tipo de edificio que se adaptaría perfectamente a las demandas formales de este estilo. Precisamente este tipo de edificio es el que tiene mayores ejemplos del Art Déco en arquitectura. La radio será otro vehículo de gran importancia para la difusión de información pero también para la transmisión de la cultura musical de manera extensiva y con un alto rendimiento.

Mientras se han ido desarrollando las vanguardias radicales históricas. Se ha producido la revolución rusa y llegan a Centroeuropa las tendencias suprematistas por un lado y las constructivistas por otro. El constructivismo refuerza la tendencia racionalista europea de la reducción proyectual de los objetos desde los requerimientos constructivos y de producción industrial exclusivamente. También los neoplásticos del movimiento De Stilj confluyen con las tendencias del último expresionismo para materializarse en las propuestas estéticas de la Bauhaus. Y no podemos olvidarnos de la importante influencia que ejerció Adolf Loos como contrapunto a las actividades de los Wiener Werkstätte de Josef Hofmann (que siguió produciendo objetos hasta bien entrados los años treinta), en la tendencia de abominar del ornamento.



Fig. 16 y 17
Portadas de la Revista Vogue de 1922 y 1927 respectivamente.
(JPB)

Por otra parte, surge en Alemania desde una formación expresionista en la línea de Poelzig y Obrich, Erich Mendelsohn. Un arquitecto cuya poética gráfica inicial reveladora de edificios que expresan la tensión de su estructura y que expresan sus fuerzas internas, llamó la atención del *Wendingen* holandés²¹. Mendelsohn, en la práctica real constructiva de la postguerra, refinará su repertorio hacia formas más puras: segmentos de circunferencias, losas estructurales de cantos muy marcados, superficies duras y brillantes, ventanas alargadas, profusión del uso del vidrio, etc. en una volumetría compuesta de modo orgánico, al modo que Wright había mostrado en Europa, pero esta vez el proceso ocurre en presencia de la gran ciudad terciaria²². Sus edificios serán como nudos de exaltación formal que se insertan en la ciudad tradicional, en contraposición a los organismos compositivos de Wright que adolecen de toda referencia ciudadana.

Pues bien, iniciada la década de los años veinte con estos datos de partida, con estos ingredientes básicos, comienza el segundo estadio temporal en el que se desarrollará definitivamente aquello que denominaremos el Art Déco.

El estado, los diseñadores y los empresarios franceses comprometidos desde antes de la guerra en organizar un sistema de diseño genuinamente francés para hacer frente al mercado, sabían que debían aportar a sus productos todo lo que se estaba produciendo en su territorio. Por ejemplo, había que aprovechar las posibilidades del mobiliario *Ancien Régime*, del rococó y del estilo imperio, pero también conseguir fundir un lenguaje con las aportaciones exóticas de Egipto, del arte precolombino y africano y relanzar los materiales exóticos de las colonias como expresión del lujo: las maderas del Brasil, el jade, el ónix, el nácar, etc. No obstante, también eran conscientes de que no debían despreciar del todo las reducciones geométricas que planteaban los radicales vanguardistas. Finalmente, consiguieron organizar la exposición que pretendían desde 1910.

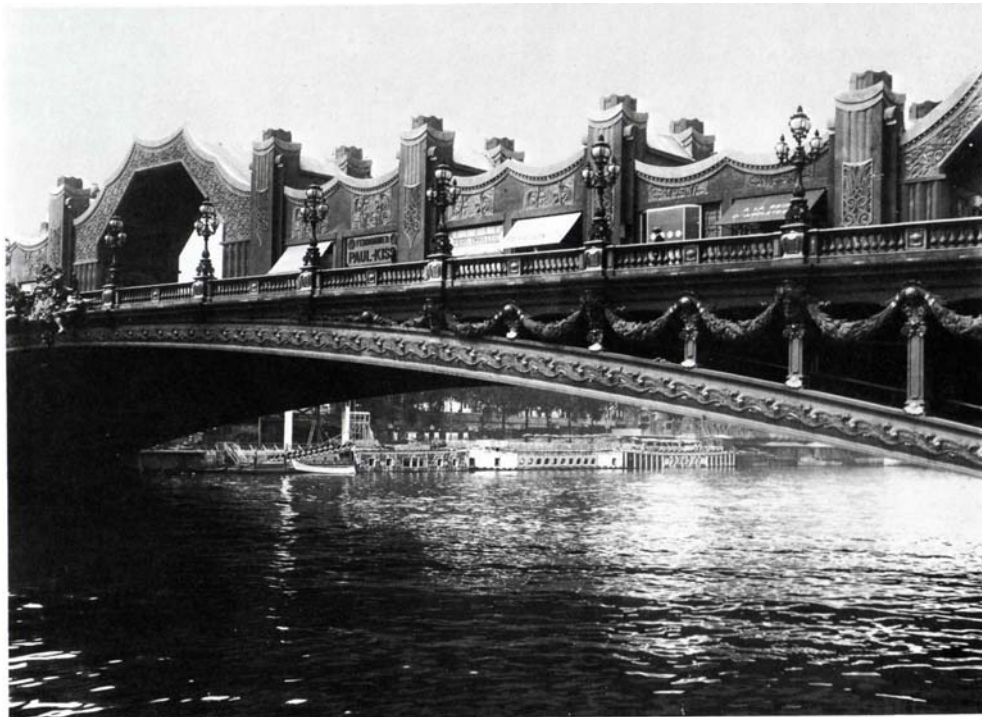
La Exposición Internacional de las Artes Decorativas e Industriales Modernas de París, se inauguró el 28 de abril de 1925 y permaneció abierta hasta el mes de octubre del mismo año. Fue vista por dieciséis millones de visitantes. Esta exposición realmente tendría una importancia marginal para la arquitectura frente a otros campos. Según Tafuri y Dal Co, el montaje de la Exposición se resolvió *“como lanzamiento de una moda y de un nuevo gusto masivo capaz de interpretar ambiciones de renovación típicamente burguesas, pero no provincianas, ofreciendo garantías de moderación y de fácil asimilación. Se trata de un gusto que, como se ha visto, llegará a influir en un amplio sector de la arquitectura americana y que asegura en Francia una mediación tranquila entre vanguardia y tradición.”*²³. Para G. Wood, la influencia más importante de la Exposición fue sin duda, la fusión realizada entre Art Déco y comercio que convirtió a París en la capital mundial del *shopping*²⁴.

²¹ En 1920, la revista del *Wendingen* publica un número monográfico sobre Mendelsohn. Se trataba de una publicación de arquitectura e interiorismo entre 1918 y 1932 que agrupaba a los arquitectos de la denominada Escuela de Amsterdam.

²² TAFURI, MANFREDO y DAL CO, FRANCESCO. *Arquitectura Contemporánea*. Colección Historia Universal de la Arquitectura. Editorial Aguilar, Madrid, 1978, p.163

²³ *Ibíd.* p.263

²⁴ WOOD, GHISLAINE. *Le Style Art Déco*. Herscher Editions.2003, p.11



Exposición Internacional de las Artes Decorativas e Industriales modernas de París. 1925

Fig. 18
Porte d'Honneur de la Exposition. París. 1925.

Fig. 19
Intervención de Maurice Dufrene sobre el puente de Alejandro III. Exposición París. 1925
(JPB)

A la Exposición era obligado acudir con creaciones modernas y se excluían las obras historicistas y las secciones retrospectivas del pasado. La premisa de la Exposición era una afirmación de la contemporaneidad. Pero ¿Cómo podemos distinguir ahora aquella contemporaneidad y deslindarla de lo que ahora conocemos como moderno? ¿Serviría con decir que en la Exposición de París de 1925 fueron “Modernos” Le Corbusier con el Pabellón de *L’Esprit Nouveau* y Melnikov con el pabellón de la URSS, y “Contemporáneos” todos los demás? Entre los propios “Contemporáneos” entonces, estas denominaciones indicaban cosas bastante distintas. Para los arquitectos radicalmente modernos esta exposición de arte decorativo entrañaba un punto de incertidumbre y anacronismo, para los profesionales ya inmersos en la dinámica racionalista lo decorativo era un concepto en vías de extinción²⁵. Las críticas de los racionalistas al mobiliario Art Déco son contundentes: “...es preciso rechazar decididamente los llamados muebles de estilo (...) protestamos de que sigan llamándose modernos esos muebles pesados, de grandes superficies de maderas ricas, intransportables, que crean rincones de polvo y suciedad. Esos “muebles” “modernos” no responden a ninguno de los dos conceptos (...) las sillas, sofás, “chaise longue” y todos los muebles de reposo han de adaptarse a nuestro cuerpo. Por lo tanto, en ellos, son antirracionales las líneas rectas y rígidas”²⁶. Y es verdad que en los ejemplos más populares el Art Déco resulta sobrecargado, espontáneo y paródico, reflejo fiel de la época que ilustran, de su frivolidad, refinamiento y nerviosismo.

Así pues, consideraremos al Art Déco como una síntesis de componentes muy dispares. Pero el Art Déco es el último intento reciente de agrupar bajo las características de un estilo a un grupo muy vasto de producciones de los distintos campos del diseño. Es un intento de los historiadores y estudiosos del Arte y de la Historia del Diseño actuales, o cercanos a la actualidad, puesto que entonces no había una consciencia de pertenencia a un estilo concreto y definido por parte de los profesionales dedicados a estos menesteres, como tampoco la hubo en aquellos que producían bajo los criterios que ahora definimos como pertenecientes al *Art Nouveau*. Entonces eran considerados simplemente “modernos”.

El Art Déco es el resultado de una actitud “moderna” que surge como respuesta a la decrepitud del viejo mundo que se desmorona, en palabras de Stefan Zweig, de “*un mundo de ayer*”²⁷ representado quizás por el viejo mundo cultural que significó el Imperio Austrohúngaro. Un mundo que reflejaba una estructura social caduca en toda Centroeuropa que tan bien describe a lo largo de sus escritos Josef Roth. Pero también, surge como respuesta a las posturas radicales vanguardistas, que se generan en el seno de esta decrepitud por el afán del progreso, del movimiento, de los avances tecnológicos y en pos de

²⁵ PERRET, AUGUSTE. “Allí donde hubiere arte verdadero, no era precisa la decoración” declaraciones a la prensa de la época, citadas por PÉREZ ROJAS, FRANCISCO JAVIER en su artículo “La Exposición Internacional de las Artes Decorativas e Industriales Modernas de París de 1925 y la crítica española”. VV.AA. *Arquitecturas Art Déco en el Mediterráneo*. Congreso internacional Ciudad y Patrimonio, Art Déco, Modelos de Modernidad. Antonio Bravo Nieto ed. Edicions Bellaterra 2008, UNED Melilla, p.17

²⁶ REVISTA AC Publicación del GATEPAC nº 15. 1934. Tercer trimestre. Pág. 13

²⁷ ZWEIG, STEFAN. *El mundo de ayer. Memorias de un europeo*. El Acanalado. Barcelona 2001.

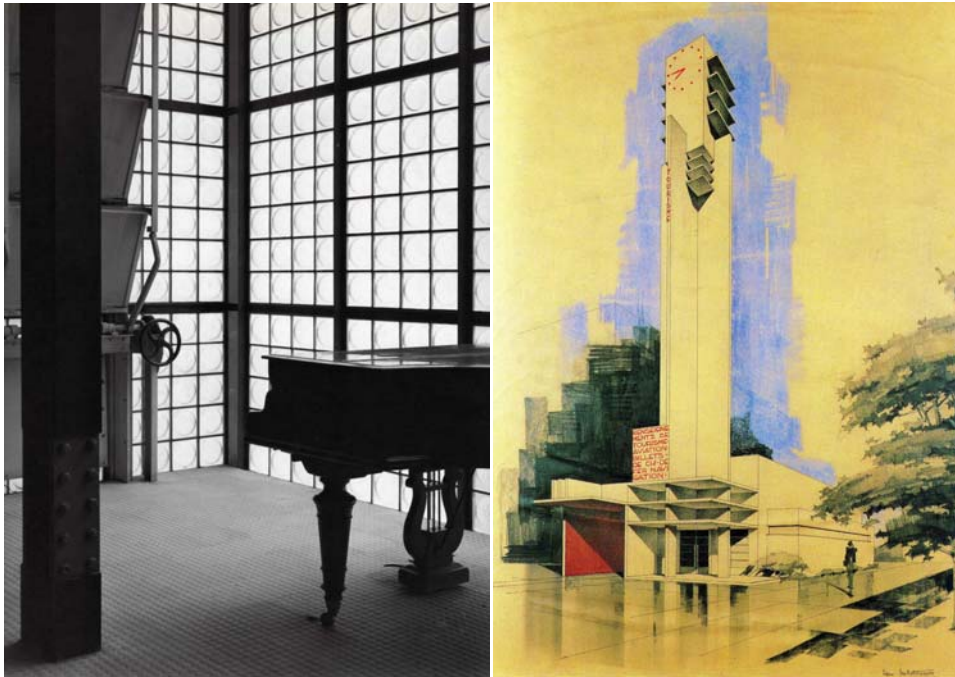


Fig. 20
Maison de verre. Pierre Chareau. Paris . 1929-1932.
(GA)

Fig. 21
Pabellón del turismo. Exposición Paris 1925. Robert Mallet-Stevens
(JPB)

Fig. 22
Casa Doucet. R. Mallet-Stevens. Paris. 1924
(JPB)

nuevas utopías con mayor justicia social. Surge también, por el hastío de las clases sociales y usuarios del *Art Nouveau* cuyo comportamiento socio-cultural necesita de lo nuevo para distanciarse y diferenciarse de la tradición establecida. Para ello, estos usuarios, aunque como un gesto extravagante, superficial con pretensiones progresistas, no tienen más remedio que dirigirse a aceptar a regañadientes y en alguna medida a la vanguardia. Surge en definitiva, como el último estertor de un estilo de vida basado en la belleza de lo elegante, de lo exclusivo, de los modos sofisticados y exquisitos, como una necesidad placentera que revelará una nueva identidad cultural.

Los miembros de este nuevo estilo de vida *“En el fondo amaban lo clásico, lo sólido, lo ordenado, pero requerían que estuviera aderezado siempre – y en ocasiones lo preferían abiertamente- con gotas de extravagancia, de rompimiento, de vanguardia. Apoyaron siempre el vanguardismo.... Adoraban la aristocracia y el dinero, pero declaraban su matizado desdén por ambos...fueron clásicos y modernos. Exquisitos y populistas, libérrimos y amorales, gozadores y estetas, snobs hasta el delirio.”*²⁸

Aquello que significa Déco fue un fenómeno de trascendencia internacional, fue una tendencia general que reflejó de maneras distintas una misma necesidad de modernidad: *“...una búsqueda de la modernidad a toda costa, sin alterar las esencias de una arquitectura entendida como ornamento y elegancia... el último estilo o tendencia que aspiraba a una visión optimista de la vida, refinada y decadente, una opción más para el periodo de entre guerras.”*²⁹

Así pues, el Art Déco está a medio camino entre la tradición que acepta la belleza del ornamento y la simplicidad funcional de las vanguardias y vivirá de la experiencia productiva de algunos oficios todavía artesanales que provienen de la experiencia de las sofisticadas técnicas del *Art Nouveau*. Pero también, de las formas exóticas y populares de estilos renovables como el Rococó o el Biedermeier. El Art Déco se desarrolla *“entre el anhelo de lo “moderno” y la fidelidad renovada al principio del placer”*. La esencia de lo Déco-rativo reside *“en esa agudeza que pone toda su fe en la belleza del momento del equilibrio entre ciencia y placer”*³⁰.

Guillaume Janneau en su introducción general a la exposición: *“Consideraciones sobre el espíritu moderno”*³¹ establece una línea divisoria entre dos grandes grupos de diseñadores: por un lado, los “modernos”, que son aquellos que preparan el estilo del mañana, que se adelantan a su tiempo considerando definitivos e irreversibles los avances del progreso material del mundo civilizado y son sinceros en su trabajo para con los medios de su tiempo; por el otro lado y en oposición a éstos, los “contemporáneos” que se apoyan abiertamente en el pasado, sin pastiches ni academicismo, para recuperar el vínculo con la tradición.

²⁸ DE VILLENA, LUIS ANTONIO. *“Una tribu dorada y suprema (el orbe de Pepito Zamora)”* en el catálogo de la exposición *“Una aproximación al arte frívolo. Tórtola Valencia y José de Zamora”*. Madrid 1988

²⁹ VV.AA. *Arquitecturas Art Déco en el Mediterráneo*. Congreso internacional Ciudad y Patrimonio, Art Déco, Modelos de Modernidad. Antonio Bravo Nieto ed. Edicions Bellaterra 2008, UNED Melilla. MEGÍAS AZNAR, JOSÉ. *Introducción: Art Déco como Patrimonio e Identidad*. Página 13

³⁰ BOUILLON, JEAN PAUL. *Diario del Art-Déco. 1903-1940*. Ediciones Destino. Barcelona 1988, pp. 8 y 9

³¹ *Ibidem*, pp. 165-166



Fig. 23
Apartamento de lord Rothermere. J. E. Ruhlmann. París 1925
(JPB)

Fig. 24
Salón del Ministro. J. E. Ruhlmann. París .1931
(JPB)

En el grupo de los “modernos” estarían diseñadores como Pierre Chareau, Pierre Legrain, Eileen Gray, Francis Jourdan o Robert Mallet-Stevens. En el grupo de los “contemporáneos” se incluyen Ruhlmann, Groult, Süe y Mare. Estos dos grupos se consideraban incluidos dentro de la esfera de los decoradores y para nada se les relacionaba con el grupo radical considerado “utópico” de los ingenieros constructores encabezados por Auguste Perret seguidos muy de cerca por Le Corbusier. Garnier, Perret, Le Corbusier, Lurçat eran arquitectos marginales y aislados. Los arquitectos franceses que suenan en París son Henry Sauvage, Michel Roux-Spitz, Pierre Patout y Robert Mallet-Stevens. Los arquitectos radicales, que en realidad fueron los generadores del Movimiento Moderno, no eran considerados elegantes en sus propuestas comparados con la producción de los otros. Los Estados Unidos de América no se presentaron a la Exposición, Alemania no fue invitada.

En la imagen **20** se observa un rincón del interior de la Casa de Vidrio de Pierre Chareau, construida en un fondo de parcela en la más radical modernidad, con los materiales más nuevos en el año 1931. Sin embargo, la imagen contiene también un piano clásico, con elementos decorativos tradicionales. Esta imagen revela la posibilidad de esa convivencia, de esa fascinación que suponen los elementos con una determinada carga estética. Las imágenes **21** y **22**, nos muestran dos dibujos de Robert Mallet-Stevens. En ellos se aprecia la contundencia de las formas geométricas modernas, el juego de los planos contrastados de los aleros, pero también el papel del ornamento como elemento diferenciador y enriquecedor del conjunto. Mallet-Stevens, sobrino del banquero Stoclet y por lo tanto de formación hofmanniana, se movía bien en los ambientes elegantes y refinados de la vanguardia. Construyó la casa para los Condes de Noailles en Hyères obteniendo una gran repercusión en esos ambientes.

Frente a estas posiciones “modernas” cuyas condiciones formales podían hacer más fácil la producción de objetos en esta línea para ser distribuidas en masa, estaba la posición de los diseñadores tradicionalistas como Emile Jacques Ruhlmann o Jean-Michel Frank, que defendían un diseño elitista y lujoso en extremo como elementos exquisitos que mantuvieran un gusto por la exclusividad y las piezas únicas.

En este sentido se plantean los interiores diseñados para apartamentos lujosos y salones de alto nivel social (figuras **23** y **24**) en los que el diseño total del ambiente va desde las molduras geométricas de los falsos techos y la calidad de los revestimientos de los paramentos a la elección de los muebles. Prácticamente todos los muebles de estos salones son diseños de producto de Ruhlmann y es sorprendente ver como conviven algunos de formas absolutamente nuevas, con otros de corte historicista con recuerdos del antiguo Egipto o de los periodos clásicos de la antigua Grecia.



Fig. 25
Mueble Elysée. J. E. Ruhlmann. París 1920

(R)

Fig. 26 y 27

Silla. J. E. Ruhlmann 1930 y Sillón. J. E. Ruhlmann 1932.

(R)

La fotografía 25, nos muestra un caprichoso y sofisticado mueble de Ruhlmann denominado Elysée, construido con chapa de madera de amboina, con incrustaciones de piezas circulares de marfil y con la incorporación de un bajorrelieve de bronce del escultor S. Foucault que enmascara las bocallaves de apertura. Aquí se muestra hasta donde se podía llegar con la exclusividad en la elección y el trabajo de los materiales. Pero el mismo diseñador es capaz de sorprendernos con los diseños de esta silla y este sillón que se muestran en las imágenes 26 y 27. Éstos sin ser tan caprichosos, mantienen el nivel de sofisticación en los materiales pero nos expresan unas formas más radicales y sencillas, más depuradas geoméricamente ayudadas por el magnífico tratamiento de los materiales.

La producción masiva de bienes de consumo necesita de una masa consistente de la sociedad para su distribución. Para la aceptación de estos productos es imprescindible “...difundir a través de los cánones de la elegancia y el buen gusto la apetencia hacia esos nuevos objetos de consumo, cuyos protagonistas serán tanto las capas sociales enriquecidas con la guerra como la nueva clase media, que (...) tenía “apetencia de prestigio social””³².

Uno de los resultados físicos de esta relación entre el diseño de los bienes de consumo y su distribución y venta, que consiguió crear lazos de unión entre los artistas de lo moderno y los productores de estos bienes, fueron los grandes almacenes. Estos grandes almacenes comienzan por alejar la concepción de dirigir el producto diseñado a una clientela selecta y aristocrática y se basan en un público mayoritario. Por lo tanto, el denominado estilo Art Déco no se caracterizó tanto en el terreno culto (como ocurría en el reciente *Art Nouveau*), como en la ya inaugurada cultura de masas, aunque nos parezcan de altísimo interés los muchísimos ejemplos de productos diseñados para usuarios de alto nivel cultural³³. Además, la propia cultura, a través de los ya experimentados medios de comunicación, habíase extendido masivamente y la sociedad observaba más de cerca el comportamiento, incluso estético, de los agentes culturales del momento.

En este sentido es clarividente la posición de personajes como Adolf Hitler en 1935: “No tendrá sentido hablar de Arte y Cultura legítimos mientras toda la atención la monopolizan, en las perspectivas características de nuestras ciudades, los grandes almacenes, comercios, hoteles y edificios de oficinas con forma de rascacielos...”³⁴. En ese momento histórico, en Berlín y en otras ciudades de Alemania, ha construido ya sus almacenes Erich Mendelsohn con un lenguaje formal muy determinado.

³² Op. Cit. MAENZ, PAUL. Prólogo de Alicia Suárez y Mercé Vidal, p. 4

³³ *Ibíd.*, p. 138: A propósito de la Exposición de 1925 dice: “... fue una rimbombante muestra de la industria de artículos de lujo...sobre todo en su aspecto artesanal versión francesa. La excelente textura artesana de los “objects uniques”...”.

³⁴ *Ibíd.*, p.10



Fig. 28
Edificio Chrysler. William van Allen, arquitecto. New York. 1928-1930
(JPB)

3.3. La expansión (1930-1940)

El tercer estadio temporal estaría constituido por la exportación y la expansión del Art Déco por el resto de los países. No obstante, no solamente se trata de una cuestión relativa al Art Déco. Como dice Tomás Llorens³⁵, el año 1930 constituye un hito de cambio cultural que se materializa con la incorporación efectiva del protagonismo de los Estados Unidos en el panorama del Arte Moderno. Se desbanca a París como centro de referencia internacional. Pero esta incorporación ha sido progresiva durante los años de la década de los años veinte hasta la gran depresión. Es el momento de la construcción de los grandes rascacielos de Nueva York cuyos promotores son grandes empresarios que se adscriben de inmediato a esta sensibilidad estética. Poco a poco, hasta el estallido de la Segunda Guerra Mundial, los Estados Unidos de América irán acogiendo deliberadamente a los agentes culturales europeos presionados por la irrespirable situación de Alemania.

En Nueva York, Chicago y en general, en las grandes ciudades de la costa Este, estaban muy habituados a las experiencias decorativas de gran calidad de las etapas anteriores, con ejemplos de edificios de corte ecléctico muy impactantes. Por lo tanto las propuestas formales del Art Déco fueron rápidamente asimiladas. El Art Déco no sólo se manifiesta en las formas exteriores del edificio y en los elementos ornamentales de sus fachadas, sino que se desarrolla con máxima amplitud en el interiorismo de sus grandes vestíbulos y en todos los elementos y objetos que allí se disponen: elementos para la iluminación interior, ascensores, puertas, barandillas, cubre-radiadores, pero también, falsos techos, revestimientos de paramentos y pavimentos.

Los edificios más paradigmáticos de este periodo son los rascacielos, que se imponen como el icono de los tiempos modernos. El más popular por la fascinación que provoca, probablemente sea el edificio Chrysler del arquitecto William van Allen que se construyó entre 1928 y 1930 en Nueva York. Su magnífico y sorprendente remate superior está revestido de chapas metálicas de una aleación de acero y níquel cromado. Las gárgolas situadas en la imposta del remate también realizadas en metal brillante son un recurso clásico pero con una reducción formal y expresiva como la de las esculturas que se estaban produciendo en este ámbito estilístico. Pero también es sorprendente el vestíbulo, la propia puerta de acceso, la decoración de los techos, los aplacados de mármoles exóticos con las luminarias empotradas, el juego de los despieces del pavimento con piezas geométricas compuestas en ángulos y con desarrollos zigzagueantes, el caprichoso diseño de los ascensores, etc. todo ello compuesto de una manera coherente para ofrecer una imagen de marca del edificio que tenía que competir con sus colindantes.

³⁵ LLORENS, TOMÁS *“Julio Gonzalez y la escultura cubista”* en VV.AA. *¿Qué es la escultura moderna? Del objeto a la arquitectura*. Fundación Cultural Mapfre Vida. Madrid 2003, p. 113.



Fig. 29
Cine Odeon Woolwich. E. U. A. Georges Coles, arquitecto. 1937
(PB)

Fig. 30
Colwyn Bay Cinema. E. U. A. Weedon Harry, arquitecto, años treinta.
(PM)

Fig. 31
Odeon Morecambe, E. U. A. Weedon Harry, arquitecto, años treinta.
(PM)

Pero hay otros ejemplos conocidos en la ciudad de Nueva York como el edificio *Empire State* de los arquitectos Shreve, Lamb y Harmon terminado en 1931. También tiene un remate muy característico de la plástica Art Déco, con la iluminación incorporada y un vestíbulo también muy peculiar, con gran profusión del uso de materiales metálicos. Hay otros rascacielos en Nueva York menos populares pero también de gran calidad en este estilo Art Déco: el edificio de la RCA de los arquitectos Cross & Cross, el edificio *McGraw-Hill* de los arquitectos Hood, Godley y Fouilhoux, el propio edificio del hotel *Waldorf Astoria*, todos ellos de 1931; el edificio de la *Irwing Trust Company* de los arquitectos Voorhees, Gmelin y Walker de 1932, con un vestíbulo revestido de mosaicos de pequeñas piezas cerámicas brillantes y, por último, el gran complejo del Rockefeller Center, construido entre 1932 y 1940.

Sin embargo, en los Estados Unidos de América, fuera del ámbito representativo del centro metropolitano, la vertiente Art Déco más cercana al racionalismo tuvo una gran difusión. Los arquitectos y los diseñadores utilizaron con profusión este vocabulario formal en los nuevos edificios de las nuevas áreas de expansión de las ciudades, sobre todo en aquellas que debían de expresar su modernidad, como en las nuevas áreas residenciales de la costa Oeste americana cercanas a la industria del cine y en Florida. En los edificios de uso público dedicados al ocio, como cines, teatros, casinos, etc. la utilización en el exterior de volúmenes mendelsohnianos casi formaban parte del tipo generador del edificio y en el interior, la decoración ornamental era más abundante (véanse las figuras 29 a 32).

Tal y como se verá más adelante, en algunas de las primeras obras públicas fruto del *New Deal* realizadas como reacción a la Gran Depresión del año 1929, también aparecerán curiosamente elementos decorativos Art Déco (ver figura 33).

Hay algunas de las experiencias del Art Decó en los Estados Unidos que vienen realizadas directamente por diseñadores europeos. Paul Iribe (1883-1935) es reclamado por Cecil B. DeMille como decorador artístico de varias películas realizadas en Hollywood entre 1919 y 1924, entre ellas "Los diez Mandamientos" o "Rey de Reyes"; en ellas, los decorados y el vestuario egipcio no es rigurosamente histórico sino fruto de la creatividad de este diseñador, de modo que las imágenes transmitidas a través del cine de estas épocas históricas son una mera interpretación de Iribe. El mismo modisto Paul Poiret tiene resultados fallidos en su intento de incorporación a la ciudad de Nueva York. En cambio, Josef Urban, un diseñador procedente de los *Wiener Werkstätte*, consigue trabajar en Nueva York con éxito en proyectos para cines y teatros de Broadway, realiza la *New School for Social Research* y también actúa como interiorista en múltiples apartamentos desde 1929 hasta 1938. Pierre Chareau, huyendo de los efectos de la Segunda Guerra Mundial, emigra a los E. U. A. en 1940 donde se irá apagando su actividad por sus propios problemas de adaptación, pero también por la falta de sus habituales carpinteros y colaboradores europeos.

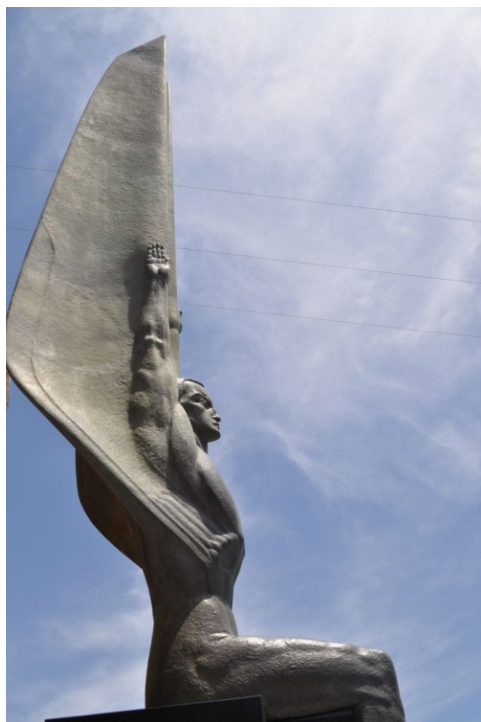


Fig. 32
Teatro Pantages. Marcus B. Priteca. Los Ángeles. E. U. A. 1929-1930.
(JPB)

Fig. 33
Escultura *The Spirit of Man* de Oscar J. W. Hansen, presa Hoover, California, E. U. A. 1931-1935
(RM)

En Inglaterra, hay dos casos que llaman la atención especialmente. El edificio del periódico *Daily Express* del prestigioso arquitecto Sir Owen William en Londres, se construye entre 1929 y 1931 con una adscripción clara a los postulados del Movimiento Moderno. Sin embargo, su vestíbulo principal de la entrada es encargado al interiorista Robert Atkinson que realiza un espectacular juego de materiales brillantes, iluminaciones indirectas y elementos ornamentales zigzagueantes. Véase la figura 34.

En contraposición aparece un ejemplo canónico típico de edificio para los grandes almacenes *Barkers*, del arquitecto George Bernard, construidos en 1933 y situados en el barrio londinense de Kensington. Ver la figura 35.

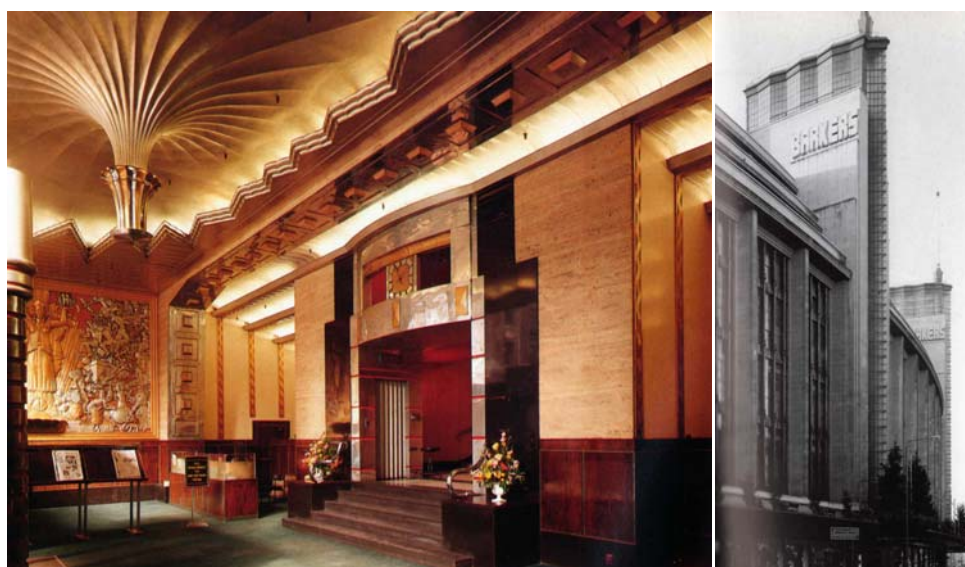


Fig. 34
Vestíbulo de entrada del edificio *Daily Express*. Robert Atkinson. Londres. 1929-1931
(JPB)

Fig. 35
Grandes almacenes *Barkers*. George Bernard, Arquitecto. Londres. 1933.
(PB)

Pero el Art Déco se extendió a todos los lugares del mundo en los que la influencia de la cultura occidental dominaba. Especialmente en las zonas de raíz colonial europea que necesitaban expresar que eran capaces de progresar, por ejemplo, los países del Norte de África de la cuenca mediterránea, Argentina, Brasil, Méjico y, curiosamente Cuba. Los profesionales cubanos que visitaron la Exposición de París de 1925, completamente informados de lo que ocurría en Europa a través de las publicaciones que presentaban las obras de Gropius o Le Corbusier, construyeron residencias para la burguesía cubana con plena corrección estilística. En algunas de ellas intervinieron cerrajeros y mueblistas parisinos. Además, en aquel tiempo el intercambio y la comunicación entre los Estados Unidos y Cuba era muy fluida. De hecho la contribución a la cultura musical americana de la música cubana y su fusión con el *jazz* es muy importante.



Fig. 36
Claudette Colbert en *Cleopatra* film dirigido por Cecil B. DeMille en 1934
(GW)



Fig. 37
Encendedor de sobremesa. Anónimo 1935

"Suscita el deseo a varios niveles. La forma del encendedor produce ganas de cogerlo con la mano. La belleza del tratamiento de su superficie y el uso de materiales modernos como el plástico refuerzan todavía su seducción visual y el atractivo psíquico que él suscita. Además de un objeto funcional, este encendedor ejerce un poder de atracción altamente simbólico". WOOD, GHISLAINE. *Le Style Art Déco*. Herscher Editions. 2003
(GW)

Esta comunicación aportó y mezcló las influencias del Déco metropolitano con aquellas procedentes directamente de Europa. Ejemplos significativos de esta circunstancia son sobre todo los cines, pero también, por ejemplo, el edificio Bacardí (1930) y el edificio de oficinas de López Serrano (1932) de la Habana³⁶.

Después de la Primera Guerra Mundial la investigación en tecnología siguió avanzando con intensidad. Como ocurre muchas veces, la propia industria de la guerra intentando mejorar sus productos, después de la experiencia habida recientemente, contribuyó también al desarrollo tecnológico. Las investigaciones dirigidas a optimizar la eficacia de los proyectiles y aquellas relacionadas con los cohetes, entre otras cosas, se encaminaban a mejorar su forma con el objeto de oponer la menor resistencia posible al rozamiento con el medio por donde se conducían: el aire o el agua.

El estudio de los cuerpos en movimiento en medios fluidos como el aire o el agua se desarrolló produciendo experimentos y ensayos normalizados como el del túnel de viento que ofrecieron mucha información acerca de las formas, las texturas y el comportamiento de los materiales a utilizar en las envolventes que conformaban el exterior de estos objetos. Los trabajos científicos realizados en laboratorios especializados conseguían pues una gran eficiencia para estos objetos en el medio en el que se transportan y una de sus consecuencias fue sin embargo, que las formas resultantes empezaron a constituirse también en iconos de esta propia eficiencia.

La mejora formal de estos objetos mecánicos se había dado también en las grandes máquinas de transporte, fundamentalmente en los aviones de guerra pero también en los artefactos para la navegación marítima. Los barcos se adaptaron paulatinamente a los nuevos materiales, sobre todo a la construcción en acero³⁷. Sus envolventes eran como grandes carcasas con formas muy características para su movimiento en el agua, que contenían una gran máquina de transporte muy sofisticada y con unos requerimientos funcionales muy específicos. Como tales, sus formas se adaptaron perfectamente a la estética de la máquina. Esta adaptación también ofrecía una imagen de eficiencia surgida de la experimentación científica. La menor resistencia al movimiento en el agua o en el aire se conseguía mediante una forma fluida y en la década de los años treinta del siglo XX, estas formas fluidas contribuyeron a aumentar significativamente el repertorio formal de la modernidad. Así surgió el *streamline*.

El Diseño Industrial se aprovechó de esta aportación formal para trasladarla al universo de los objetos de consumo cotidianos como una innovación portadora del significado de la eficiencia funcional. De este modo el *streamline* confirió belleza y seducción hasta el más banal de los objetos domésticos³⁸.

Cumpliendo las invocaciones de la vanguardia futurista, el *streamline* llegaría también al diseño de los automóviles, las locomotoras, etc.

³⁶ RODRÍGUEZ, EDUARDO LUIS. *La Habana. Arquitectura del siglo XX*. Editorial Blume, Barcelona 1998, pp. 206-235

³⁷ Hubo intentos americanos y europeos de construcción de cascos de barcos en hormigón armado, por el ejemplo, los diseñados en Francia por Eugène Freyssinet.

³⁸ Op. cit., WOOD, GHISLAINE, p.81



Fig. 38
Gran salón del transatlántico *Normandie*. Proyecto de Roger-Henry Expert. 1932-1935
(JPB)

Fig. 39
Gran salón del transatlántico *Normandie*. Proyecto de Roger-Henry Expert. 1935
(JPB)



Fig. 40 y 41
Carteles publicitarios de Casandre. 1935 y 1931
(C)

Desde los inicios del siglo XX, el avance de la tecnología marítima había producido un gran desarrollo en el transporte de pasajeros. Durante los años treinta, superados los desastres técnicos del *Titanic* (1914) y los políticos del *Lusitania* (1907-1915), los barcos de pasajeros trasatlánticos se convirtieron en unas construcciones que acogerían en su interior al conjunto de características del Art Déco, incluso el estilo de vida que envolvía a esta cultura del lujo y la sofisticación. Al mismo tiempo, estos trasatlánticos transportaron e intercambiaron entre las dos orillas del océano, las distintas ópticas y experiencias de este periodo de entreguerras.

Los trasatlánticos eran como grandes edificios aptos para ser “decorados” pero al mismo tiempo eran un ejemplo maquinista del progreso, del confort y del bienestar al que aspiraba la sociedad moderna. Alcanzaron un gran éxito, pero su vida como elementos de transporte no fue larga. El ritmo lento de su viaje en medio de los ambientes tan sofisticados y placenteros se desbancaría en poco tiempo por la rapidez de la navegación aérea, en situaciones de estrechez y con comidas enlatadas.

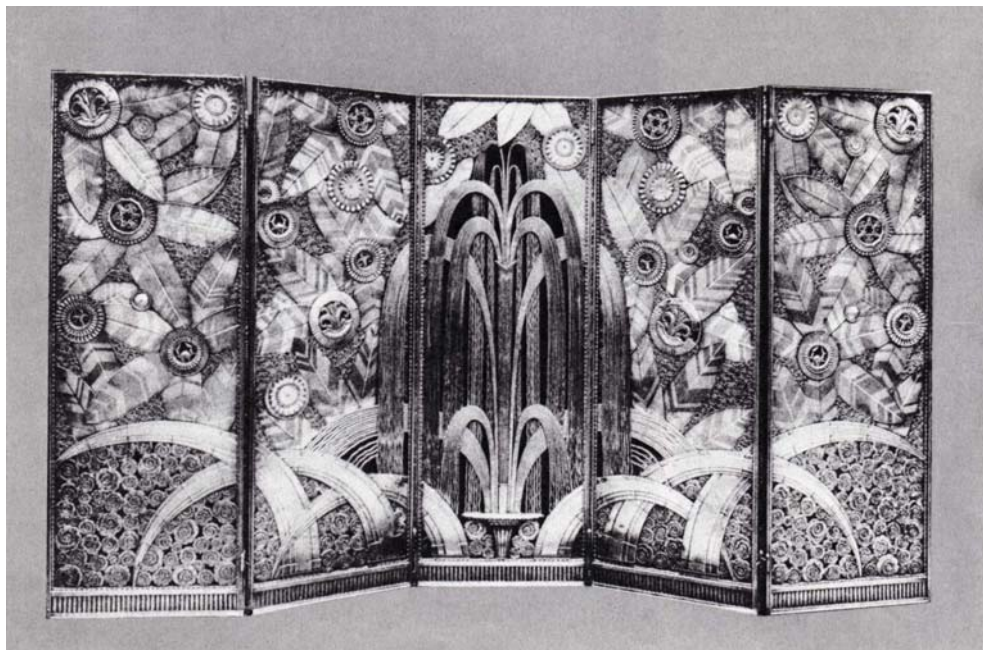


Fig. 42
Bajorrelieve lacado en oro para el *Normandie*. Jean Dunand. 1935.
(JPB)

Fig. 43
Biombo Oasis realizado con metales. Edgar Brandt. 1925.
(JPB)

Los ejemplos más importantes de estos barcos de pasajeros fueron franceses. El trasatlántico *Île de France* navegó desde 1927 hasta 1959. Los interiores de sus múltiples salones, restaurantes, suites y habitaciones, fueron diseñados por Louis Süe –destacado participante en la Exposición de París de 1925- con la colaboración del pintor Gustave Louis Jaulmes. Finalmente fue vendido en el Japón en donde fue desmantelado. *L'Atlantique* fue un barco construido para cubrir la línea entre Francia, las Antillas y Sud-América. Entró en servicio en 1930. El diseñador de sus interiores fue Albert Besnard. Contenía en su interior una calle comercial de 140 m de longitud. Se incendió en 1933 y finalmente fue desmantelado en 1936. Pero quizás el trasatlántico *Normandie* fue el que más fama adquirió como el representante más genuino del gusto francés de la época. Fue construido en 1931, pero no entró en servicio hasta 1935. Los interiores fueron diseñados Roger Henry Expert con quien colaboró Jean Dunand. Esta nave realizó solamente 139 travesías y durante la Segunda Guerra Mundial, mientras se reformaba en 1942 para el transporte de tropas en el puerto de Nueva York, un incendio lo destruyó. Fue desmantelado definitivamente en 1946.



Fig. 44 y 45
Carteles publicitarios de Casandre. 1931 y 1928
(C)

4_ Características Formales del Art Déco

El Art Déco no es un estilo codificado como los estilos históricos. Hubo muchas influencias de múltiples tendencias que lo caracterizaron en diversos momentos y con diferentes intensidades en cada territorio a lo largo de su evolución. El Art Déco surgió desde a un gran número de disciplinas en las que siempre intervenía el diseño. Por lo tanto, se trata de un fenómeno artístico sin vigor programático claro, difícil de caracterizar precisamente y como consecuencia de ello está abierto a muchas interpretaciones. No obstante, entre todos los tipos de objetos que podemos encontrar hay un cierto aire de familia. Esta sensación tiene unos principios formales subyacentes que de algún modo los diferencia de aquellos pertenecientes a otras manifestaciones artísticas.

Cuando nos encontramos con un determinado objeto perteneciente a esta clasificación artística podemos observar algunas características generales que se perciben de inmediato:

- Los objetos art déco tienen un fuerte carácter ornamental. Percibimos el papel del ornamento de una manera directa y rápida. Por lo tanto, en estos objetos reconocemos fácilmente los elementos de la decoración como aditamentos de una cierta intensidad.
- Al percibir estos objetos reconocemos también que sus formas están muy elaboradas, muy trabajadas, no son aleatorias ni ingenuas ni tampoco provienen de un catálogo ordenado y codificado. El término elaborar lleva aparejado el trato con lo complejo y ello implica inversión de trabajo, empeño, a través de un proceso interno de diálogo cuidadoso, de pruebas y errores hasta llegar al resultado más conseguido. En este proceso también interviene la elección y disposición de los elementos ornamentales en el más puro sentido académico. Poco a poco, con la evolución hacia la modernidad, las propias formas de los objetos llegarían a ser motivos ornamentales por sí mismas.
- En general, un objeto art déco desprende una cierta imagen de modernidad debido a las formas, ornamentos y materiales utilizados.
- Por último, en el Art Déco es evidente una tendencia hacia la sofisticación, hacia el lujo y por lo tanto, hacia lo exclusivo y a veces hasta el refinamiento más afectado, bien sea por la calidad de los materiales utilizados o bien por su presentación, por su modo de aparecer.

Pero para precisar un poco más en la materialización de estas características es necesario tratar sobre las formas, los volúmenes y recursos plásticos de aplicación sobre ellos, sobre el modo de componer estas formas, sobre el uso del contraste, sobre los motivos ornamentales y sobre la manera de manifestarse.

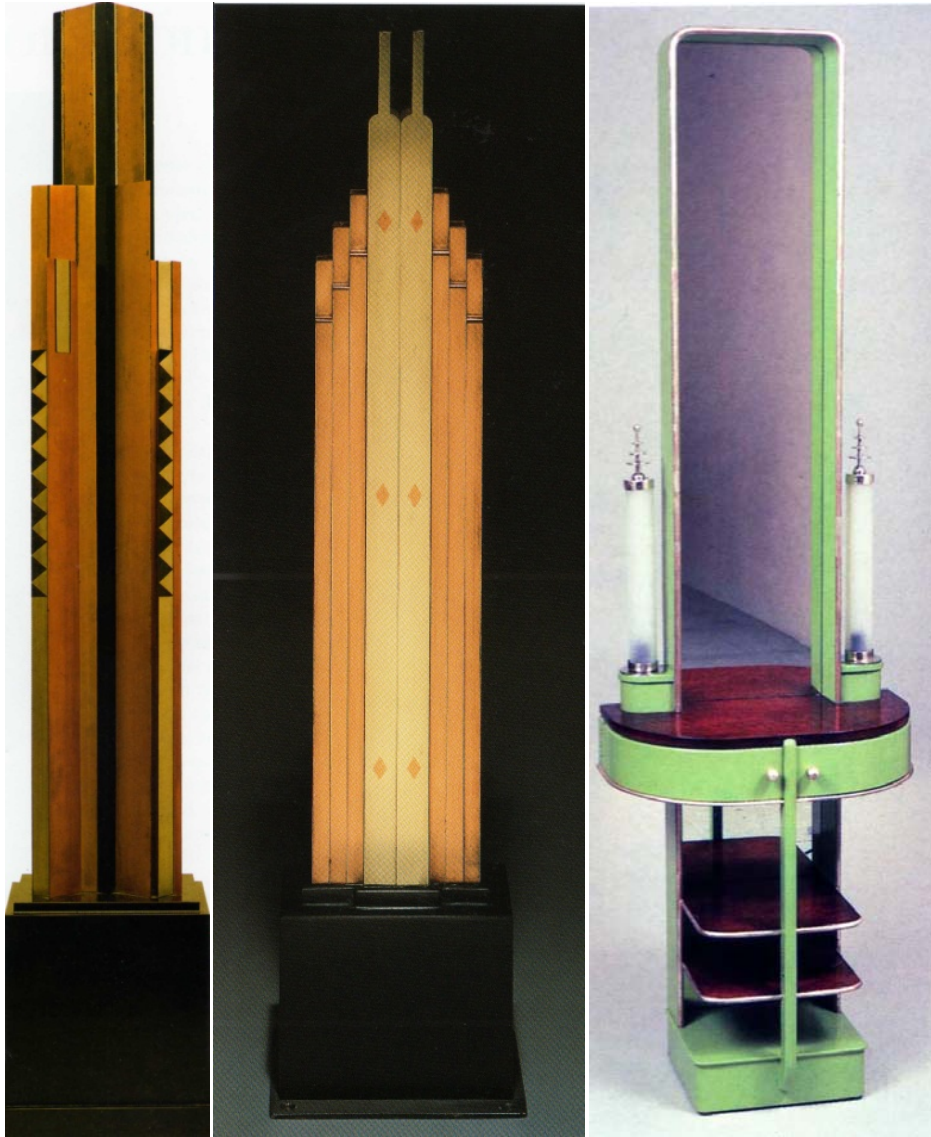


Fig. 46
Escultura, John Stors, 1924
(JPB)

Fig. 47
Forms in space nº 1, John Stors, 1941
(GW)

Fig. 48
Mueble Anónimo, E. U. A. 1930
(JPB)



Fig. 49
Empire State building. New York. 1931
(AU)

Fig. 50
Detalle de uno de los remates del Edificio de apartamentos Century. New York 1931
(AU)

Formas y volúmenes

Los objetos art déco tienen generalmente formas geométricas simples que responden a volúmenes geométricos puros, sencillos y cúbicos, están conformados con planos ortogonales que en algunas partes se van desplazando o se van agrupando en escalonamientos y retranqueos graduales. Dentro del conjunto de volúmenes puros derivados del cubo y del cuadrado o de partes de ellos, también caben las esferas y los cilindros o partes de ellos generados desde la circunferencia.

Estos volúmenes adquirirán contundencia a través del protagonismo de sus aristas, por medio del remarcado de sus contornos, de sus perfiles. Para resaltar la nitidez las aristas y los remates éstos se reforzarán con la repetición de las líneas escalonadas. En el ámbito del plano predominará el uso de líneas rectas, paralelas y perpendiculares, únicas o agrupadas, para apoyar finamente los contornos y las aristas formando estrías o rehundidos que provocan delgados trazos de sombras.

Pero también, con un carácter más exclusivo y no tan predominante, se utilizarán líneas quebradas, en zig-zag, siempre con un ritmo regular, ondas, líneas sinuosas, dulces, suaves, líricas, también con un ritmo constante y siempre como contrapunto.

Los juegos formales de esta geometría pura tienen su raíz en las experiencias cubistas y neoplásticas, pero también, como se ha tratado anteriormente, en el historicismo, en las culturas exóticas precolombinas y egipcias y hasta en las nuevas aportaciones coloristas de la plástica de los ballets de Diaghilev o en las influencias expresionistas, algunas veces concretadas en el recuerdo de los vocabularios de Erich Mendelsohn o de Frank Lloyd Wright y en las formas del futurismo, siempre relacionadas con aquello que hemos venido llamando la estética de la máquina, si acaso ya ampliamente aceptada inconscientemente por la ciudadanía. El recurso simbólico a las formas de las máquinas, que esta geometría representaba, aportaba la fuerza expresiva de la funcionalidad, de la eficiencia mecánica, de la limpieza e higiene de los laboratorios cuyo resultado final sería el *streamline*.

Durante este periodo se pensaba lógicamente que las formas geométricas y simples eran más fáciles de producir o de trabajar incluso industrialmente y como consecuencia de ello deberían resultar más económicas.



Fig. 51
Detalle del edificio de la General Electric. New York 1931
(AU)

La composición

Las primeras manifestaciones del Art Déco en objetos diseñados se apreciaron por la incorporación de ornamentos de cariz moderno a composiciones todavía de corte académico. Es decir, se trataba de objetos en los que la armonía de su composición formal se basaba todavía en la jerarquía, la igualdad entre las partes, la regularidad y la simetría pero en ellas se utilizaban repertorios ornamentales nuevos con motivos no académicos.

Progresivamente los sistemas compositivos fueron cambiando con la aceptación popular de las vanguardias. Estos cambios no se produjeron de forma tajante ni supusieron una evolución continua y lineal sino que cada diseñador los iba adoptando según sus propios criterios de manera dispersa e incluso con derivas regresivas. De este modo comenzaron a generalizarse composiciones asimétricas en donde prevalecía la clasificación, la equivalencia entre las partes y una disposición equilibrada.

La composición asimétrica añadía un nuevo dinamismo al conjunto y esto significaba por ejemplo, el predominio de algún elemento vertical dispuesto asimétricamente entre elementos horizontales. No obstante, aunque la procedencia de estas influencias plásticas fueran las vanguardias, generalmente las composiciones no eran estructurales para la concepción del objeto que se proyectaba sino que eran simplemente utilizadas como recurso decorativo para las fachadas o para la carcasa exterior de los mismos.



Fig. 52
Detalle de la vivienda propia de Emilio Azcue. La Habana 1934-1937
(LH)



Fig. 53
Apartamentos Salomón Kalmanowitz. La Habana 1936
Ángel López Valladares, arquitecto
(LH)

El contraste

El contraste es uno de los atributos del Art Déco. Habrá pues una tendencia hacia la expresión notable de las diferencias o de las condiciones opuestas entre los distintos elementos de la composición de los objetos, hacia la contraposición entre sus partes con todos los medios disponibles: las sombras, la extrema oposición entre zonas iluminadas y aquellas que están en la sombra, sin lugar alguno para la penumbra; el brillo de algunas superficies frente a otras con su ausencia absoluta; el resalte de lo claro frente a lo oscuro, etc.

También el contraste se dará entre los propios objetos y su entorno, no por recoger los condicionantes de alrededor sino con el fin de fijar claramente y con intensidad el contorno de los objetos en el ambiente en el que van a existir. De aquí el uso de conjuntos de líneas, de escalonamientos y retranqueos para aprovechar los efectos de las sombras arrojadas y el valor de la arista recta, tanto horizontal como vertical.

El énfasis en la definición del contorno de los objetos, en el conjunto de aristas o líneas que limitan sus formas, se convertirá en una cuestión relevante en el diseño y se aplicará incluso en las producciones gráficas y hasta en el modo de confeccionar los planos técnicos de los propios proyectos.

A veces, en la arquitectura, frente a los volúmenes geométricos puros y sus aristas acompañados por el poder de la línea, se produce el contraste mediante la incorporación de elementos figurativos o escultóricos ornamentales –fundamentalmente bajorrelieves– bien integrados i emplazados, de manera académica, con fuertes texturas en contraposición al resto de los elementos geométricos.

Los motivos ornamentales

El repertorio temático de los elementos figurativos que formaban los ornamentos provenía principalmente de tres campos:

- De la tradición y así se hacía uso de elementos de los estilos históricos filtrados o interpretados a través de la evolución del eclecticismo, pero ahora estilizados y dulcificados como recursos poéticos para aludir al mundo de lo clásico.
- Del universo de lo exótico aprovechando la actualidad que le proporcionaron las múltiples exposiciones internacionales añadiéndole un fuerte carácter de innovación. Así se tomaban prestados elementos ornamentales de culturas lejanas y desconocidas para reinterpretarlos: Egipto, África, Japón, el Arte precolombino maya, azteca o inca e incluso tramas y detalles geométricos vikingos.
- De la naturaleza, pero desde una visión nueva del mundo natural, geometrizado, aplanado y mecanizado a través de la esquematización y la estilización. La representación déco de la naturaleza es más rígida que en el *Art Nouveau*. Con lo aprendido de las vanguardias se interpretarán flores, palmeras, cactus, cestos de frutas, pero también fluidos acuáticos, nubes ondulantes, rayos solares, rayos de tormentas, haces de puntas en líneas quebradas, etc. y en algunos casos en contraste con todo ello, el cuerpo humano, un cuerpo atlético de belleza clásica observado bajo el prisma de la modernidad para ensalzarlo, para recuperarlo para el deleite.



Fig. 54
Bajo relieve anónimo
(GW)

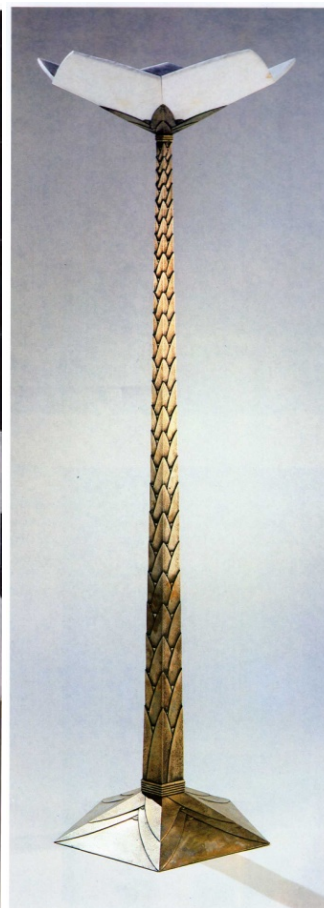
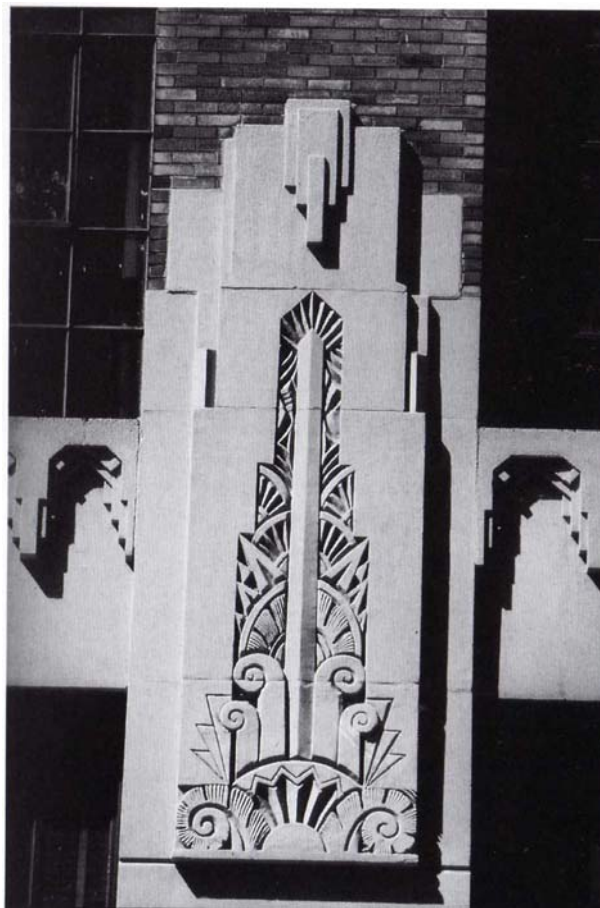


Fig. 55
Cubrechimeneas anónimo. E.U. A. 1930
(JPB)

Fig. 56
Detalle ornamental del edificio Hudson Street New York
(DA)

Fig. 57
Lámpara, Albert Cheuret, 1925
(JPB)



Fig. 58
Detalle ornamental del vestíbulo del edificio Empire State. New York
(AU)

La expresión de los materiales

Todas estas formas y volúmenes bien compuestos y contrastados, con la aportación de estos ornamentos, con sus motivos temáticos tan depurados, tan refinados, se construían de manera perfecta y exquisita. Para ello se utilizaron materiales nuevos y también tradicionales a los que se extraían sus cualidades más estimulantes: así se buscaba la apariencia resplandeciente y brillante de los metales con tratamientos como el cromado, el niquelado, el uso del acero inoxidable, del aluminio; también, la novedad del brillo de las superficies lacadas recientemente occidentalizadas y dominadas técnicamente; todos ellos usados unas veces en solitario y otras en contraste con materiales de aspecto completamente opuesto; se prodigó el uso de maderas exóticas procedentes de las colonias, con chapados de raíces realmente sorprendentes, con similar resultado expresivo se requerían mármoles y granitos cuyas mallas o vetas ya eran suficiente motivo ornamental y finalmente, se trabajó con los nuevos materiales plásticos, desde los naturales procedentes de la manipulación del caucho hasta los recientes derivados del petróleo, por ejemplo la baquelita con su radiante calidad superficial.

Con la incorporación de los efectos de la luz eléctrica al brillo de los materiales opacos se añadieron también la transparencia y el reflejo de los vidrios.

5. Panorama del Art Déco en España. La arquitectura

España no escapó de los efectos de los acontecimientos que se dieron en el mundo occidental del primer tercio del siglo XX. En general, a principios de siglo, la sociedad española todavía era pre-industrial. En las sociedades industrializadas las innovaciones vanguardistas eran mejor aceptadas que en aquellas que no lo eran. Pero en la década de los años veinte, animados por el desarrollo económico que provocó la Primera Guerra Mundial en varios lugares de España, algunos sectores de la burguesía de las grandes ciudades empezaron a mirar hacia Europa. Durante gran parte del siglo XIX, España había sido un país exótico y pintoresco para el resto de Europa que interesó a artistas e intelectuales.

Tal vez por medio de un recorrido a través de la arquitectura, la experiencia del Art Déco en España quede reflejada con mayor precisión que en los otros ámbitos del diseño, puesto que éstos están más relacionados con el potencial de la industria. No se pretende un estudio exhaustivo y preciso de la arquitectura, sino solamente dar unas breves pinceladas sobre los tipos y los edificios más representativos del periodo que nos ocupa. Estas pinceladas nos introducirán en el contexto en el que se vieron inmersas las manifestaciones del Art Déco en Alcoy.

Para ello hay que considerar en primer lugar que las escuelas de arquitectura y también las escuelas de ingeniería, tenían profesores bien relacionados con aquello que sucedía en Europa y además, disponían de bibliografía e información suficientes. Con todo ello, algunos grupos de arquitectos y de ingenieros participaban en congresos internacionales e invitaban a los congresos nacionales a profesionales europeos, en donde se daban discusiones disciplinares de actualidad.

Desde este punto de vista, en España al inicio de la década de los años veinte, hay consolidadas algunas tendencias arquitectónicas muy marcadas: la académica, representada por Modesto López Otero; la sezessionista de Teodoro de Anasagasti o el eclecticismo de Palacios, pero curiosamente, se asentaron con fuerza las tendencias del regionalismo que procedían por un lado, de las ideas *Arts & Krafts* sobre la arquitectura popular, que en España era tan ingenua, virgen y no contaminada; por otro lado, por la necesidad de encontrar un estilo nacional diferenciado en respuesta a las influencias extranjeras pero también, por último, ligadas a la intención de dar a los nuevos crecimientos de las ciudades un cierto orden y coherencia con la ciudad existente, en la línea de las teorías de Camilo Sitte³⁹.

Pero la alianza entre la máquina y las nuevas formas que las vanguardias proponían dirigieron el modo de trabajar de los arquitectos hacia la modernidad partiendo pues de tendencias históricas tan extremas como el estilo francés por un lado o la iconografía de la Escuela de Amsterdam en el extremo opuesto.

Con estas tendencias presentes al inicio de los años veinte y con el estallido de la Guerra Civil española en 1936, si tenemos en cuenta que la Exposición de las Artes Decorativas de París se realizó en 1925 y además, consideramos un tiempo prudencial para la asimilación de las novedades que proceden de Europa, veremos entonces que el periodo de una posible generalización del Art Déco en España fue muy corto. Aun así, se dieron ejemplos españoles de gran interés arquitectónico con un alto grado de heroicidad.

No hay pues una Arquitectura Déco generalizada. Sí hay ejemplos nacionales concretos pero la mayoría de los edificios que podían adscribirse a estas nuevas formas están en la transición desde los estilos académicos hacia el racionalismo, con productos prerracionalistas o basados en renovaciones ornamentales sobre composiciones clásicas o bien, con influencias muy identificables de los maestros de la modernidad.

En la Exposición de París de 1925 España presentó en su pabellón su estado cultural con respecto a la contemporaneidad en el Diseño. La Exposición fue visitada por muchos profesionales españoles de la arquitectura y suscitó un gran número de críticas, adhesiones y discrepancias de muy diversa índole. El ingeniero José Eugenio Ribera publicó una impresión externa que, considerando su trayectoria profesional, se presenta ahora con una cierta imparcialidad. Ribera había visitado el año anterior la Exposición del Imperio Británico en el parque de Wembley de Londres. De esta exposición alabó el uso del hormigón armado como material básico en las construcciones allí realizadas, pero se quejó del *"manoseado clasicismo"* con que habían concebido los edificios. Al mismo tiempo, mientras agradecía la sinceridad con

³⁹ Esta tendencia provocó un famoso desencuentro entre los arquitectos Leonardo Rucabado y Demetrio Ribes en el VI Congreso Nacional de Arquitectura de San Sebastián de 1915.

que allí se mostraban en hormigón visto los elementos estructurales, que entonces le resultaban fríos y monótonos, echaba de menos una nueva ornamentación discreta y mesurada, insertada en los propios encofrados y en la masa del hormigón, para crear así un estilo propio para el hormigón⁴⁰. Al visitar París en 1925, sinceró su “repulsa a las tendencias extravagantes de la *Arquitectura*” refiriéndose a la pobreza artística de los arquitectos de entonces que recurrían a los “artificios” de los estilos históricos. Entonces defendió una arquitectura que expresara “sensación de vida y satisfacer terrenales comodidades”, en definitiva, aquello que vio y entendió entonces como la modernidad⁴¹.

La multiplicidad de influencias sobre los edificios más modernos y los pocos ejemplos claramente declarados en las características formales del Art Déco han provocado que muchos historiadores clasifiquen en su ámbito cualquier edificio con una gran dedicación en torno a la decoración. Por lo tanto la dispersión es notable. Un paseo por la Gran Vía madrileña puede dar una idea muy exacta del panorama de la arquitectura española entre 1910 y 1936.

Muchos de los edificios que utilizaron en sus envolventes exteriores un lenguaje prerracionalista más austero, usaron elementos del Art Déco en sus interiores o en el diseño de sus detalles más cercanos al usuario.

Los rasgos del Art Déco se darán fundamentalmente en edificios de nueva construcción y éstos recogerán los elementos de este nuevo código formal como recurso para expresar innovación. Dentro de los edificios de nueva planta apareció un nuevo tipo de edificio que sí fue genuinamente de esta época y que podía acoger el nuevo espíritu de los tiempos a través del Art Déco: el cinematógrafo. El cine fue uno de los grandes vehículos de transmisión cultural de los nuevos estilos de vida. También en España, la idea del progreso se asumía con la adopción de costumbres y rasgos del *american way of life* que el cine comunicaba como representación del espíritu internacional. Los comportamientos sociales en el área del ocio encontraban sus formas y sus espacios en ámbitos nuevos como las salas de proyecciones de películas en cuyos entornos se asentaban establecimientos complementarios como bares, cocktelerías, cafeterías, etc. Así por ejemplo, el espacio urbano de la Gran Vía madrileña se convirtió en un escenario social entre el casticismo y la vida cosmopolita de raíz americana fomentado con la presencia directa de personajes e instituciones estadounidenses.

Las arquitecturas y los interiores de estos nuevos establecimientos modificaron el expresionismo austero de las construcciones de Erich Mendelsohn enriqueciéndolo con la incorporación de elementos tecnológicos de formas aerodinámicas con efectos luminosos propios de los reclamos publicitarios de Broadway y en general, de los cines norteamericanos. De este modo se generó un repertorio formal efectista propio de este tipo de edificios.

⁴⁰ RIBERA DUTASTE, JOSÉ EUGENIO. “La Construcción y la Arquitectura en la Exposición de Londres” en la *Revista de Obras Públicas* 1924, 72, Tomo I, número 2414, pp.349-352.

⁴¹ RIBERA DUTASTE, JOSÉ EUGENIO. “La Exposición Internacional del Arte decorativo e industrial, de París” en la *Revista de Obras Públicas* 1925, Tomo I, número 2437, pp.416-420



Fig. 59 y 60
Cine Callao. Fachada a la Gran Vía y Detalle. Madrid
Luis Gutiérrez Soto, arquitecto. 1926.
(JFPS 2011)

También, en el grupo de tipos de edificios dedicados al ocio, se construyeron nuevos teatros, casinos, *music halls*, balnearios y edificios para grandes almacenes, pero en España, las salas de proyecciones de cine fueron abundantes a partir de 1920. Así mismo, se construyeron edificios relacionados con la idea del progreso en la salud, como instituciones deportivas, gimnasios y piscinas.

La gran popularidad del cine como actividad del ocio, que transmitió la cultura visual occidental masivamente, condujo a la construcción de algún cine en casi todas las ciudades. De modo que en algunas de ellas el edificio del cinematógrafo pudo ser un modelo Art Déco, al menos en lo que se refiere a su decoración interior. Los edificios de los cines podían acoger perfectamente en su composición las prestaciones de los nuevos sistemas constructivos y tecnológicos más desarrollados: las cubiertas montadas sobre estructuras metálicas de grandes luces, la iluminación específica para el reclamo y la publicidad y los interiores adecuados al ambiente que se mostraba en las películas. Estos elementos eran portadores del halo de la modernidad. Tal era la importancia de este nuevo tipo de edificio que fue el tema del Concurso Nacional de Arquitectura de 1931⁴².

El prerracionalismo asociado al Art Déco se dio también curiosamente en los crecimientos de esa época de algunas ciudades españolas cuyo desarrollo urbano estaba ligado a la actividad de puertos marítimos. Estos fueron los casos de Alicante, Santa Cruz de Tenerife, Gandía, Ceuta, Melilla, etc. donde el fragor de los nuevos barcos y el ambiente formal maquinista de sus actividades influyó en el lenguaje arquitectónico. Posteriormente este efecto se dio en algunos casos de crecimiento de ciudades de vacaciones.

Para conocer el panorama del Art Déco español que establezca el contexto para introducir el caso de Alcoy, recorreremos algunos ejemplos de Madrid, del País Vasco y de Valencia como casos paradigmáticos. En Cataluña, los ejemplos son más escasos o menos llamativos. Posiblemente la inercia de los estilos históricos y en ellos la evolución del *modernisme*, pero sobre todo, la intensa rebelión del G. A. T. E. P. A. C. que produjo una considerable construcción y difusión de arquitectura racionalista, ensombrecieron las manifestaciones Art Déco que sí se dieron en interiorismo. El G. A. T. E. P. A. C. denunciaba que el Art Déco se limitaba exclusivamente a una renovación de la apariencia exterior de las formas arquitectónicas y con respecto al interiorismo se pronunciaba así:

*“En los interiores que respiran la influencia de la Exposición de las Artes Decorativas de París de 1925, se aplican fórmulas académicas (...) Para el decorador, el estilo 1925 es un estilo más, que cultiva valiéndose de los mismos trucos y artificios que utiliza para resolver problemas análogos en Barroco, Renacimiento (...). Se repiten una serie de tópicos, algunos influidos de la pintura cubista, aplicada a la decoración de alfombras, tapicerías, etc.”*⁴³.

⁴² SERRA DESFILIS, AMADEO. *Eclecticism Tardío y Art Déco en la Ciudad de Valencia (1926-1936)*. Ajuntament de València. Colección “Estudis” 7. Valencia 1996, p.147

⁴³ REVISTA AC Publicación del GATEPAC nº 19. 1935. Tercer trimestre, p. 22

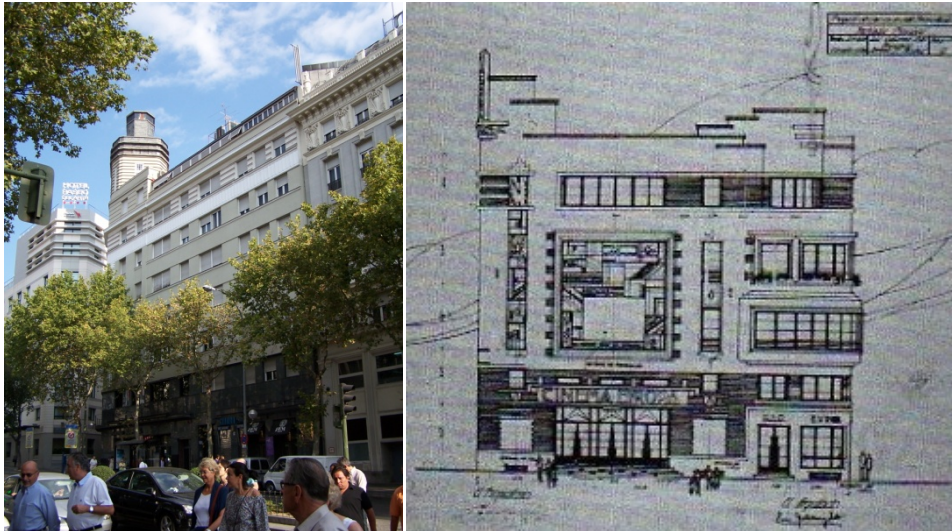


Fig. 61
Cine San Carlos, calle Atocha, 125. Madrid. E. Lozano Lardet, arquitecto. 1928-29.
(JFPS 2011)

Fig. 62 y 63
Alzado del proyecto a la calle Bravo Murillo y Detalle del Cine Europa de Madrid. Luis Gutiérrez Soto, arquitecto. 1928
(PR y JFPS 2011)

Fig. 64 y 65
Cine Barceló, calle Barceló, 11. Madrid. Luis Gutiérrez Soto, arquitecto. 1930
(JFPS 2011)

5.1_ Madrid

En Madrid, este recorrido por la arquitectura se ceñirá al mundo de los cines. **El cine Callao** del año 1926, situado en la esquina de la Gran Vía con la plaza Callao es una muestra todavía del eclecticismo tardío. Esta fue la primera obra importante del arquitecto Luis Gutiérrez Soto y está en la línea del cercano Palacio de la Música de Secundino Zuazo. El problema de este edificio era como lograr componer un edificio de gran volumen, con unas demandas espaciales muy comprometidas desde la plaza y desde el giro de la Gran Vía y resolverlo todo con una fachada ciega. La colocación de un cine de verano en la cubierta del edificio le preparó una buena solución para la franja del remate superior. En la franja central del edificio, los recursos decorativos de repertorio ayudaron al arquitecto. El castillete de la esquina que corona la posición de una de las escaleras, se iluminaba por la noche como un faro que fijaba la posición del cine. La cerrajería que muestra este castillete mantiene la composición formal del Déco más inicial. (Ver figuras 59 y 60).

El cine San Carlos, situado en la calle Atocha, 125, es un edificio del arquitecto Eduardo Lozano Lardet, proyectado en 1928 y construido al año siguiente. El edificio constaba de dos partes bien diferenciadas, una recaía a la calle Atocha y contenía viviendas de alquiler. El volumen del cine ocupaba la parte del solar situada en la calle transversal. También disponía de un cine de verano en la cubierta. En la esquina hay una torreta y es en donde se concentra la ornamentación Art Déco a base de ranurados y molduras horizontales. (Ver figura 61).

El cine Europa está situado en la calle Bravo Murillo, 160 haciendo esquina con una pequeña calle. Fue el siguiente proyecto de Luis Gutiérrez Soto, dos años después de haber realizado el cine Callao. Es un edificio muy expresionista que sigue las influencias de Erich Mendelsohn cuya obra había sido publicada por la revista *“Arquitectura”* en 1924. Este fue el primer cine moderno de Madrid. Contenía un bar y un salón de billares que recaía al vestíbulo principal. En la fachada disponía de una gran vidriera neoplástica en donde se situaban los carteles publicitarios. Actualmente el edificio se ha convertido en una tienda-almacén de aparatos sanitarios y baños. La conservación de la fachada es aceptable a pesar del color elegido para la carpintería. (Ver figuras 62 y 63).

Dos años más tarde, en 1930, Gutiérrez Soto proyectaría y construiría el **cine Barceló** en la calle del mismo nombre. En un solar en esquina sensiblemente cuadrado y capaz, el arquitecto se atrevió con una composición marcada por la diagonal principal que parte de la esquina. Sus fachadas, más depuradas que en el cine Europa, son ya más racionalistas aunque mantienen la línea mendelsohniana. También disponía de un cine de verano en la cubierta. (Ver figuras 64 y 65).



Fig. 66, 67 y 68
Detalles del Edificio Carrión. Gran Vía de Madrid
Luis Feduchi y Vicente Eced, arquitectos. 1931-1933
(JFPS 2011)

El cine Europa es todavía un edificio pesado y duro en sus volúmenes pero en el tránsito al Cine Barceló, Gutiérrez Soto utilizó con mayor intensidad los elementos formales del *streamline* junto con la iluminación incorporada como volumen de la construcción, después de conocer probablemente el Cine Universum de Mendelsohn y las experiencias de los cines americanos.

El edificio Carrión contiene al madrileño **cine Capitol**. Este proyecto de Luis Martínez Feduchi y Vicente Eced Eced es del año 1931. Fue un proyecto adjudicado después de la realización de un concurso restringido que no llegó a fallarse. Finalmente se les adjudicó a estos arquitectos. Este edificio supuso además, una de las soluciones compositivas más interesantes de este solar de la Gran Vía madrileña. Es un edificio de diseño total en el que los diseñadores apuraron su trabajo hasta la definición de todos los elementos del mobiliario, inaugurando, Luis Feduchi, una saga de diseñadores de mobiliario en su propia familia cuya trascendencia es notable en la historia del diseño español. El edificio contenía un apartotel, oficinas, cafetería y el cine. De nuevo vemos la importante impresión que produjo en España la obra de Erich Mendelsohn⁴⁴. (Ver figuras 66, 67 y 68)

El teatro Fígaro, situado en la calle Doctor Cortezo, 5, obra del arquitecto del Grupo del GATEPAC Felipe López Delgado, es el más racionalistas de todos los edificios mostrados. Su arquitecto acreditaba la pertenencia al más radical grupo de arquitectos españoles con su publicación en la revista *AC Documentos de Actividad Contemporánea*⁴⁵. Proyectado en 1930 y abierto en 1932, su exterior es absolutamente sobrio e incluso, su vestíbulo principal. En el interior de la sala aparecen elementos decorativos y de iluminación muy brillantes. (Ver figuras 69, 70 y 71).

5.2_ El País Vasco francés y español

Más adelante se analiza la figura del arquitecto pamplonés Víctor Eusa. Este arquitecto intervino en el proyecto del Puente de San Jorge de Alcoy y su trayectoria profesional constituyó un caso muy peculiar de la actitud Art Déco en la arquitectura y el diseño en la zona Norte de España. Por ello conviene detenerse brevemente en esta área geográfica.

Durante el siglo XIX se consolidaron en Europa los edificios destinados al uso de balnearios. Estos no eran más que lugares cuyo emplazamiento geográfico presentaba algunas ventajas o propiedades curativas a los que algunos sectores de la sociedad acudía a sanar algún tipo de enfermedad. Con el tiempo estos espacios curativos se complementaron con lugares de esparcimiento como los casinos y muchos otros dedicados a las actividades del ocio. Así, paulatinamente los edificios principales, a veces situados en la cercanía de algún pequeño núcleo urbano, fueron provocando una cierta concentración urbana en torno a ellos convirtiéndose en lugares de vacaciones

⁴⁴ Algunas de las tiendas, grandes almacenes y edificios que construye Erich Mendelsohn en esta época son: 1924, Berlín. Peletería C. A. Herpich; 1926- 1927, Berlín. Almacenes Cohen + Epstein; 1926 – 1928, Stuttgart. Almacenes Schoken; 1927, Berlín. Casa de confección Deukon Haus; 1927 - 1928, Complejo Woga con Cine Universum, Berlín; 1927 -1928. Breslau, Almacenes Petersdorf; 1928 -1929, Chemnitz. Almacenes Schoken.

⁴⁵ Revista *AC. Documentos de Actividad Contemporánea*, Publicación del GATEPAC nº 5, pp.18-24

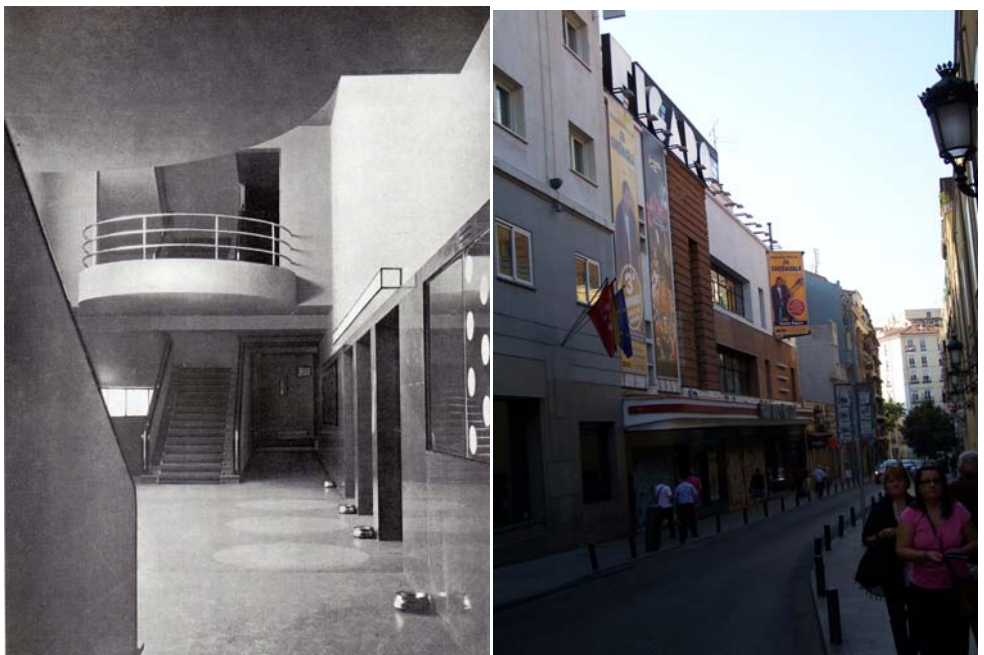
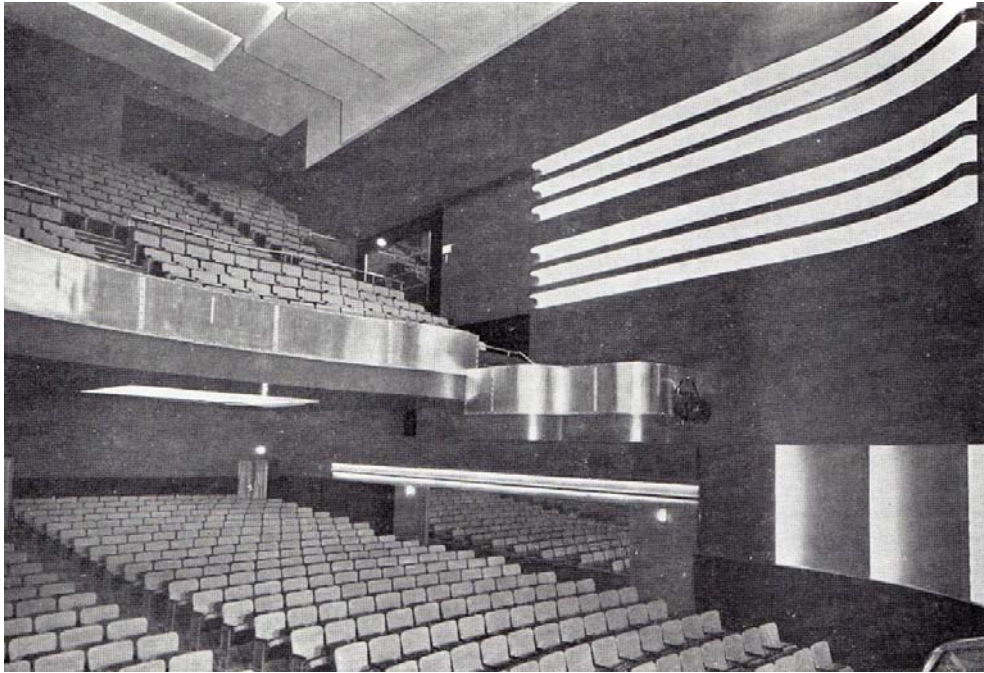


Fig. 69, 70 y 71
Teatro Figaro, calle Doctor Cortezo, 5. Madrid
Felipe López Delgado, arquitecto. 1931-1932.
(GT y JFPS 2011)

para la aristocracia y la alta burguesía. En tiempos de Napoleón III se transformó la ciudad de Deauville en uno de estos centros de atracción para el ocio, la diversión, el juego y los encuentros sociales. En la costa vasca también se formaron algunos de estos núcleos por varias razones, entre ellas, la instalación de la corte de la monarquía española en las temporadas de verano en la ciudad de San Sebastián, o las persistentes visitas del rey Eduardo VII de Inglaterra a la costa vasca francesa, o el asentamiento de la aristocracia rusa exiliada, por condiciones climáticas y de comunicación. Biarritz tenía un casino desde 1901, pero una decisión política de las autoridades locales procuró una gran reforma en el año 1927 que tenía que estar resuelto en el mismo estilo Art Déco que presentaba los almacenes *Le Bon Marché* y el Hotel Plaza, recientemente construidos desde el tirón de la actividad económica que la ciudad iba desarrollando. El casino es un gran edificio situado en un extremo de la bahía, entre la playa y la calle principal de Biarritz, la calle Rey Eduardo VII (ver figura 72). Este emplazamiento privilegiado es muy comprometido puesto que demanda una fachada marítima que conformará el frente de la ciudad, pero al mismo tiempo, tiene que resolver las demandas de la calle posterior dentro de una trama urbana. Además, la fachada lateral recae sobre los accesos a la playa por lo tanto su protagonismo, aunque tangencial, será muy relevante. La envergadura de la planta llevó a los arquitectos a resolver una composición académica a partir del eje principal playa-ciudad con una jerarquía de volúmenes predominantemente rectangulares. No obstante, el acceso principal posterior se halla desviado del eje principal para adecuarse a la calle. Unos grandes huecos tipo con unas vidrieras considerables se van repitiendo con un despiece elemental de su carpintería adquiriendo una presencia contundente. Y por último, sobre las superficies lisas de estuco de los cerramientos se dispone un sistema ornamental de formas y adornos del vocabulario Déco en bajorrelieves escultóricos, en la cerrajería y las luminarias, en los remates escalonados de las coronaciones del edificio, en las cartelas de los grandes huecos centrales o en los cuadradillos de los huecos y cornisas de los cuerpos centrales más elevados del edificio. La terraza es un elemento fundamental en la composición, tanto por sus requerimientos funcionales como por la gran plataforma que supone ya que ésta estabiliza la base desde donde arranca el edificio sobre un porticado que ofrece una importante sombra que aligera el peso del conjunto, a la manera del recurso utilizado en la playa de la Concha de San Sebastián.

El edificio del nuevo casino de San Juan de Luz (1928), fue un trabajo de reforma y ampliación sobre un edificio existente. El arquitecto R. Mallet-Stevens –figura importante de la Exposición de París de 1925- quiso mantener algunos de los elementos como el volumen de la planta baja sobre la playa y el pabellón central. Sin embargo el resto del edificio plantea unos grandes pórticos rectangulares, huecos y ventanas alargados, losas y aleros con grandes vuelos muy remarcados, etc., de manera que la intervención, de corte racionalista se aprecia claramente diferenciada de las preexistencias. (Ver figura 73).

Entre 1930 y 1933 se construyó el Museo del Mar de Biarritz. Este es un edificio en donde llama la atención la asimetría de la composición volumétrica del edificio desde su frente principal. El cuerpo del acceso con la forma triangular recta en planta –como una proa de una embarcación simplificada- tiene una gran potencia. Este recurso se repetirá en muchos otros elementos de todo el edificio, a la manera de tajamares entre las ventanas o en las formas de los laterales del edificio (ver figura 74).



Fig. 72
Perspectiva del proyecto del Casino Municipal de Biarritz. Alfred Lauhé, arquitecto 1927

Fig. 73
Casino de San Juan de Luz. Robert Mallet-Stevens, arquitecto. 1928.

Fig. 74
Museo del Mar de Biarritz. Hiriart, Lafaye y Lacoureyre, arquitectos. 1930 - 1933.
(JPS)

Los edificios de los grandes almacenes *Au Bon Marché* y el Hotel Plaza de Biarritz (hoy pertenecientes a cadenas hoteleras internacionales) son previos al nuevo casino sin embargo, vistos ahora resultan unas producciones Art Déco menos intensas, aunque en el momento de su construcción contrastaba enormemente su imagen moderna, limpia y sencilla frente a otros edificios vecinos de corte historicista o regionalista en la misma calle Eduardo VII, como por ejemplo el hotel *La Maison Basque-Old England* (1933). En estos edificios los detalles Art Déco ocupan posiciones discretas en los exteriores, en el diseño de la cerrajería, en las vidrieras, en los detalles ornamentales con el uso de azulejos brillantes, etc. (Ver figura 75).

Algunos arquitectos, después de la Exposición de París de 1925 convencieron a sus clientes para desmarcarse del regionalismo neo-vasco en la construcción de sus villas alrededor de estos centros urbanos. La importancia dada a la higiene corporal y el culto al cuerpo humano confirió a los cuartos de baño una importancia tal que su diseño interior era una de las demandas más importantes de los clientes avanzados. En la Figura 76 puede observarse el cuidado diseño de uno de ellos, en donde los techos integran la iluminación en un volumen rectangular escalonado de vidrio, o podemos ver el juego de los despieces del revestimiento de las paredes en azulejos de colores diversos o la poesía del diseño en cerrajería de la puerta. El trabajo en el detalle del patio de la villa Leihorra contrasta con su sistema compositivo clásico pero desnudo y simplificado (ver figura 77).

Así pues, la cultura del Art Déco se instaló en algunos centros urbanos de la costa vasca francesa que eran muy populares y atraían a muchos visitantes internacionales pero también españoles. Entre ellos seguramente fueron profesionales que pudieron fijar allí su mirada sobre unos productos reales de la modernidad que conocían por las publicaciones especializadas. En el edificio de la Compañía de Seguros "La Equitativa" del barrio del Gros de San Sebastián podemos observar los sutiles elementos Déco en la interpretación de la pilastra lateral rematada con el arranque para un mástil o las sofisticadas jambas redondeadas de los huecos de las ventanas atacadas asimétricamente por los remarcados aleros que surgen de los entrepaños de sus antepechos (ver figura 78).

5.3_ Valencia

Si el recorrido por Madrid se ha referido exclusivamente a los cines y en el País Vasco francés hemos visto algunos edificios públicos, en el caso de la ciudad de Valencia observaremos algunos edificios residenciales. Como en otras ciudades españolas, muchas construcciones de las que se realizaron a partir de la Exposición de París de 1925 incorporaron el Art Déco con mayor o menor intensidad. En las zonas de crecimiento y consolidación de la ciudad de Valencia de esos años, se construyeron muchos edificios residenciales, algunos muy humildes y modestos que asumieron detalles ornamentales o elementos de cerrajería. Otros más importantes, se desarrollaron en todo el ámbito del proyecto de una manera total bajo el espíritu Art Déco y entre estos dos extremos hubo una gran diversidad de producciones.

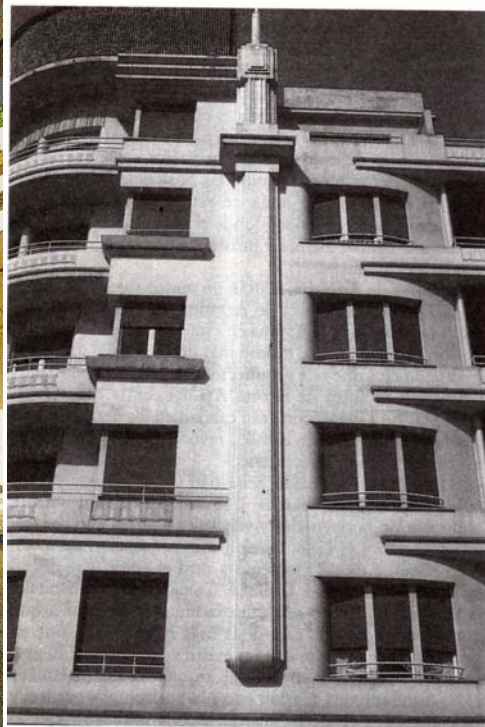
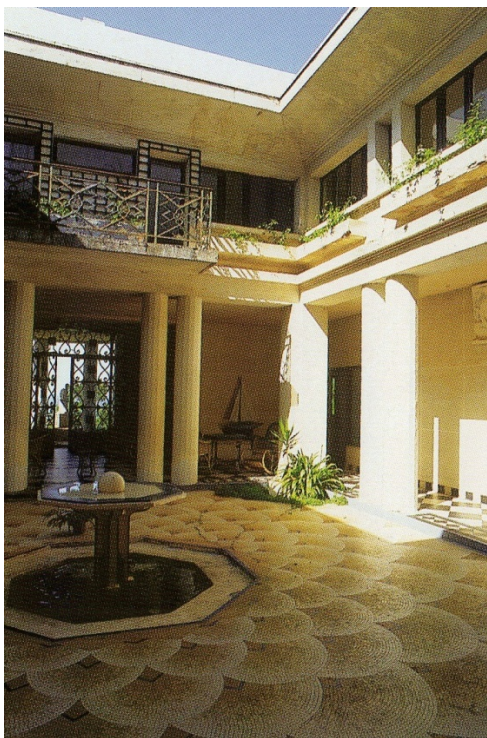
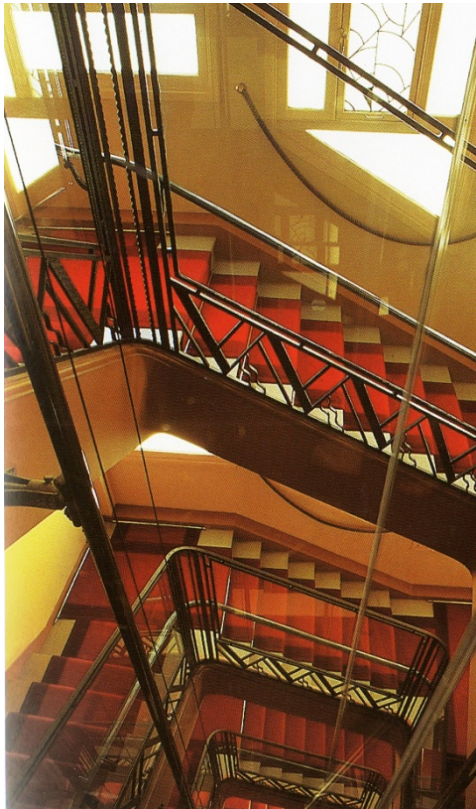


Fig. 75
Escalera principal del Hotel Plaza de Biarritz.

Fig. 76 y 77
Baño y patio de la villa Leihorra en Cibourne
(JPS)

Fig. 78
Edificio "La Equitativa". San Sebastián. Arzadún, arquitecto 1933.(PR)

Del mismo modo que la Gran Vía madrileña podría considerarse un lugar concreto en el que se concentró la construcción de la cultura arquitectónica del momento, en el caso de Valencia ese lugar sería la actual Plaza del Ayuntamiento y su entorno inmediato. Entre 1926 y 1936, esta plaza fue acabando de configurarse dejando patente sus edificios las diversas tendencias arquitectónicas que contemporáneamente se daban en ese periodo⁴⁶. Con la inclusión del Ayuntamiento en la Casa de la Enseñanza en 1901 y el proyecto del anexo de este edificio que conformaría la actual fachada a la plaza, redactado por los arquitectos Francisco Mora y Carlos Carbonell en 1904, se inició la construcción de la actual plaza con una intervención pública.

El edificio situado en la esquina contigua de la plaza con el edificio de Correos (1915) fue el **edificio de la Central de la Compañía Telefónica**. Se trata de un edificio voluminoso y potente que recuerda con sus huecos y su austeridad compositiva a los primeros edificios altos americanos realizados bajo la influencia de la Escuela de Chicago. Este edificio fue proyectado por los arquitectos Santiago Esteban de Mora e Ignacio de Cárdenas Pastor en 1926⁴⁷. Sin embargo fue construido entre 1927 y 1928 por la misma empresa constructora -Erroz y San Martín- que acababa de construir en Alcoy el Puente de San Jorge (ver figura 79).

Otro acontecimiento que reflejó la cultura arquitectónica del momento fue el concurso convocado para la construcción del edificio del **Ateneo Mercantil de Valencia** en la propia actual Plaza del Ayuntamiento, a finales de 1926. Este concurso se convocó solamente cuatro años después del importante concurso internacional para el edificio del *Chicago Tribune* (1922). Al concurso valenciano se presentaron nada menos que 48 propuestas, de las cuales la más radical era el proyecto redactado por los arquitectos Gaspar Blein y Luis Albert (ver figura 81). No obstante, el fallo se decantó por dos propuestas tradicionales cuyos arquitectos en conjunto redactarían la versión definitiva construida a partir de 1935⁴⁸. Si comparamos los edificios proyectados para el Ateneo de Blein-Albert y el edificio para el *Chicago Tribune* de W. Gropius (imágenes 81 y 82) aunque solamente se muestran los planos de las perspectivas de ellos, no nos muestran categóricamente rasgos del Art Déco. En cambio, una mirada atenta descubrirá un cierto aire familiar entre ellos. En primer lugar la composición de la volumetría es semejante, si no contamos las diferencias de tamaño, pero también es parecida la técnica utilizada en el propio dibujo. En el edificio de Valencia el peso de los edificios de las medianeras será muy importante si bien en el dibujo se neutralizó con un trazo más tenue de sus volúmenes. También en el Ateneo aparecen cantos redondeados y el volumen de un cuarto de cilindro de la torre asimétrica. La forma de estos volúmenes procede seguramente al impacto de los edificios de Erich Mendelsohn. Aunque los dos proyectos responden plásticamente a las experiencias compositivas neoplásticas o a las investigaciones formales de los *Arjitektion* de Kasimir Malevich, el edificio para el Ateneo parece más plano en su fachada principal mientras que el de Gropius resulta más airoso a pesar de la uniformidad que obtiene del uso continuado de un mismo tipo de hueco.

⁴⁶ SERRA DESFILIS, AMADEO. Op. cit. p. 87

⁴⁷ VV.AA. *Guía de Arquitectura de Valencia*. Colegio Territorial de Arquitectos de Valencia. Valencia 2010, p.153

⁴⁸ *Ibid.*, p.162

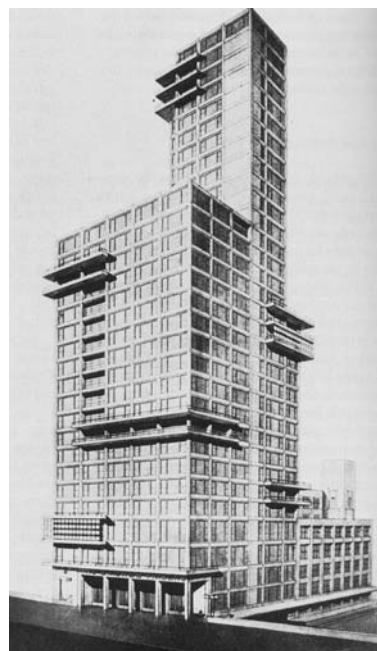
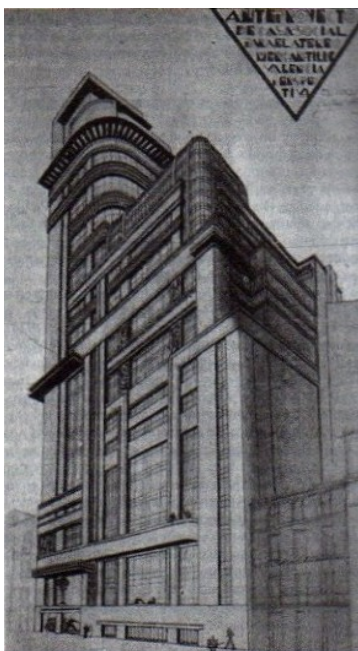


Fig. 79
Edificio Central Compañía Telefónica. Pza. Ayuntamiento. Valencia. S. Esteban y I. de Cárdenas, arquitectos, 1926.
(JFPS 2011)

Fig. 80
Edificio Carbajosa. Calle Játiva, 21. Valencia. L. Albert, arquitecto, 1929.
(JFPS 2011)

Fig. 81
Proyecto para el Ateneo Mercantil de Valencia. G. Blein y L. Albert, arquitectos, 1926.
(PR)

Fig. 82
Proyecto para el *Chicago Tribune*. Walter Gropius, arquitecto, 1922.
(LB)

En general, considerando los edificios Art Déco, al principio solo aparecerán algunos elementos aislados que ofrecen algún indicio de las nuevas formas. Después, los rasgos del Art Déco no serán más que un estilo de la ornamentación incorporado a un sistema compositivo tradicional. Paulatinamente las características Art Déco se irán asociando a edificios que tienden hacia el racionalismo en sus formas exteriores, con contribuciones en los detalles. Sin embargo habrá ejemplos claramente adscribibles a la poética Art Déco en su totalidad, pero estos son casos más aislados.

Entre 1929 y 1933 se construyó la “Finca Roja” de Valencia del arquitecto Enrique Viedma Vidal mientras que la casa de las Flores de Secundino Zuazo se construyó entre 1930 y 1931. En 1929, el arquitecto Luis Albert proyectó el **edificio Carbajosa** en la calle Játiva, 21 que se construyó en 1931⁴⁹. El emplazamiento de este edificio resulta de las modificaciones urbanísticas realizadas para procurar un mejor acceso a la actual Plaza del Ayuntamiento. El solar resultante era trapezoidal con un sesgo producido por la embocadura hacia la calle Ribera que le confería una composición asimétrica al volumen del edificio de gran interés plástico. Fue el primer edificio de la ciudad cuya construcción se realizó en hormigón armado. La composición de sus fachadas tiene una clara componente horizontal que contrarresta la altura del edificio. La horizontalidad se apoya con el uso de listelos, franjas, molduras y aleros muy remarcados con incisiones, pequeñas hendiduras y desplazamiento de planos. La fachada incorpora también relieves escultóricos de factura Déco realizados por Ricardo Boix que, a partir del trabajo en este edificio, colaboraría en otras experiencias. En 1990 se amplió este edificio ocupando el solar que dejó el edificio contiguo de la calle Ribera. Esta nueva actuación amplió y arrastró la fachada del edificio original con un trabajo de reproducción muy fiel buscando simetrizar el edificio desde el eje del chaflán. Con ello el edificio perdió el atractivo compositivo que antes ofrecía su sugerente asimetría (ver figura 80).

Joaquín Rieta Síster proyectó y construyó en 1930, muy cerca del anterior edificio, en la calle Ribera, **el cine Capitol** con la pretensión de albergar las instalaciones técnicas del cine más moderno de la Comunidad Valenciana⁵⁰. En este edificio, un material tan tradicional como el ladrillo, pero con una forma geoméricamente pura y absoluta, ofrece con su aparejo unas formas muy asimilables a la nueva plástica imperante. En las decoraciones del interior, muchas ya desaparecidas, trabajaron Amadeo Roca y los hermanos Arturo y Ricardo Boix (ver figura 83).

Juan Guardiola Martínez fue un arquitecto muy peculiar que construyó muchos pequeños edificios con elementos Art Déco. Pero su tendencia personal demasiado expresiva en el uso ornamental raya en la provocación en **el edificio de viviendas de la calle Castellón, 20**. Un edificio entre la denuncia de la extravagancia en la profusión del uso de los estilos históricos y la costumbre valenciana de la concentración de motivos expresivos intensos en un monumento *bufo* como las fallas (ver figuras 84 y 85).

⁴⁹ *Ibíd.*, p.156.

⁵⁰ *Ibíd.*, p.160.



Fig. 83
Cine Capitol de Valencia. Joaquín Rieta Sister, arquitecto. 1930.
Fig. 84 y 85
Edificio de viviendas en la calle Castellón, 20., Valencia. J. Guardiola, arquitecto, 1930
(JFPS 2011 y 2010)

En pleno centro histórico, en la calle Navellos recién realineada, Luis Albert construye en 1931 el **edificio de viviendas Cánovas**⁵¹. Es un edificio ya muy racionalista en el lenguaje de sus volúmenes expresivos. Utilizó en la puerta de acceso y en los detalles de los interiores del vestíbulo principal y las escaleras la poética Art Déco (ver figuras **86** y **87**).

En el mismo año, Joaquín Rieta Sister había proyectado el **edificio Cervera** en la actual Plaza del Ayuntamiento, 10⁵². Este edificio de viviendas y oficinas, recoge en su totalidad la expresión del Art Déco: su composición asimétrica, con la colocación de una torre desplazada con escalonamientos y retranqueos como si de un rascacielos exento se tratara, con el uso de materiales brillantes como el azulejo vidriado junto al ladrillo tradicional y con profusión de elementos geométricos y simplificados. En 1932, el mismo arquitecto proyecta muy cerca, en la esquina de la Plaza con la calle San Vicente, el **edificio Quilis**, en donde repite la experiencia del azulejo –esta vez más comedido– y el ladrillo en un solar más anguloso. La voluntad de asimetría provoca la posición de una torre de planta triangular en un extremo en cuyo ensayo lingüístico no estuvo tan cercano al Déco como en la experiencia anterior (ver figuras **88**, **89**, **90** y **91**).

En 1933, el arquitecto Lorenzo Criado construye el **edificio de viviendas de la Gran Vía Marqués del Turia**, 56. Este es un claro ejemplo del uso del Art Decó como repertorio estilístico de la ornamentación de una composición tradicional (ver figuras **92** y **93**).

En 1933 se determina como va a ser definitivamente el final del edificio de la antigua **Facultad de Ciencias** (figura **94**). Después de un destino ligado a la actual Facultad de Medicina, el arquitecto Mariano Peset Aleixandre completa un edificio contradictorio⁵³. Partiendo de una planta de corte clásico y académica con la posición en la esquina del acceso principal bajo la cúpula del observatorio, el lenguaje de su expresión formal está entre el expresionismo alemán, el monumentalismo característico de los regímenes autoritarios de la época y algunos elementos ornamentales declaradamente Art Déco, como son los remates de los torreones de las esquinas y las texturas acanaladas de los adornos de la fachada.

También en 1933, el arquitecto madrileño Luis Gutiérrez Soto, que en 1931 había proyectado la piscina “La Isla” en el río Manzanares de Madrid, proyecta en Valencia **las piscinas del Balneario “Las Arenas”** de la Playa de la Malvarrosa⁵⁴. Este edificio puramente racionalista se inauguró en 1934 y el cartel publicitario diseñado para la ocasión por Josep Renau, muestra gráficamente la presencia de la nueva imagen de la mujer que pretendían estos nuevos tiempos. (Ver imagen **95**).

Un ejemplo más de la arquitectura residencial que se dirige hacia el racionalismo es el **edificio Roca**, sito en la calle San Vicente, 34. Este fue un proyecto del arquitecto Vicente Valls Gadea de 1934. Este arquitecto trabajó intensamente en Alcoy hasta su traslado a Valencia en 1932. Del mismo año es el actual **Hotel Londres**, del arquitecto Javer Goerlich Lleó, situado en la esquina de la Plaza del Ayuntamiento y la calle Barcelonina⁵⁵. (Ver imágenes **96** y **97**).

⁵¹ *Ibíd.*, p.161

⁵² *Ibíd.*, p.160

⁵³ *Ibíd.*, p.132

⁵⁴ *Ibíd.*, p.165

⁵⁵ *Ibíd.*, pp. 167 y 166



Fig. 86 y 87
Edificio Cánovas, calle Navellos, Valencia. Luis Albert Arquitecto, 1931

Fig. 88 y 89
Edificio Cervera, Plaza del Ayuntamiento, 10, Valencia. Joaquín Rieta, arquitecto, 1931
(JFPS 2011)

Hubo otros muchos edificios que se construyeron en esta simbiosis o asociación entre Art Déco en los detalles pero con formas exteriores que iban camino del racionalismo, como por ejemplo el Grupo Residencial de los Agentes Comerciales de la Gran Vía Germanías de Artal, Testor y Romani (1933) o el edificio Gil Tecles de Rieta de 1939, entre otros. Sin embargo, el último ejemplo claro de un edificio completamente Art Déco fue **el cine Rialto** de la actual Plaza del Ayuntamiento⁵⁶. Es una obra del arquitecto Cayetano Borso di Carminati González construida en 1935. Ahora es la sede de la Filmoteca de la Generalitat Valenciana, pero inicialmente se concibió para albergar un cine, un salón de té y un restaurante. Se implantó en un solar muy complicado de forma y se expresa con un lenguaje racionalista en su fachada posterior. No obstante, la fachada a la plaza del Ayuntamiento y los interiores del vestíbulo principal, en el que se utilizan mármoles veteados combinados con metales, responden claramente al gusto Déco de la época. Los interiores fueron diseñados por Francisco Ferrer (ver figura **98**). Otro ejemplo remarcable de 1936, del mismo arquitecto es el edificio Vizcaíno, situado en la calle Ribera de Valencia.

En el resto de la Comunidad Valenciana hay ejemplos menores que están a caballo entre el final de la tradición modernista y esta renovación formal del racionalismo expresionista. Pero son escasos los ejemplos en los que el esfuerzo en los detalles y la energía invertida en la decoración llegue a los niveles de los ejemplos citados anteriormente. Hay que tener en cuenta que el Art Déco se desarrollará en el corto estadio de seis años en los que no dio tiempo a afianzar la tendencia. Sin embargo, en los campos de la cultura y del diseño quizás se hizo más mella en la medida en que los comportamientos sociales progresaban sin retorno. En este sentido hay que citar las cuestiones relativas a la moda y al sector del mueble que produjeron algunos ejemplos cuyo recorrido en el tiempo se extendió hasta los años cincuenta.

Con el resultado de la Guerra Civil Española este país se vio prematuramente abocado a un cambio radical que afectó también a la cultura y a las manifestaciones artísticas. El aislamiento deliberado del resto del mundo y la imposición de una cultura oficial elegida como única, auténtica y verdadera, eliminó cualquier iniciativa en la dirección de la modernidad. Por lo tanto, el desarrollo del Art Déco, como expresión artística moderna, quedó truncado cuando apenas había comenzado a caminar.

Pero la reacción del poder que provocó la Guerra Civil española no fue más que un ensayo previo que provocaría en Europa la Segunda Guerra Mundial muy poco tiempo después. Los efectos socio-políticos previos a esta segunda gran guerra y aquellos propios de la guerra misma, produjeron la diáspora de muchos personajes relevantes de las ciencias y de la cultura europeos. Algunos de ellos emigraron o fueron reclamados desde los Estados Unidos de América. Si desde 1930, este gran y acogedor país había ido arrebatando paulatinamente el protagonismo cultural a Europa, con esta circunstancia se acrecentó definitivamente.

El desarrollo tecnológico y productivo de la industria y las tareas de reconstrucción de occidente después de la Segunda Guerra Mundial operaron un profundo cambio, esta vez quizás más radical pero también, más silencioso que el que provocó la Primera Guerra Mundial.

⁵⁶ Ibíd., p.171



Fig. 90 y 91
Edificio Quilis, pza. del Ayuntamiento. Valencia. J. Rieta, arquitecto, 1932.
Fig. 92 y 93
Edificio de viviendas. Gran Vía Marqués del Turia, 56. L. Criado, arquitecto, 1933.
(JFPS 2011)

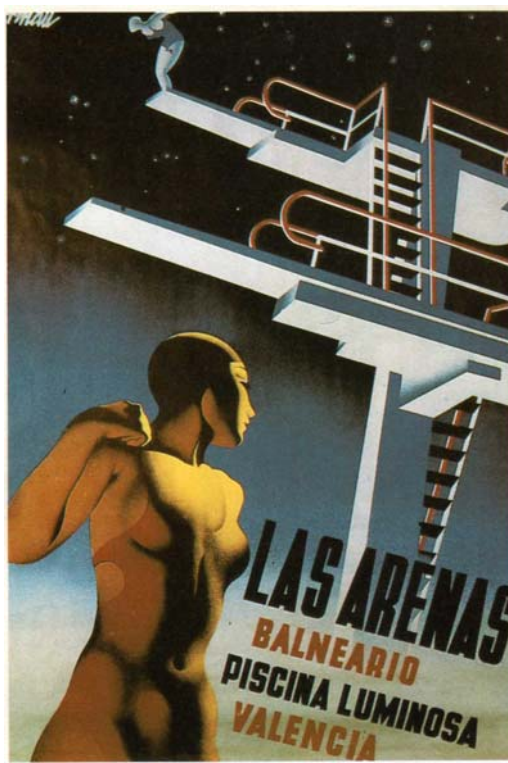


Fig. 94
Antigua Facultad de Ciencias. Av. Blasco Ibáñez. Valencia. M. Peset, arquitecto 1933.
(RA)

Fig. 95
Cartel publicitario de las piscinas del Balneario Las Arenas. Valencia. Josep Renau, 1934.
(PR)

Fig. 96
Edificio Roca. Calle S. Vicente. 34. Valencia. V. Valls Gadea, arquitecto, 1934.
(JFPS 2011)

Fig. 97
Hotel Londres. Plaza del Ayuntamiento. Valencia. J. Goerlich, arquitecto, 1934.
(JFPS 2011)

Los programas radicales del Movimiento Moderno tuvieron un eco social importante ya que consiguieron difundirse amplia y públicamente en muchos ámbitos. Las aplicaciones del racionalismo a las nuevas tecnologías y a los nuevos materiales en la búsqueda de la construcción de un sistema de bienestar social masivo, estable y en paz, dieron sus frutos rápidamente. Los elementos ideológicos que habían soportado las manifestaciones Art Déco tenían que adaptarse a las nuevas circunstancias socio-culturales y al nuevo equilibrio mundial. Con ello dejó de realizarse Art Déco. La producción de objetos adaptados a los nuevos materiales, a las nuevas tecnologías, a la nueva sociedad emergente, no era rentable para el sistema en el que se producía el Art Déco, a menos que se adaptaran a las nuevas demandas. La tradición histórica quedó muy lejana mientras que los avances de la modernidad se imponían a gran velocidad. En cierto modo, la democratización de los valores de todo tipo vulgarizó a la cultura por el efecto de su expansión masiva.

El Art Déco fue quizás el último intento coherente en materia artística a la manera clásica, el último instante de felicidad⁵⁷ antes de que se alzase la intolerancia de una civilización dominada por la industria y la técnica.

⁵⁷ BOUILLON, JEAN PAUL, Op.cit., p.9



Fig. 98
Cine Rialto. Plaza del Ayuntamiento. Valencia.
Cayetano Borso di Carminati González, arquitecto 1935.
Obsérvese a la derecha parte del edificio del Ateneo Mercantil
(JFPS 2011)

12

*El origen de
la ciudad moderna de Alcoy*

Capítulo 2

El origen de la ciudad moderna de Alcoy

La ciudad de Alcoy se asienta en la confluencia de los ríos Barxell y Molinar. Los valles de estos ríos conformaron el perímetro histórico de la ciudad con el gigantesco “foso” que ellos determinan y esta circunstancia ha impuesto las características morfológicas de Alcoy desde su origen. Los accesos y los recorridos de las comunicaciones y transportes de la ciudad han sido determinantes para el desarrollo urbano y como consecuencia, también para el desarrollo de sus actividades productivas. Para reconocer el contexto en el que se inserta el Puente de San Jorge en la ciudad de Alcoy es necesario recorrer brevemente los modos en los que esta ciudad ha ido reinventándose a lo largo de la historia, construyendo planos de servicio diversos en sus redes de comunicaciones en función de sus necesidades de crecimiento y ajuste, y reordenando sus estructuras urbanas para responder a las demandas de su futuro basadas en sus actividades económicas.

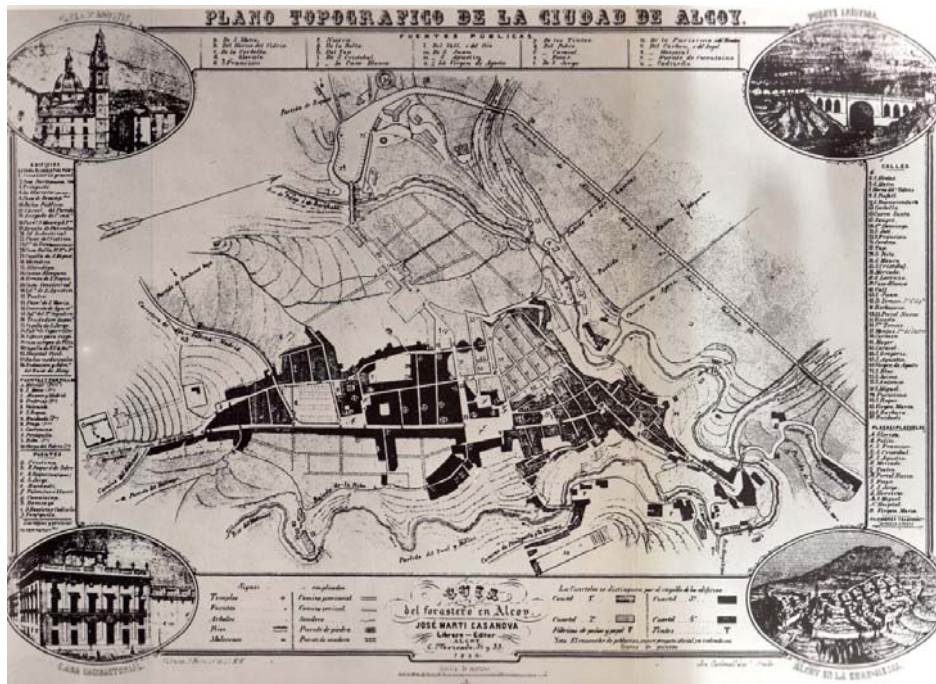


Fig. 99
Plano Topográfico de Alcoy de 1864
Plano de la *Guía del Forastero* de Martí Casanova.
(AMA)

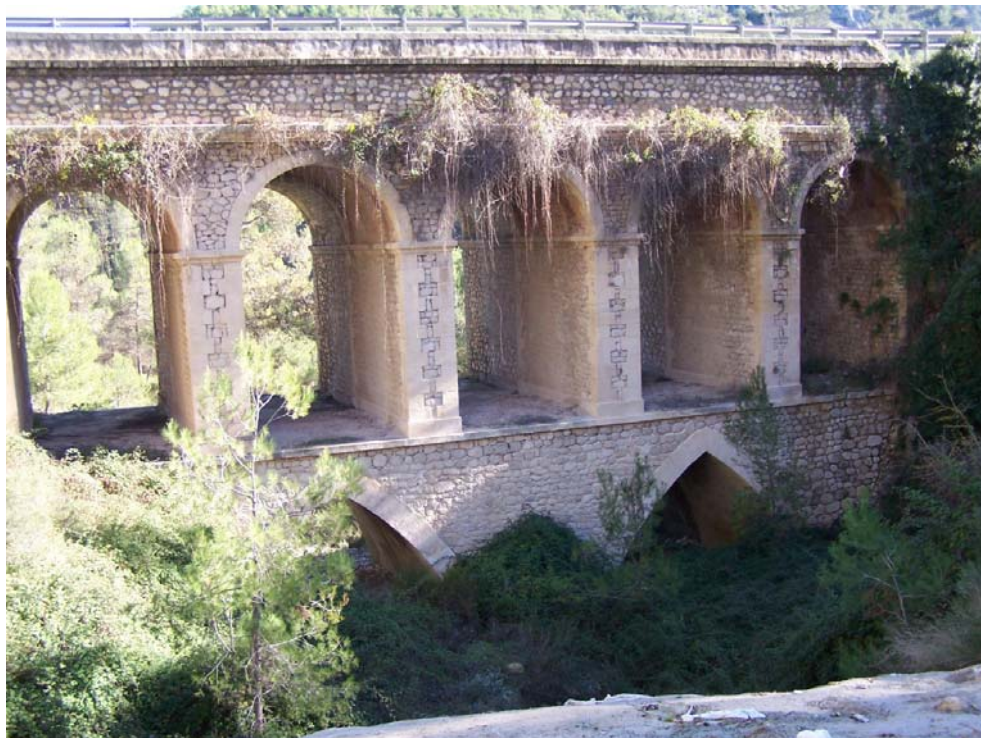


Fig. 100
Puente de las Siete Lunas
Desde aguas arriba. Juan de Subercase 1828-1833.
(JFPS 2011)

1_ La huella de la Ilustración

La ciudad moderna de Alcoy tiene su germen en la Ilustración española de la mano del ingeniero valenciano Juan de Subercase Krets (Valencia 1783-Madrid 1856). Juan de Subercase fue titulado en 1807 por la recién creada Escuela de Caminos y Canales española, fundada en 1802, en donde Subercase ingresó en 1804. Fue el discípulo predilecto de Agustín de Betancourt¹ y nada más terminar sus estudios fue destinado a Cádiz en donde alternaría su trabajo como miembro del Cuerpo de Ingenieros del Estado con la docencia en la Academia de Guardiamarinas del Departamento y con la asistencia a las sesiones de las Cortes de Cádiz que redactaron la Constitución de 1812. Allí se relacionó con los diputados valencianos que eran muy activos en las discusiones parlamentarias².

Durante la primera etapa del reinado de Fernando VII (1813-1820), periodo en el que se derogó la Constitución de Cádiz, es muy posible que Subercase perteneciera al grupo de “ilustrados” que participaron de algún modo en las conspiraciones financiadas por ciertos elementos de la burguesía. Llegó a ser diputado de las Cortes en los años 1820 y 1821, durante la vigencia del trienio constitucional (1820-1823).

Con la intervención francesa de los “Cien mil Hijos de San Luis” en 1823, Fernando VII recobra el poder absoluto derrocando el estado constitucional del Trienio Liberal. Juan de Subercase, ex-diputado liberal progresista es “impurificado” y se retira a Valencia a un destierro en donde sufrió todo tipo de vicisitudes para salir adelante³. En Valencia, con la Sociedad Económica de Amigos del País, intentó la creación de un “establecimiento científico-artístico” que no llegó a fructificar por falta de medios. Sin embargo, en ese momento, fue llamado por los industriales de Alcoy que sí promueven la creación de tal “establecimiento” al amparo de la Real Fábrica de Paños de Alcoy⁴.

¹ Agustín de Betancourt (Puerto de la Cruz. Tenerife 1758- San Petersburgo 1824) ingeniero de caminos pensionado en *L'Ecole de Ponts et Chaussées* de París por el Estado español en tiempos de Carlos IV, con varias visitas de estudios a Inglaterra, es el primer director de la Escuela de Caminos y Canales española, por desavenencias con Godoy, se exilia en Rusia desde 1808 en donde por encargo del zar Alejandro I preside el Comité de Construcciones y Obras Hidráulicas realizando entre otras el planeamiento de la ciudad de San Petersburgo. TRUJILLO RODRÍGUEZ, A. “Agustín de Betancourt o la pervivencia de un hombre” *Revista de Obras Públicas*. 1974, 121 (3111) pp.501-503 y GONZÁLEZ QUIJANO, P.M. “Betancourt”. *Revista de Obras Públicas*. 1945, 93 Tomo I (2757) pp. 3-8

² HERNANDO REQUEJO, J. “Don Juan Subercase Krets, Director de la Escuela de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos (1837-1848) y Presidente de la Comisión de Faros (1842-1856). *Revista de Obras Públicas*. Diciembre 1986, pp. 973 a 979

³ NÚÑEZ DE PRADO, J. “Necrológia”. *Revista de Obras Públicas*, año 1856, 4, Tomo I (9) pp.99 a 102

⁴ En realidad es la “Real Fábrica de Paños y Papel” y se trata de una organización gremial de diversos oficios relacionados con los oficios textiles y papeleros formada en 1497 que controlaba la producción en la ciudad de Alcoy. Recibió el título de Real en 1733. En estos años del siglo XIX, la Real Fábrica, frente a la falta de iniciativa pública, se encargó de la formación profesional y técnica. GARCÍA PÉREZ, J. “La casa de la Bolla i l'Oratori de Sant Miquel” en VV.AA. *Historia de Alcoy*. Ajuntament d'Alcoi. 2006, p.258

El “Establecimiento Científico-Artístico” pretendía formar técnicos que, después de un periodo de formación teórico-práctico, fueran capaces de dirigir distintas secciones de una fábrica textil moderna y mecanizada⁵. En esta institución se cimenta el germen de lo que posteriormente serían las escuelas industriales que han derivado en la actual Escuela Politécnica Superior de Alcoy de la Universidad Politécnica de Valencia. El empeño de este ingeniero “ilustrado” acabará promoviendo un programa de estudios, su propia docencia e, incluso a finales del año 1828, el aporte de ideas para la ampliación del edificio de la sede institucional de Alcoy de la Real Fábrica de Paños para albergar estas funciones educativas⁶.

Por encargo del gobierno, en los últimos años del segundo periodo absolutista (Fernando VII muere en 1833), Subercase trabaja en el proyecto de la carretera de Valencia a Alicante por Játiva y Alcoy. Éste será el punto de partida para el futuro desarrollo de la ciudad de Alcoy.

Después de la muerte del rey en 1833, se levantó la proscripción y Subercase vuelve a Madrid como catedrático de la Escuela de Caminos y Canales en la que ejerció de director mientras compaginaba otros trabajos hasta que en 1856 muere en Madrid⁷.

Del periodo de estancia en Alcoy de Subercase (1828-1833) son el trazado de la carretera Valencia a Alicante a su paso por el término municipal y el “Puente sobre el barranco de las Siete Lunas” sito en esta carretera, en el tramo del “barranco de la Batalla”⁸, construido por su compañero O’Kelly, cuyo lado de aguas abajo fue ampliado después de la guerra civil española (1936-1939)⁹.

⁵ BLANES NADAL, G. y SEBASTIÁN ALCARAZ, R. “L’ensenyament” en VV.AA. *Historia de Alcoy*. Ajuntament d’Alcoi. 2006, p. 283.

⁶ BLANES NADAL, G.; GARRIGÓS OLTRA, L. y SEBASTIÁN ALCARAZ, R. “La enseñanza técnica en Alcoy durante la primera mitad del siglo XX” en IV Trobades d’Història de la Ciència i de la Tècnica. Societat Catalana d’Història de la Ciència i de la Tècnica. Filial de l’Institut d’Estudis Catalans. Alcoi – Barcelona. 1997.p. 346

⁷ HERNANDO REQUEJO, J., Op.cit., pp. 973 a 979

⁸ En la actualidad se conoce popularmente como “El Puente de las Siete Lunas” al Puente sobre el río Polop de la Línea férrea Alcoy-Alicante. Este es un gran error que seguramente viene provocado por la publicación de los puentes de esta línea. Como se verá más adelante, hay cinco puentes que se construyen contemporáneamente en el término municipal de Alcoy y el último de ellos se sitúa al lado del puente proyectado por Juan de Subercase, un puente construido con siete arcos o lunas que acabó prestando el nombre al barranco sobre el que se asientan ambos dos. “Este nombre tan poético proviene de que sobre este barranco hay construido un puente en la carretera de Alcoy a Alicante, que está formado por siete arcos, que en la localidad se les llama lunas”. ROSELLÓ MARTÍ, JOSÉ. “El ferrocarril de Alicante a Alcoy y los grandes viaductos de hormigón armado” en *Revista de Obras Públicas*.15/09/1929, nº 2533, Tomo I, p.350

⁹ NAVARRO VERA, JOSÉ RAMÓN “Ingeniería y paisaje: El nuevo puente de Alcoy” *Revista de Obras Públicas*, abril 1987, p. 245

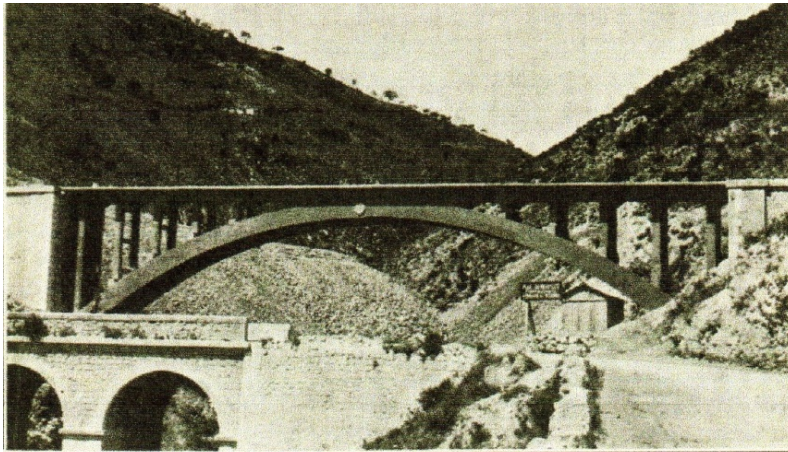


Fig. 101
Puente de las Siete Lunas de J. Subercase
En primer término y Viaducto del Ferrocarril Alcoy-Alicante (*Puentes de Hormigón Armado. Grandes arcos empotrados*)



Fig. 102
Puente de las Siete Lunas
Desde aguas arriba. Juan de Subercase 1828-1833
(JFPS 2011)

Sin embargo, la aportación más importante de Subercase para la ciudad será el trazado de esta carretera en el ámbito del término municipal de Alcoy, sobre todo en el tramo que va desde la posición del Puente de María Cristina, sobre el río Riquer (también denominado río Barxell) hasta la salida hacia Cocentaina “... que regulará definitivamente el paso a partir de las cotas de 500 metros, que son los que definen el plano de referencia.... que ordenará y aportará la escala al Plan General de Ensanche del año 1878.”¹⁰.

El Puente de María Cristina –nombre de la esposa de Fernando VII- se proyectó antes del año 1823 (la primera piedra se colocó en un acto solemne el primero de enero de 1823)¹¹ pero su construcción tuvo muchas vicisitudes e intervenciones diversas que llevaron a su entrega el 24 de septiembre de 1838. Este puente se dispone al final de la calle Santa Elena –ahora Avenida del País Valencià- con una directriz de alrededor de 45º hacia el Norte sobre la traza de esta calle. Esta traza resulta ortogonal al cauce del río Riquer en este tramo y seguramente ofrecía ventajas económicas y técnicas sobre otras soluciones proyectadas, quizás con mayor acierto, con respecto a la ordenación de la ciudad existente. Subercase trazó una curva en la meseta de la partida de Riquer situada en la desembocadura del puente, sorteando algunas construcciones existentes, como la plaza de toros, dejando tangencialmente la salida de la carretera a Banyeres de Mariola en dirección a Madrid y creando así la actual traza de la calle Alzamora y el parque de Cervantes hasta el barranco de Soler. A partir de este barranco, la carretera toma una directriz recta a lo largo de casi dos kilómetros, orientada de Este a Oeste, sensiblemente paralela a la calle Santa Elena. Había que cruzar dos barrancos, el citado de Soler y el de *Benissaidó*. Allí se localiza el trazado de los puentes de San Roque y de *La Petxina* respectivamente. Después habría alguna alternativa más tortuosa que bajaba y subía los barrancos con ciertos rodeos que fueron absolutamente desestimados y que, a la larga, se juzgaron antieconómicos para su uso frente al trazado propuesto por Subercase. Seguramente Juan de Subercase es consciente en su proyecto de la trascendencia de esta infraestructura.

En primer lugar, se constituye un eje contundente, absoluto de gran estabilidad sobre los terrenos allende el río Riquer hacia el Norte, con una orientación muy adecuada para el desarrollo urbano que se vislumbra, en la máxima ortodoxia higienista y de diseño “iluminista” que explica la ideología, la solvencia técnica y profesional del proyectista. Tanto es así que José Cortés cita en la descripción general del Proyecto del Ensanche de 1878 lo siguiente:

¹⁰ VIDAL VIDAL, V. M. *Arquitectura e Indústria. Un ensayo tipològic de los edificios fabriles de L'Alcoià*. Generalitat Valenciana. Conselleria d'Obres Públiques, Urbanisme i Transports.1998, p. 49.

¹¹ CORTÉS MIRALLES, J. *Crecimiento urbano de Alcoy en el siglo XIX*. Ayuntamiento de Alcoy. 1976, pp. 115-123

“Se aprecia a primera vista que la ciudad de Alcoy no tenía más ensanche lógico y posible que el que se proyectaba en las partidas de Riquer y Huerta Mayor, separados de la población por el río Barchell, pero comunicadas por el puente de Cristina y separadas entre sí por el barranco de Soler con el puente de San Roque de unión. No se vaciló en situar el ensanche en estas zonas, pues por la parte sur y este el terreno es muy accidentado, y además más elevado que la fuente del Molinar, lo que entonces constituía un fuerte obstáculo. Pero solamente comentan los autores del proyecto, que en la partida de Cotes, más allá del barranco de Benisaidó, que la separa de Huerta Mayor, es donde se encuentra terreno edificable en mejores condiciones de nivel que en la citada Huerta....Se tomaron como ejes del proyecto las carreteras de Játiva-Alicante y Alcoy a Bañeres.”¹².

En segundo lugar, el establecimiento de lo que podríamos llamar la “cota de servicio” de la ciudad para el futuro -a la que se refería Vicente Manuel Vidal Vidal- como plano de referencia. Como veremos más adelante, la compleja topografía de esta ciudad que se manifiesta en cotas altimétricas que oscilan entre los 495 m y los 650 m en áreas de ciudad consolidada, ha hecho que se establezcan las actividades urbanas en diferentes niveles más o menos horizontales durante el desarrollo histórico de la ciudad. El trazado de este tramo de carretera será definitivo para el establecimiento del actual plano principal de servicio de Alcoy.

2_ Los primeros grandes puentes

Históricamente los accesos a la ciudad antigua se producen a través de puentes de pequeño tamaño. Son puentes de fábrica, la mayoría de un arco de carga, situados en el ámbito de los caminos de llegada a la ciudad, vadeando el río sobre el que se asientan en el fondo de los barrancos. Sobre la construcción de estos puentes no hay datos hasta finales del siglo XVIII y principios del siglo XIX en los que se dan noticias de intervenciones de diversa índole. Se trata de puentes modestos, bien contruidos y de paso estrecho adecuados a los medios de transporte de entonces. La ciudad mantiene un plano de servicio relativamente bajo muy cercano a las cotas altimétricas de la situación de estos puentes y entonces el punto central de la ciudad es la actual *placeta del Carbó*. En el siglo XIX el centro de la actividad urbana se desplaza a la plaza de España y se produce la necesidad de encontrar nuevas áreas de crecimiento y accesos más adecuados. Para consolidar un nuevo plano de servicio serán indispensables grandes infraestructuras.

El primer gran puente que se construye en Alcoy es el Puente de María Cristina. El trazado de la carretera Alcoy-Játiva parte de este puente al final de la actual Avenida del *País Valencià*. Fue proyectado por el arquitecto alcoyano Juan Carbonell y Satorre y comenzó su construcción en el año 1823. Durante la construcción de la obra la solución prevista para esta infraestructura tuvo algunas dificultades técnicas que comprometían a las zonas de los estribos del

¹² *Ibíd.*, p.73



Fig. 103
Plano del proyecto del Puente de María Cristina. Alcoy. 1837.
(AMA)

Fig. 104
Puente de María Cristina de Alcoy.
Vista del Puente desde aguas abajo.
(JFPS 2011)

puente hasta la zona central, que estaba proyectada con un gran arco de medio punto. La intervención de los arquitectos José Serrano y Manuel Fornés Gurrea, ambos pertenecientes a la Academia de Nobles Artes de San Carlos de Valencia, solucionó el problema aligerando la zona de los estribos con la construcción de una serie de arcos apuntados que sustituían a los cajones rellenos de tierras. Después de estas vicisitudes, el puente se terminó de construir en el año 1838. Actuó como arquitecto director de la empresa constructora de la obra Jorge Gisbert y Berenguer¹³. El Puente de María Cristina tiene una longitud de 90'50 metros (400 palmos valencianos) y una altura de 27'63 metros (122 palmos). El arco central tiene 18'50 metros (80 palmos) de luz con un largo de cañón de 10'85 metros (48 palmos). La cota altimétrica de su tablero es la 545 m. El puente fue financiado enteramente por la villa.

Treinta y tres años después del puente de María Cristina se inicia la construcción de los nuevos puentes que proponía el trazado de la carretera Alicante – Játiva: el puente de San Roque y el puente de *la Petxina*.

El tramo de esta carretera entre el puente de Cristina y la Balsa de Merita (situada en el actual barrio de la Zona Norte de Alcoy) todavía sufrió un intento de cambio de trazado, con una alternativa que fue aprobada el 30 de octubre de 1860. Esta alternativa, que incluso fue adjudicada en subasta a una empresa constructora desde la autoridad de carreteras, se ceñía a las laderas de los barrancos rodeándolos, bajando y subiendo, a partir de un trazado sinuoso, seguramente más económico de costes de construcción si solamente se observa la inversión con una mirada corta hacia el futuro. Pero, enterados los grandes empresarios de la ciudad y el Ayuntamiento de la solución adjudicada y viendo la obvia incompatibilidad de tal solución con respecto a los accesos y al futuro desarrollo de la ciudad, acudieron al Gobierno de Su Majestad el 16 de febrero de 1861 demandando el trazado recto como solución y ofreciendo abonar entre las dos partes (empresarios y Ayuntamiento) el exceso económico que representare el cambio. El 2 de marzo de 1861 se resolvió el asunto desde el gobierno de S. M. y se cedió la contrata adjudicada a favor del maestro de obras Rafael Masía Botella, cuya empresa constructora realmente estaba financiada por los propios empresarios interesados en la solución correcta. Así pues, estos dos puentes - ya trazados en el proyecto de Subercase- comenzaron a construirse en el año 1861 y se terminaron: el de San Roque en 1862 y el de *la Petxina* en 1863. El proyecto de los puentes y del tramo de carretera a construir en tal trazado (sifones de acequias, etc.) se redactó por el ingeniero Eduardo Miera. El puente de San Roque está conformado por tres arcos de medio punto de 8 metros de luz, con dos pilas de dos metros por siete de profundidad, resultando de una longitud de 68'40 metros y de una altura de 20'50 metros desde el fondo del barranco, la cota altimétrica de su tablero es la 549 m. El puente de *la Petxina* es más largo, tiene un total de 88'35 metros de longitud y una altura de 28'60 sobre el fondo del barranco, está compuesto por cinco arcos de medio punto de 11'50 metros de longitud dispuestos entre cuatro pilas de 3'50 metros de base por 7 de profundidad. Su cota altimétrica es la 542 m¹⁴.

¹³ *Ibíd.*, p. 121

¹⁴ *Ibíd.*, pp.125-128



Fig. 105
Puente de *la Petxina*. Alcoy 1863.
Foto 1976 vista desde aguas abajo
(AMA)



Fig. 106
Puente de *la Petxina*. Alcoy. 1863.
Vista desde aguas arriba.
(JFPS 2011)

Practicada la liquidación de las obras el 30 de abril de 1871 resultó finalmente que el Estado aportó el 30% del coste de las obras, el Ayuntamiento el 57% y los empresarios el 13%.

La anchura del tablero de estos puentes es un dato a tener en cuenta. Esta circunstancia será decisiva en la propia gestación del proyecto del puente de San Jorge en relación con las subvenciones estatales que podían solicitarse. Estas subvenciones se limitaban en función de la anchura de los puentes, puesto que ello repercutía en el presupuesto, pero también, en lo significativo de las previsiones del desarrollo de los sistemas de transporte. El puente de María Cristina tenía inicialmente un ancho de unos 10'85 m, mientras que los puentes de San Roque y de *la Petxina* tenían entre siete y ocho metros de ancho.

Un antecedente importante para el puente de San Jorge fue la experiencia del Viaducto de Canalejas de Alcoy construido entre 1901 y 1907. La talla de este político nacional, cuya presencia en el ambiente de la burguesía alcoyana es notable, fija la dimensión de las gestiones políticas y la envergadura de una obra pública como precedente especial al puente del que nos ocupamos: José Canalejas, miembro del partido liberal, fue diputado por la circunscripción de Alcoy desde el año 1891, también ministro de Fomento, Gracia y Justicia, de Finanzas y Agricultura, presidente del Congreso de los Diputados y primer ministro en 1910 y 1912, año en el que fue asesinado en Madrid¹⁵.

En el nuevo plan de carreteras de 1877 se incluía como carretera de tercer orden la de Alcoy-Callosa d'En Sarrià por Penáguila. Esta carretera a su llegada a Alcoy tropezaba con el precipicio del valle del río Molinar. En 1897, para salvar este accidente topográfico se planteó la realización de un puente que enlazara la principal plaza municipal con el barrio del *Tossal*. La conexión existente entonces implicaba un complicado recorrido con fuertes y tortuosas pendientes descendiendo por el *Tossal*, cruzando el río Molinar a través del antiguo y modesto puente de Penáguila¹⁶ y volviendo a ascender por la calle San Antonio hasta la calle Mayor. Se hizo cargo del proyecto el ingeniero Próspero Lafarga Navarro, se colocó la primera piedra de la obra el 27 de abril de 1901 y el viaducto fue inaugurado finalmente el 24 de febrero de 1907, siendo un buen ejemplar de los puentes con una viga de celosía metálica del panorama español de entonces¹⁷.

¹⁵ BENEITO LLORIS, Á., HERNÁNDEZ FERRIS, R. y MOLINA FERRERO, R. "El primer terç del segle XX" en VV.AA. *Història d'Alcoi*. Ajuntament d'Alcoi. 2006, p. 439: "pel que fa a la vida política de la ciutat estarà condicionada per uns dels polítics més significatius del sistema de la Restauració, José Canalejas. Amb ell la burgesia alcoiana trobarà una persona culta i defensora dels seus interessos comercials i fabrils. Membre del partit liberal, serà diputat per la circumscripció d'Alcoi des de l'any 1891, també ministre de Foment, Gràcia i Justícia, de Finances i Agricultura, president del Congrés dels Diputats en la primeria del segle XX i, con a final de la seva carrera política, ocuparà el càrrec de primer ministre entre 1910 i 1912, moment en què va ser assassinat a Madrid".

¹⁶ CORTÉS MIRALLES, José. *Los pequeños puentes urbanos de Alcoy*. Ayuntamiento de Alcoy. 1986, p. 67

¹⁷ BERBEGAL MEDINA, M^a Á. "Comunicacions i vies de transport" en VV.AA. *Historia d'Alcoi*. Ajuntament d'Alcoi. 2006, p. 319



Fig. 107
Viaducto de Canalejas. Alcoy. 1907.
(AMA)

Lafarga planteó a la superioridad tres soluciones distintas que correspondían a tres sistemas diferentes de construcciones de puentes metálicos muy experimentados. La construcción con estructuras metálicas ya estaba formada desde una tradición muy depurada durante el siglo XIX, que había dado como resultado varios sistemas de cálculos y varios sistemas constructivos. Dentro de la morfología de las construcciones metálicas, muy popularizadas por las múltiples construcciones de las exposiciones universales, Lafarga elige la solución más económica en función de las dificultades racionales de la construcción sin menoscabo de las cuestiones estéticas en ninguna de ellas. Así entre la construcción de un gran arco, la posibilidad de vigas de celosía discontinuas y la construcción de una viga continua, su decisión se basa en una cuestión racionalista fundamentada en la cantidad de acero necesario para una función mecánica ajustada, con garantías de un proceso constructivo adecuado dando por supuesto, como algo inherente a su trabajo, la idoneidad de las cuestiones paisajísticas y estéticas del producto también en la economía de recursos formales¹⁸.

La solución finalmente adoptada y construida se concreta en un puente que mide 240 metros de longitud y 53 metros de altura de su rasante sobre el fondo del cauce. Esta gran altura da una idea de las complicaciones de los recorridos alternativos. La viga de doble celosía conformada con perfiles metálicos roblonados, se distribuyó en dos partes centrales de 44 metros cada una y dos laterales de 36 metros cada una, con dos avenidas de fábrica de 19'70 y 18'30 metros de longitud. La cota altimétrica del tablero del Viaducto es la 559 m. Una vez construidas las pilas, se aportaron los tramos de viga desde el extremo del centro de la ciudad. Mediante un sistema de rodillos, palancas y tracción animal, los tramos se fueron lanzando desde el estribo izquierdo, corriéndose los tramos rectos sin necesidad de motores ni cabrestantes anclados en las laderas. Dada la altura del puente, esta solución de ripado primitivo consiguió un gran ahorro en andamios.

Este puente fue restaurado en 1980, sustituyéndose la viga y el tablero y reponiéndose en un sistema similar pero con perfilera soldada y no tan cuajada como la original, dejando un tablero de 10 metros de ancho con siete metros para la calzada y 1'5 para los andenes laterales.

¹⁸ LAFARGA, Próspero. "Viaducto de Alcoy sobre el río Molinar" en *Revista de Obras Públicas* febrero 1902; 50, Tomo I páginas 111-114

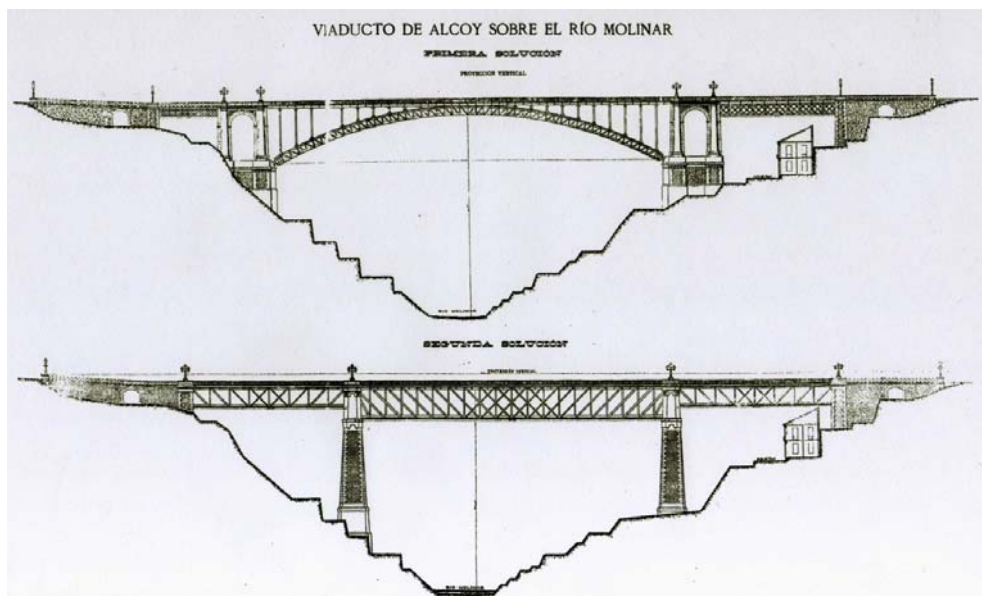


Fig.108
Viaducto de Canalejas. Alcoy. 1907.
Planos de los alzados de las propuestas iniciales.
(ROP)

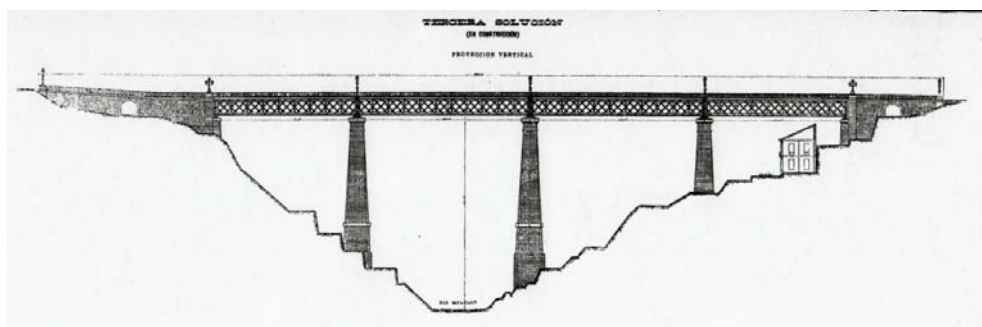


Fig. 109
Viaducto de Canalejas. Alcoy. 1907.
Plano de alzado de la propuesta final.
(ROP)

3 Las nuevas propuestas urbanísticas: Los Ensanches y los Proyectos de Reforma Interior

En general, dos son las direcciones en las que se desarrolla la actividad urbanística en las ciudades europeas desde la última mitad del siglo XIX: el crecimiento de nueva planta de la ciudad con la implantación de nuevos sistemas de creación de nuevos barrios y las intervenciones de “mejora”, regeneración y revalorización de la ciudad existente. También con carácter general, en España estas actividades se resumen en el planeamiento de las ciudades a través de los Proyectos de Ensanches y en los Proyectos de Reforma Interior. A veces eran cuestiones contempladas independientemente, sin relación alguna entre ambos tipos de actuaciones, otras veces tenían una coherencia global en el ámbito de la ciudad y en otros casos solo se daba una de las dos intervenciones. Detrás de estas actuaciones urbanas siempre había una preocupación higienista, con intenciones más o menos utópicas hacia la instauración de un modo de vida más humanizado y socialmente más avanzado, pero indiscutiblemente siempre se añadía un interés económico de negocio que verdaderamente era el motor de las intervenciones.

En el caso de Alcoy, las migraciones importantes de población procedente del campo a la ciudad se producen a principios de siglo XIX y la población crece absorbiendo habitantes de los pueblos y zonas agrícolas de los entornos más cercanos. Las tensiones luditas se ponen de manifiesto ya en 1821. Durante el desarrollo tecnológico del siglo XIX, Alcoy va aumentando de población y hacia 1873 ya alcanza los 30.800 habitantes. La ciudad está constreñida en su casco histórico y las viviendas crecen en altura y en profundidad en la manzana para albergar a la población que va aumentando. No hay prácticamente redes de alcantarillado, el saneamiento se resolvía con letrinas individuales por edificio que no eran más que pozos ciegos situados en las plantas bajas o en los patios (*comú*). No había instalaciones de agua corriente, el abastecimiento de agua propio de los habitantes para su consumo se realizaba en las fuentes públicas a las que llegaba el agua a través de canalizaciones abiertas. Estas fuentes estaban interconectadas de manera que las aguas sucias producidas en el vaso de una fuente llegaban canalizadas hasta la fuente siguiente aguas abajo. Las condiciones de los obreros en sus lugares de trabajo son extremas, con jornadas laborales muy largas, mal alimentados y físicamente muy explotados. Estas circunstancias provocarán infecciones, enfermedades multitudinarias que no escapaban a la vida de nadie y a las que había que poner remedio¹⁹.

¹⁹ BENEITO, A. y BLAY, F.X., *Apèndix* en SIMÓ MONTLLOR, Isabel Clara. *Júlia*. Edicions Bromera. 3ª edició juliol 2005. Alzira, p. 267



Fig. 110

Plano del Ensanche de 1875-1878. Alcoy.

"Plano General del Proyecto de Ensanche y Rectificación de la Ciudad de Alcoy". 1875-1878. Redactado por los ingenieros Enrique Vilaplana Juliá y Teodoro Balanciari Tormo. Departamento de Arquitectura del Ayuntamiento de Alcoy (AMA)

Los Ensanches

Desde el Estado español, las preocupaciones higienistas y de mejora de las condiciones sociales urbanas de los ciudadanos tuvieron varias ocasiones de ser reguladas: Hubo un primer Proyecto de Ley General para la Reforma, Saneamiento, Ensanche y otras Mejoras de las Poblaciones, propuesto desde el Ministerio de Gobernación en 1861, cuando el ministro era José Posada Herrera, que fue rechazado por el Senado. En este documento ya se establecía la cesión gratuita de viales, la dimensión mínima de parcela, la necesidad del sistema de licencias, la existencia de proyecto técnico y económico previo a toda urbanización, las compensaciones de beneficios y cargas de la urbanización, la edificación forzosa de solares, la regulación de los linderos, etc. cuestiones, todas ellas, tan normalizadas ya en la actualidad.

En relación con el nuevo crecimiento de las ciudades, la primera Ley de Ensanche española data de 1864 y ya otorga a los Ayuntamientos la posibilidad de urbanizar terrenos mediante expropiaciones de los suelos dedicados a viales y usos públicos a su costa. A cambio, el Estado cedía la contribución territorial sobre la zona durante veinticinco años. En 1867 se aprueba el Reglamento de esta Ley. En él se especificaba el procedimiento planificador estabilizando un sistema para ejecutar los Planes de Ensanche a partir de proyectos con memoria, planos y un plan económico para su viabilidad. Después, en 1876 se promulgó una nueva Ley de Ensanche de Poblaciones que no modificaba los aspectos fundamentales de la anterior. En 1892, la regulación del procedimiento se hace definitiva: se aprueba una Ley que estipula los Ensanches de Madrid y Barcelona y ésta faculta al Gobierno de la Nación para extenderla a otras poblaciones. De modo que para aprobar cada uno de los planes de ensanche de cada ciudad, a la manera de los planes generales actuales, era necesaria la aprobación por el Gobierno de una Ley especial.

El tipo de proyecto de ensanche de ciudad más utilizado en España es el que resulta de la aplicación del que planeó Ildefonso Cerdá (1815-1876) para el Ensanche de Barcelona. Cerdá inició sus trabajos con el levantamiento topográfico de la zona prevista para su desarrollo en 1854. El Proyecto del Ensanche no fue aprobado hasta mediados del año 1859, su *Teoría General de la Urbanización* fue autorizada a publicarse en diciembre de 1863 pero no será hasta 1867 cuando se publicará efectivamente. A partir de estas fechas empezará a ser muy conocido este sistema de planeamiento para el crecimiento de las ciudades.

El Ensanche de Madrid, en cambio, es encargado a Carlos María de Castro y a Carlos Ibáñez de Íbero en 1859, contemporáneamente a la aprobación del Ensanche de Barcelona. Se aprobará en 1860.

En la ciudad de Bilbao, el proyecto de Ensanche se redacta en 1873 por el arquitecto Severino de Achúcarro y por los ingenieros Pablo de Alzola y Ernesto de Hoffmeyer y fue aprobado en 1876, en el año en que se promulgó la Ley de Ensanches de las Poblaciones.

En Valencia, el proceso de la redacción del planeamiento del ensanche de la ciudad comienza en 1876, pero no se aprobará hasta 1887 con un proyecto redactado por los arquitectos José Calvo, Joaquín María Arnau y Luis Ferreres en 1884. Posteriormente, ya en 1907, un proyecto del arquitecto Francisco Mora pondrá fin a una gestación muy prolongada del ensanche de la ciudad²⁰.

En el caso de San Sebastián, el primer Ensanche de la ciudad desde el núcleo antiguo es muy precoz. Fue proyectado por el arquitecto Antonio Cortázar y empezó a construirse en 1864. Después, adaptándose a la morfología de la propuesta de Cerdá, Nemesio Barrio propuso modificaciones en 1871 que se aprobaron en 1873. No obstante, el grueso del Ensanche se proyecta 1883-1886 por José Goicoa. El Ensanche del barrio del Gros, al otro lado del río Urumea, se proyectó en 1894.

En Pamplona, el primer Ensanche es proyectado por el arquitecto municipal Julián Arteaga en 1891 dentro del área amurallada, pero realmente el más aproximado al esquema Cerdá es el segundo Ensanche, proyectado por el arquitecto municipal Serapio Esparza entre 1909 y 1916. El Ensanche de León es de 1904.

Bajo la cobertura de la Ley de Ensanches de las Poblaciones de 1876 y a partir de la experiencia del Ensanche de Barcelona se redactaron los planes de ensanche de otras muchas ciudades: Málaga, Santander, Vitoria, Tarragona, Mataró, Tarrasa, Sabadell, Villanueva y Geltrú, Cartagena, etc. entre ellos el de la ciudad de Alcoy que, a tenor de las fechas de redacción del proyecto y de su aprobación, también fue relativamente precoz:

En Alcoy se convocó un concurso para la redacción del Proyecto de Ensanche de la ciudad el 25 de febrero de 1875 al que optaron dos equipos redactores (10 de marzo de 1875), pero sólo uno de ellos presentó el proyecto el 3 de agosto de 1875, firmado por los ingenieros Enrique Vilaplana Juliá y Teodoro Balanciart Tormo. El proyecto definitivo, ajustado a la ley de 1876 y con todas las subsanaciones expresadas por las autoridades pertinentes se entrega al ayuntamiento el 15 de abril de 1878 y es aprobado definitivamente por el Rey Alfonso XII el 20 de mayo de 1878²¹.

Como ocurrió en todos los Ensanches de las ciudades, también en el Plan de Ensanche de la ciudad de Alcoy se encontraba latente una perversión sobre las ideas iniciales de la Teoría de la Urbanización de Ildefonso Cerdá. Esta perversión se basaba principalmente en el aprovechamiento urbanístico total de los perímetros de las manzanas y el abandono de la implantación de los bloques abiertos. Sin embargo, desde el punto de vista urbano, fue más grave la interpretación del tratamiento de uno de los elementos más característicos del Ensanche barcelonés que imprimía un sentido nuevo al modo de vida o a la actividad urbana. Se trata de los cruces de las calles y sus esquinas como lugar de relación: los chaflanes. Allí, el cruce de las calles con los chaflanes era más decisivo como elemento urbano que las propias calles. En el caso de Alcoy, donde todas las medidas del Plan se ajustaron a la baja con respecto al modelo, los chaflanes han sido un elemento residual que acaba siendo solamente el indicativo de una embocadura de una calle, casi como un

²⁰ LLOPIS ALONSO, A., VITIM AROTES. y PERDIGÓN. L. *Cartografía histórica de la ciudad de Valencia (1608-1944)* Editorial Universidad Politécnica de Valencia. 2010. Páginas 40-48

²¹ CORTÉS MIRALLES, J. *Crecimiento urbano de Alcoy en el siglo XIX*. Ayuntamiento de Alcoy, 1976, pp. 61-70

elemento simbólico del que se desprendía la indicación de la posibilidad del giro de un vehículo moderno, de manera que las manzanas tienen una forma exterior rectangular biselada con esquinas a cuarenta y cinco grados de solo cuatro metros de longitud.

El Proyecto del Ensanche de Alcoy no puede proponer un crecimiento sin límites como quizás plantea el modelo de Ensanche de Cerdà, desarrollado sobre unas condiciones topográficas más uniformes. En Alcoy, las posibles ubicaciones para el desarrollo del crecimiento de la ciudad están delimitadas por barrancos profundos. Por esta razón, el Proyecto del Ensanche de Alcoy establece tres zonas para el ensanche de la ciudad: La Primera Zona de Ensanche era contigua al casco urbano histórico y colmataba el espacio que había entre la ciudad existente y el río *Barxell*, en torno a la calle de Santa Elena, hoy avenida del *País Valencià*; la Segunda Zona de Ensanche se extendía más allá del Puente de María Cristina entre la actual calle Oliver y el Barranco de Soler, en lo que actualmente se denomina popularmente el Barrio de Santa Rosa y la Tercera Zona de Ensanche que estaba delimitada por el Barranco de Soler y el del *Benissaidó*. Esta Tercera Zona tenía su eje fundamental en la carretera Alcoy – Játiva ya trazada previamente. También, incorporaba el trazado de la posición del Puente de San Jorge. Paradójicamente, esta Tercera Zona de Ensanche será la primera que se desarrolle y colmate en el tiempo, puesto que la construcción del Puente de San Jorge la hizo más accesible al centro de actividad ciudadana.

En cualquier caso, la técnica de los Ensanches de las ciudades que seguían el modelo de Cerdà adolecía de un tratamiento de los bordes urbanos preciso, puesto que no se medía la magnitud del crecimiento al que podía llegar la ciudad. Pero en casos como el de Alcoy, la implicación de las condiciones de paisaje que brindaba su atormentada topografía no fue considerado con la relevancia que hoy consideraríamos, ni con las oportunidades que conllevan los acertados diseños de los bordes urbanos. Pero además, la presencia de los barrancos y las diferencias de cotas altimétricas entre las distintas zonas complicaba las conexiones y accesos efectivos entre ellas, sobre todo entre la Segunda y la Tercera Zona. De este modo en el Ensanche de Alcoy, las avenidas principales no llegaron a conectar bien entre las zonas (por ejemplo, la continuidad de la calle Entenza con la calle Santa Rosa) y los encuentros con la calle Oliver, que podría hacer las veces de “Diagonal”, eran de difícil resolución. Sin embargo, en la Tercera Zona de Ensanche, las alineaciones de las calles secundarias perpendiculares a la carretera Alcoy – Játiva, actualmente denominada Alameda, sí se encaran y tienen continuidad con las trazas de las calles secundarias perpendiculares al eje principal de la Primera Zona de Ensanche, al otro lado del barranco, cuestión que es elemental y que provoca continuidades de vistas y futuribles oportunidades de conexiones. No obstante, hay una excepción a esta elementalidad de trazado que se proyecta en el Plan del Ensanche. Ya en el trazado del Ensanche de 1878 (Figura 110) se puede observar la intención de una conexión desde la nueva ciudad hacia la ciudad histórica. Ésta se sitúa en una calle inclinada con respecto a la trama ortogonal del Ensanche, que se alinea con la calle Santo Tomás del centro de la ciudad. Parece un área lógica y fácil de ejecutar para resolver la conexión, tanto por sus dimensiones de anchura como por la situación exacta en la división física entre el núcleo antiguo de la ciudad y el *Raval Vell*, justo en la traza de la antigua muralla. Sin embargo, esta apertura fácil o inmediata, no lleva directamente a ninguna

Parte. Su alineación choca con el conjunto del convento de San Agustín que tiene un gran peso en la planta del Centro Histórico difícil de salvar. Por lo tanto, la necesidad del puente de San Jorge nace ya de una actitud “moderna” en los poderes sociales de la época que queda patente en el trazado de esta conexión en el Plan del Ensanche de la ciudad en el año 1878. No obstante, esta conexión no se empezará a realizar hasta bien iniciado el siglo XX. La apertura de la nueva calle Santo Tomás en el centro histórico desde la llegada del Puente hasta la antigua plaza del Carmen intentará estar en sintonía con las grandes aperturas de nuevas calles en los centros de las ciudades como la Gran Vía de Madrid o la Avenida del Oeste de Valencia, éstas, a su vez, inspiradas en las ya experimentadas operaciones de las aperturas de los grandes bulevares de París. Estas intervenciones urbanas estarán aderezadas además por el aporte del *glamour* de la modernidad como ingrediente imprescindible para considerarse socialmente en la línea de lo nuevo, en la aceptación del progreso como algo necesario para estar al día y salir de la oscuridad del pasado reciente.

Los Proyectos de Reforma Interior

Además de las repercusiones que en tal época provocaron los proyectos de Ensanche de las ciudades, en algunas de ellas también tuvieron una importancia decisiva las operaciones de Reforma Interior en las partes de las ciudades históricas. Estas operaciones eran prácticamente contemporáneas y venían influenciadas por la fructífera experiencia parisina de la época. Esta experiencia abrió las posibilidades de recaudación de tasas a través de las plusvalías generadas por las nuevas situaciones de los nuevos suelos en los centros históricos.

En este sentido, las actuaciones de Georges Eugène Haussmann, Prefecto de París, durante el Segundo Imperio de Napoleón III (1852-1870), insertadas en la reforma de la ciudad de París, que se desarrollaron desde el año 1853 al 1870, ejercieron una influencia muy relevante, no solamente en las cuestiones de las nuevas oportunidades de negocio y actividad económica urbana sino en la aportación de un nuevo estilo de vida y de cultura en el espacio urbano del centro de las ciudades. Los grandes ejemplos paradigmáticos españoles, cada uno de ellos en su contexto, serían: La Gran Vía de Madrid, la Vía Layetana en Barcelona y la Avenida del Oeste en Valencia.

En el mes de agosto de 1898, el alcalde de Madrid, Álvaro de Figueroa y Torres, conde de Romanones, ordenó a los arquitectos municipales Francisco Andrés Octavio y José López de Salaberry que realizarán un estudio para la formalización material de La Gran Vía de Madrid. El proyecto se terminó en octubre del mismo año pero no fue hasta el 4 de abril de 1910 cuando el rey Alfonso XIII dio por iniciadas las obras de apertura de esta nueva calle. Se proyectó en tres tramos de diferente dirección y anchura para un total de 1.316 metros de largo. El primer tramo entre la Plaza de San Marcial y la Plaza de Callao, era de 25 metros de ancho y no empezó a

construirse hasta 1925; el segundo tramo, denominado entonces bulevar, tenían un ancho de 35 metros y discurría entre la Plaza de Callao y la Red de San Luis, este tramo se construyó entre 1917 y 1927; por último, el tercer tramo volvía a un ancho de 25 metros entre la Red de San Luis y la calle de Alcalá, este tramo empezó a construirse en 1910 y su construcción se demoró hasta 1924²².

La Vía Laietana de Barcelona comunica el Ensanche con el puerto de la ciudad, atravesando la *Ciutat Vella*. Fue diseñada inicialmente por Ildefonso Cerdá en 1859 como una vía principal. Pero el Plan Cerdá se centró en el crecimiento fuera de las murallas y no fue hasta en 1899 que se volvió a impulsar con la aprobación del Plan de Reforma Interior de Ángel Baixeras. La demanda de comunicación de la burguesía instalada en el Ensanche y la preocupación por controlar los alborotadores dentro de una red densa de calles, hizo recuperar el proyecto y en 1907. Las obras fueron inauguradas por el rey Alfonso XIII y el presidente Antonio Maura el 10 de marzo de 1908. La construcción se dividió en tres tramos: 1908-1909, entre el puerto y la plaza del Ángel, a cargo de Lluís Domènech i Montaner; 1909-1911, entre la plaza del Ángel y la calle Sant Pere Més Baix, a cargo de Josep Puig i Cadafalch, y 1911-1913, entre Sant Pere Més Baix y la plaza Urquinaona, a cargo de Ferràn Romeu²³.

El Plan de Reforma Interior de Valencia se redacta en 1907 por el arquitecto Federico Aymamí i Faura con el objetivo de “solucionar la penuria de calles anchas y zonas verdes en el interior del casco histórico”. No fue aprobado hasta 1912. En este plan se concebía la apertura de la Avenida del Oeste, desde la plaza de San Agustín hasta el puente de San José. Jamás se abrió en toda su longitud proyectada, pero sí hasta las inmediaciones del Mercado y de la Iglesia de los Santos Juanes en el palacio de Parcent, concebida con un ancho de nada más que de 25 metros²⁴. Este plan concebía únicamente la realización de tres grandes reformas: La ampliación de la Plaza de la Reina y los nuevos trazados de la Avenida del Real (nuevo acceso al centro, de 40 metros de ancho enlazando la Plaza de la Reina con la Puerta del Real) y la de la Avenida del Oeste (unión de las plazas de San Agustín y del Portal Nuevo, atravesando en línea recta la zona oeste del antiguo casco, tratando de sanear este barrio y de establecer un cómodo acceso al mercado).

Dificultades económicas, unidas a la rápida sucesión de alcaldes y concejales en el consistorio municipal valenciano, hicieron inviable la propuesta, de la que sólo llegaría a realizarse parte de la Avenida del Oeste y la ampliación de la Plaza de la Reina, aunque de forma distinta a la ideada por Aymamí. También, en este periodo se terminan otras operaciones urbanas de reforma de larga gestación, como la apertura de la calle de la Paz (1903). En el año 1929, el entonces arquitecto municipal, Javier Goerlich, redacta la versión definitiva del Plano de Nuevas Líneas para la Reforma Interior de Valencia, en donde actualiza operaciones como la Avenida del Oeste, la apertura de la

²² E. M. Promoción Madrid S.A. 2010 [en línea] www.esmadrid.com.; www.granvia.esmadrid.com/historia [consulta, agosto 2011] <http://granvia.esmadrid.com/historia/61-gran-via-contemporanea>

²³ FUNDACIÓN WIKIMEDIA [en línea] www.wikipedia.es; http://es.wikipedia.org/wiki/V%C3%ADa_Laietana, [visita agosto 2011]

²⁴ SANCHIS GUARNER, M. *La Ciutat de València. Síntesi d'Història i de Geografia urbana*.^{3ª} edición. Ayuntamiento de Valencia. 1981. Página 554

Avenida de María Cristina y la remodelación de la Plaza de Emilio Castelar, hoy, Plaza del Ayuntamiento²⁵.

En Alcoy, la apertura de la calle Santo Tomás podría haber sido una intervención que hubiere aportado el *glamour* de la modernidad a la ciudad, sin embargo, su directa relación con la construcción del Puente de San Jorge y el retraso de su apertura hasta entonces, dejó un intervalo de tiempo muy corto hasta la guerra civil y ello contribuyó a que su efecto en la vida ciudadana no se produjera hasta mucho más tarde y sin la intensidad que podría haber tenido.

Ya se ha citado el momento de los trazados de las carreteras y la importancia que estos proyectos tuvieron en la generación de la ciudad moderna de Alcoy. Las comunicaciones con el exterior, con el resto del territorio, han sido decisivas para el desarrollo de la ciudad y paradójicamente, en estos tiempos actuales, el retraso en su modernización quizás haya sido uno de los factores de su declive. Pero a pesar de la relevancia del trazado de las carreteras de unión con las redes estatales, las comunicaciones a través del ferrocarril serán tan importantes y reveladoras para contextualizar la posición de esta ciudad. Fueron varios los proyectos del ferrocarril como enlace de la ciudad de Alcoy con otros ámbitos: en sistemas de vías estrechas se proyectaron enlaces con Villena conectando a través de Bocairente (el tramo hasta Bocairente se construye en 1885), Muro y Cocentaina (que se acabaron de construir en 1909); quizás el más curioso sea el desarrollo de la línea que unía Alcoy con Gandía, la misma empresa inglesa que realizaba las obras del puerto de Gandía estudió el proyecto y observó la rentabilidad a través del transporte de carbón británico a la comarca, del que era una gran consumidora y de vuelta, se podía dar salida rápida y económica a los productos manufacturados de la ciudad por vía marítima. Se creó la compañía de ferrocarriles *Alcoy & Gandía Railway and Harbour Company Ltd* y las obras de construcción fueron dirigidas por la empresa inglesa *Lucien Rabell & Company*, inaugurándose el servicio en 1893. La estación término de esta vía (*Estació de Baix*) se situaba muy alejada del centro urbano, en lo que actualmente es la Plaza de Al-Azrak, desde donde se planteó un proyecto de concesión de un tranvía de tracción animal hasta el centro de la ciudad. La línea de ferrocarril de vía ancha que uniría Alcoy con Játiva y por tanto, con Valencia no llegaría hasta 1904. La continuación de esta línea hasta Alicante no llegaría hasta 1927²⁶.

4. Una ciudad cosmopolita

Pero todo esto no podía ser real sin un soporte social, sin un tejido y un empeño ciudadano muy cultivado. En Alcoy, como en algunas ciudades españolas, también *“habitaba una burguesía industrial, lectora, cosmopolita y viajera que podía conocer de primera mano lo que se hacía en París o Viena...”*²⁷.

²⁵ LLOPIS ALONSO, A., VTI M ARQTES y PERDIGÓN. L., Op.cit, pp. 48-50

²⁶ BERBEGAL MEDINA, M^a Á., Op.cit., p. 318

²⁷ CAMPI, ISABEL. *La idea y la materia*. Editorial Gustavo Gili. Barcelona 2007. Página 169

Los ejemplos de las inquietudes e iniciativas burguesas por la cultura en Alcoy son muy variadas y demuestran el nivel intelectual en el que se movían algunos de sus productores.

En el campo de las artes, sobre todo de la pintura, existe un gran grupo de artistas alcoyanos que obtienen reconocimientos nacionales y que forman parte del elenco de los grandes pintores de los círculos culturales de Madrid: Antonio Gisbert (pintor del célebre cuadro “El fusilamiento de Torrijos” pintado en 1888 hoy en el Museo Nacional del Prado), Plácido Francés, Emilio Sala, Lorenzo Casanova, etc. pero en los inicios del siglo XX, es más interesante la figura de Fernando Cabrera Cantó que fue quizás el artista local más cosmopolita cuya influencia cultural fue notable en la ciudad: con varias medallas de diversas categorías obtenidas en certámenes nacionales e internacionales (medalla de bronce en la Exposición Universal de París de 1900 con el cuadro “*Mors in vita*”, medalla de oro en la Exposición Universal de San Francisco y San Diego de 1919 en los EE. UU. con “*El santo del abuelo*”). Fue un pintor de corte impresionista en la estela del camino iniciado por Joaquín Sorolla pero muy cercano a los temas autóctonos regionalistas como fuente de innovación. En 1924 visitó la ciudad el pintor catalán Santiago Rusiñol.

Muy parecido es el movimiento cultural en el campo musical, en donde la generación de compositores activos y la profusión de bandas y orquestas son proporcionalmente muy significativas en esta época de los inicios del siglo XX. El ambiente musical y el interés por las últimas tendencias se pueden vislumbrar en el panorama que va desde las dos visitas, con sendos conciertos, del pianista Arthur Rubinstein (afincado en París desde 1904 y que tuvo una gira de conciertos muy extensa por España durante el año 1916 y 1917), el 25 de abril de 1917, invitado por la familia de industriales Carbonell asesorados por los músicos ilustrados de la época (Arthur Rubinstein volvería a dar un concierto en Alcoy, en el Círculo Industrial a principios de enero de 1926)²⁸, hasta la composición del actual himno de las fiestas populares, obra del músico Gonzalo Barrachina, inicialmente compuesto como una pieza dedicada a la “Bella Zaida” –a quien deseaba apasionadamente- que no era más que el personaje “Tórtola Valencia”, la inefable cabaretera musa del Art Déco español.

Pero fuera de las producciones personales de diversos intelectuales y artistas en su propio campo, la ciudad mantenía un empeño y una actividad cultural que se manifiesta en la existencia de cuatro teatros de gran capacidad construidos en las últimas décadas del siglo XIX y durante el cambio de siglo: El Teatro Cervantes, El Teatro Principal, El Teatro Calderón y El Teatro Circo. Estos dos últimos construidos y mantenidos por asociaciones obreras. En los programas de actos de estos teatros había conciertos, representaciones operísticas y teatrales de compañías y orquestas nacionales. El 24 de octubre de 1923 dio un concierto el gran guitarrista Andrés Segovia.

También existía una gran afición taurina y la ciudad disponía de Plaza de Toros y de cuatro publicaciones semanales taurinas. De 1921 es la construcción del estadio y la creación del equipo de fútbol local. En 1931 se abrió la emisora de radio local.

²⁸ Cronología en *Història d'Alcoi*. Ajuntament d'Alcoi. 2006 páginas 574-575

No obstante la producción intelectual y el apoyo que tuvo de la burguesía local, durante el siglo XIX y en el inicio del siglo XX es muy significativa la importancia de las clases trabajadoras en esta concepción cosmopolita de la ciudad. Desde las acciones luditas de los trabajadores contra la llegada de nueva maquinaria del 2 de marzo de 1821, el asociacionismo obrero empezará a ser activo. En 1872 la organización local de la Asociación Internacional de los Trabajadores (escisión bakuniana de la Primera Internacional tenía alrededor de 2.600 afiliados) y las tensiones sociales atrajeron a militantes internacionalistas a la ciudad para la organización de las masas. De tal manera que entre el 7 y el 10 de julio de 1873 se desató la primera huelga general del Estado español reivindicativa de la jornada laboral de ocho horas, entre otras cosas. Esta huelga desembocó en la localmente famosa "*Revolució del Petrolí*". Como consecuencia de los enfrentamientos, los hechos se saldaron con diecisiete muertos, entre ellos el Alcalde de la ciudad. Ello provocó una represión brutal y una crisis económica local que duraría hasta el cambio del siglo²⁹.

Entre las condiciones higiénicas de una ciudad densificada y sin infraestructuras, las condiciones laborales inhumanas de la clase trabajadora y el creciente anticlericalismo obrero derivado por estas condiciones, la Iglesia también se movilizaría. En el último cuarto del siglo XIX se establecieron en la ciudad algunas órdenes religiosas con fines de auxilio social como: Las Siervas de María, Las Hermanitas de los Pobres y Las Carmelitas, pero también, en el año 1872 se funda el Círculo Católico de Obreros para frenar el empuje de las ideas socialistas y anarquistas. Después, el movimiento sindical obrero se estructurará en más de una decena de agrupaciones que oscilan desde el anarquismo más radical, pasando por republicanos anticlericales, los socialistas católicos, hasta conservadores tradicionalistas y religiosos. Estas agrupaciones son capaces de organizar desde unas sedes culturales que incluían teatros de grandes dimensiones que han subsistido hasta prácticamente la actualidad, hasta organizar congresos regionales, una serie de estatutos y de sistemas de subsidios sociales que sirvieron de modelo y base al actual sistema de prestaciones sociales. Es curiosa incluso la existencia de una sociedad de ciegos que protegía a este tipo de discapacitados que se funda en 1913. Pero además, la actividad sindical era protagonista en la vida ciudadana con una larga lista de movilizaciones de todo tipo durante el primer tercio del siglo. Todo esto provocó la instalación del ejército en la ciudad y la construcción de su cuartel. También la actividad política tuvo una larga historia en la ciudad con repercusiones en los distintos estamentos del Estado. Hubo varios diputados alcoyanos en las Cortes Generales a lo largo del primer tercio del siglo e incluso el alcoyano Juan Botella Asensi llegó a ser Ministro de Justicia en un gobierno de la II República.

En general, en todo el mundo occidental, podía parecer que las labores intelectuales estaban reservadas al ámbito de la burguesía, a grupos reducidos de caballeros. Sin embargo, la cultura de masas comenzó justo en estos momentos a través de la eclosión del periodismo. Probablemente la popularización de los periódicos fue intensificada desde las publicaciones de los órganos obreros. De este modo, se pusieron en circulación pensamientos,

²⁹ BENEITO, A. y BLAY, F.X., Op.cit., p. 267

ideas y se consiguió acercarlos hasta todos los rincones. En Alcoy, entre 1916 y 1935 se fundan y se distribuyen más de quince publicaciones, la mayoría semanarios, pero hay algunos diarios que ejercieron una gran influencia.

En 1923, al calor de la actividad económica de la ciudad, se instala en Alcoy una sucursal del Banco de España y se comienza la construcción de su edificio proyectado por Astiz y Menéndez Pidal que ahora es la Casa de Cultura de la ciudad³⁰. En 1936, la ciudad alcanzó los 42.000 habitantes.

³⁰ Cronología en VV.AA. *Història d'Alcoi*. Ajuntament d'Alcoi. 2006 páginas 574-575

B

*El contexto tipológico del
Puente de San Jorge*

Capítulo 3

El contexto tipológico del Puente de San Jorge

Para conseguir comprender la importancia que tiene el Puente de San Jorge de Alcoy es necesario situarse en el entorno cultural que envuelve la producción de puentes en el momento histórico de su construcción. Si se observa el horizonte de las producciones contemporáneas contemplando el conjunto de circunstancias en el que se sitúa esta aventura constructiva, éste nos emplazará en el contexto de un modo más preciso. De esta manera, la aportación a la Historia que este Puente protagoniza podrá también deducirse desde la comparación con otras experiencias coetáneas.

El recorrido por el hilo del discurso sobre la construcción de puentes en esta época es muy amplio. El entusiasmo por la demostración pública del dominio de las nuevas técnicas constructivas derivadas del empleo de nuevos materiales es muy intenso. El segmento contemporáneo en que se sitúa el contexto del Puente de San Jorge de Alcoy se entreteje a través de una muestra de los puentes más relevantes construidos en España desde el inicio del siglo XX hasta el estallido de la Guerra Civil española, periodo en el que podrían considerarse coetáneos técnicamente. El conjunto que a continuación se describe, se refiere pues a experiencias que tienen que ver con el uso del hormigón armado en el primer tercio del siglo XX.

Es importante describir el contexto tecnológico para comprender las actitudes de los profesionales que intervendrán en el proyecto del Puente. También, conviene aclarar que se tratará sobre los puentes proyectados y construidos en hormigón armado. Aunque la tradición del proyecto de estructuras en acero es ya muy grande y extendida en toda Europa desde 1779¹ y teniendo en cuenta que el compromiso estético del proyecto de la forma de los puentes es similar, el proyecto de estructuras de hormigón armado es característico de los inicios del siglo XX y este material determinará todo un nuevo modo de hacer en la construcción moderna.

¹ Fecha de finalización del puente sobre el río Severn a su paso por Coalbrookdale, Inglaterra, proyectado por Abraham Darby III y Thomas Farnolls Pritchard en TORRENT, R. y MARÍN, J. M. *Historia del Diseño Industrial*. Manuales de Arte. Cátedra. Madrid 2009, p.35

Sin embargo, así como la generalización del uso del acero laminado en las estructuras y la consecuente aparición de las grandes construcciones metálicas a mediados del siglo XIX provocó un nuevo estilo constructivo, incluso con sus códigos ornamentales, en el caso del hormigón armado, material que permitía nuevas formas constructivas con determinadas ventajas para aligerar secciones, el proceso de adaptación de nuevas formas acordes a las posibilidades que ofrecía el material fue mucho más lento.

1 El hormigón armado en España en el inicio del siglo XX

El hormigón como material formado por una combinación de áridos, agua y un conglomerante hidráulico, ya era utilizado en la antigua Roma aprovechando sus grandes propiedades mecánicas para resistir solicitaciones a compresión. Se sabe de la construcción con hormigón en masa a gran escala en la construcción de puertos de Francia a mediados del siglo XVIII. Pero, la génesis del hormigón tal y como lo conocemos hoy se produce con el aporte del cemento Portland como conglomerante. También, sabemos que un jardinero francés patentó un sistema a base de hormigón y muelles de alambre para la construcción de depósitos de agua. Este sistema rápidamente se difundió por Alemania y el Imperio Austrohúngaro bajo el nombre de *Monierbau* en las dos últimas décadas del siglo XIX. Un contratista franco-belga también desarrolló una variante de hormigón en bloques reforzados con barras de hierro aplicado a pilares, paredes y suelos. Estos dos sistemas se expusieron en la Exposición Universal de París de 1900 con gran éxito. Si atendemos a los documentos oficiales que acreditan un sistema constructivo como “industrial”, sería el constructor británico William Wilkinson quien en 1854 solicitó la primera patente de hormigón que incluía una armadura de hierro. No obstante fueron las patentes francesas de Joseph Monier y François Hennebique las que se consideran como el punto de partida de un sistema de construcción integral con hormigón armado. Estas patentes, sostenidas por sus inventores en sendas empresas, se distribuyeron por toda Europa, estableciéndose en España simultáneamente a principios de la última década del siglo XIX. El sistema *Monier* se radicó en Cataluña de la mano del ingeniero militar Francesc Macià, que posteriormente llegaría a ser el presidente de la Generalitat de Cataluña. La empresa Hennebique formó una red provincial de concesionarios². Ya en un primer intento de licitación del proyecto del puente de San Jorge de Alcoy del año 1914 se invitó a la empresa “*Anónima Claudio Durán. Construcciones Monier*”, con sede en Barcelona.

² VENTOSA, J. R. “*Un maridaje perfecto*” en *Revista del Ministerio de Fomento* nº 593, marzo 2010 o www.fomento.es visita abril 2011

El Ingeniero de Caminos José Eugenio Ribera Dutaste (París, 1864–1936), según José Antonio Fernández Ordóñez, puede ser considerado como el “... *introduccionista del hormigón armado en España y, al mismo tiempo, el primer contratista general de obras públicas en el sentido actual del término.*”³. Viajero importante y asistente a congresos internacionales, tanto europeos como americanos. Después de un viaje a Ginebra, en 1895, donde vio la construcción de los arcos articulados de hormigón armado del puente de la Coulouvreniere y las obras de los forjados del nuevo edificio de correos de Lausanne, decide convertirse en el concesionario del sistema Hennebique en España. Ribera tendrá que importar el cemento Portland para sus primeras obras.

En el año 1899 se construye la primera fábrica en España de cemento Portland en Tudela-Veguín, con una estructura que proyecta y construye el propio Ribera. Más tarde se instaló la fábrica de Quinto en la provincia de Zaragoza, en 1900 la de Añorga-Chiqui en la provincia guipuzcoana, en 1901 se construyó la fábrica de la Pobra de Lillet en Castellar d'en Huch en la provincia de Barcelona y la de Olazagutia en Navarra⁴. Las posiciones geográficas de estas fábricas de cemento también tuvieron que ver con el nacimiento y desarrollo de las nuevas empresas constructoras. Por lo tanto, no es extraño que empresas tan conocidas actualmente como, por ejemplo, Huarte, Construcciones San Martín, etc. se creen y tengan sus sedes naturales en Pamplona.

2. Las nuevas empresas constructoras

Los ingenieros que no podían o no querían pertenecer al Cuerpo de Ingenieros del Estado español o les interesaba el mundo empresarial, fueron el contingente profesional egresado de la Escuela de Caminos que generó el nuevo tipo de empresas constructoras que conocemos en la actualidad. Estos ingenieros se asociaban a empresas vinculadas a carpinterías adaptadas a la construcción de encofrados, a empresas fabricantes de cementos, a fabricantes de bienes de equipos, de medios auxiliares o incluso, se empeñaban en la invención de sistemas y patentes de carácter industrial. Por ejemplo, el Ingeniero de Caminos Alfonso Peña Boeuf constituyó una empresa en Portugal para la construcción de cascos de hormigón armado para barcos. El caso de José Eugenio Ribera es uno de los primeros. En 1899 abandona el Cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos para fundar ese mismo año la sociedad limitada *J.E. Ribera y Compañía* con los hermanos Manuel y Luis Gomendio. El intento empresarial de Ribera significaba la reforma y la mejora de los proyectos –antes intocables– de la Administración, realizados por sus

³ FERNÁNDEZ ORDÓÑEZ, J. A. “*José Eugenio Ribera, el primer gran constructor moderno de obras públicas en España*” Periódico EL PAIS, 03/06/1982, a propósito de la exposición sobre su trayectoria profesional en el Colegio de Ingenieros de Caminos de Madrid

⁴ *Ibid.*

propios compañeros, a base de la utilización del hormigón armado, así como la introducción de medios auxiliares modernos y procesos constructivos originales con fuertes reducciones en el coste de la mano de obra.

Hay que tener en cuenta que en el ambiente tecnológico y constructivo sobrevuela el debate entre las Escuelas de Bellas Artes, que formaban a los arquitectos y a los profesionales competentes en la construcción de obras civiles, bajo el manto de la titulación de arquitecto, y la *École Polytechnique de Ponts et Chaussées* francesa, pionera de las Escuelas de Ingenieros de Caminos independientes, debate que tanto influyó en la generación de los principios del Movimiento Moderno.

En la primera generación de empresas españolas hay que mencionar a la "*Compañía de Construcciones Hidráulicas y Civiles, S. A.*" fundada en 1915, propiedad del Ingeniero José Eugenio Ribera Dutaste (París, 1864-1936) a partir de la primera fundada en 1899, mientras mantiene su puesto como profesor de la Escuela de Caminos. Esta empresa fue muy activa y construyó, como veremos más adelante, los puentes de María Cristina y de la Zurriola (puente del Kursaal) en San Sebastián. Ribera constituyó un equipo muy competente de ingenieros que conseguían una notable reducción de plazos y de presupuestos en la redacción de sus proyectos. Con él trabajaron durante los años veinte Eduardo Torroja⁵ y José Entrecanales. También, después de largas negociaciones, fue Ribera quien consiguió de Antonio Maura el decreto que instauraba las revisiones de precios, para los largos plazos en que se desarrollaban las obras⁶. También, fue muy extendida la influencia y la actividad de la empresa "Construcciones y Pavimentos, S. A." del industrial catalán Juan Miró, que fue la gran protagonista en el mercado del hormigón armado, empresa con sede central en Barcelona, con delegaciones en Valencia y otras ciudades españolas. Esta empresa constructora realizó el edificio de la Escuela Industrial de Alcoy a partir de la cimentación y también fue la empresa que construyó el Pontón de San Jaime. También conviene citar a la empresa del ingeniero "*Mariano Luiña, Ingeniero de caminos, Canales y Puertos. Construcciones de Obras de Hormigón Armado y de todas clases (Tuberías forzadas de Hormigón Armado)*" con sede en Madrid, autor del Sifón de Albelda, empresa constructora del Viaducto de Canalejas de Elche en hormigón armado y otros más, como el de Teruel, tal y como veremos más adelante.

En 1911 aparece la publicación *Mecánica del Hormigón Armado* del ingeniero Juan Manuel Zafra. Este manual constituye el punto de partida para el cálculo de estructuras de este sistema. Con él Zafra consiguió que el cálculo de estas estructuras se independizara de las patentes que monopolizaban el sistema de cálculo, tanto en ingeniería como en la edificación, a través de sus agentes comerciales. Este fue el principio de la independencia de los proyectistas españoles en el cálculo de estas estructuras que afectaría indudablemente en el proyecto de este tipo de construcciones.

⁵ Eduardo Torroja Miret (Madrid 1899-1961) ingeniero de Caminos, Canales y Puertos titulado en 1923, trabajó en la empresa "Compañía de Construcciones Hidráulicas Civiles" de José Eugenio Ribera desde 1923 hasta 1927, www.wikipedia.org/wiki/Eduardo_Torroja_Miret [visita agosto 2011]

⁶ FERNÁNDEZ ORDÓNEZ, J. A., Op.cit.

Entre 1923 y 1936, desde las experiencias construidas, que no habían sido pocas, se redactaron las colecciones oficiales de puentes de carreteras y de ferrocarriles de hormigón armado, con la participación de José Eugenio Ribera y Alfonso Peña Boeuf⁷.

3. La influencia del Cuerpo de Ingenieros del Estado

El Cuerpo de Ingenieros del Estado es el grupo de los Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, titulados, que son funcionarios del Estado, que nutren los puestos de la administración en cada región o provincia en los Servicios de Obras Públicas. Fundamentalmente deriva de una organización procedente de la estructura del Ejército de la Corona del siglo XVIII que a lo largo del siglo XIX va haciéndose cada vez más civil desde la creación de la Escuela de Ingenieros de Madrid. En general, estos ingenieros trabajaban como proyectistas y directores de obra con encargos directos del Estado y si no, actuaban como supervisores de proyectos sobre los que procedían a realizar cálculos de comprobación. También, en algunas ocasiones, se permitían sugerencias de gran poder que acababan redirigiendo muchos de los proyectos presentados por administraciones locales, proyectados por ingenieros de profesión liberal. Este fue el caso, por ejemplo, del Puente de María Cristina de San Sebastián. En cualquier caso, cualquier obra pública que fuera a construirse en el territorio español requería de la concurrencia en la Dirección de las Obras de algún miembro del Cuerpo de Ingenieros del Estado. Alfonso Peña Boeuf (Madrid 1888- Madrid 1966) es un personaje lateral que no hay que perder de vista en el contexto en el que nos movemos. Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos titulado por la Escuela de Madrid en 1913 no ingresó en el Cuerpo de Ingenieros hasta 1922. Mientras, estuvo trabajando en diversos proyectos extraordinarios: un nuevo tipo de coche metálico para el Metro de Madrid, la canalización del río Manzanares o su participación en el proyecto del paso del Estrecho de Gibraltar mediante un túnel con catenaria externa para el ferrocarril. También, ya que durante la Primera Guerra Mundial y ante la práctica destrucción de la flota mercante europea, los norteamericanos empezaron a ensayar naves con cascos de hormigón armado. Peña Boeuf, ante las negativas españolas, viajó a Portugal en donde montó un astillero con un socio luso para la construcción de un solo barco en este sistema de casco. Relacionado allí con banqueros lusos propuso un puente entre las dos márgenes del río Tajo en 1921. Pero no fue hasta la Dictadura de Primo de Rivera cuando Peña Boeuf comenzó sus actividades de ingeniería relacionadas con la Administración Pública española. Mientras tanto, en esta época actuó como “inspector” del Cuerpo de Ingenieros del Estado (a pie de obra) en el desarrollo de la construcción del Puente de San Jorge en Alcoy.

⁷ VENTOSA, J. R., Op.cit.



Fig. 111
Puente Salginatobel. (Schiers. Suiza) Robert Maillart, 1929
(WK)

Fig. 112 y 113
Puente sobre el Schwandbach (Berna. Suiza), Robert Maillart, 1933
(IF)

Al mismo tiempo fue promotor de diversas actuaciones inmobiliarias, como la construcción del edificio Vitalicio de la Gran Vía madrileña, de su propiedad.

También, en torno a 1925 patentó un sistema de construcción de presas hidráulicas que recogieron muchas asociaciones de regantes para la construcción desde la promoción privada.

El 31 de enero de 1938 fue llamado por Francisco Franco para hacerse cargo del nuevo Ministerio de Obras Públicas, donde ejerció de ministro hasta 1945. Fue procurador de las Cortes Franquistas desde 1943 hasta 1966. También, fue presidente del Consejo de Administración de RENFE desde 1952 hasta 1957⁸.

4. Los puentes contemporáneos

La procedencia de los materiales que integran el hormigón armado y su capacidad de amoldarse a cualquier forma que se pueda encofrar, probablemente hicieron que las construcciones en hormigón siguieran la evolución que recorría la arquitectura. De este modo, los puentes que se empezaron a construir en hormigón armado se diseñaron imitando a aquellos que se construían con sillería de piedra natural. Debido a la facilidad de manipulación de los moldes para recibir el hormigón frente a las dificultades de los trabajos de cantería, rápidamente se trasladaron los detalles ornamentales al trabajo con hormigón. Entonces, la colaboración de los arquitectos en los proyectos de puentes, sobre todo urbanos, como especialistas estéticos ya era una costumbre. No obstante, la falsificación del material con apariencia de piedra natural se iba haciendo muy patente cuando actuaban profesionales poco comprometidos. Así, en algunas ocasiones, las decoraciones se hicieron muy profusas e incoherentes por la facilidad del manejo del nuevo material o bien, por el excesivo entusiasmo de los responsables del ornato. De manera que ante la multiplicación de arabescos, filigranas y molduras innecesarias, algunos arquitectos e ingenieros intentaron encontrar nuevos repertorios. Así se recorrieron los estilos ornamentales regionalistas, los eclécticos, etc. intentando ser cada vez más sinceros en la expresión pura del material.

Al mismo tiempo, los avances tecnológicos de la construcción en hormigón armado se iban adaptando lentamente pues los elementos constructivos en hormigón armado podían refinarse y obtener ventajas mecánicas con siluetas más esbeltas. Ello obligaba a secciones estrictas y, de la mano de la modernidad, a ser sinceros, sobrios y sencillos con la máxima elegancia.

⁸ MACÍAS, O. "Los ministros de Fomento en el siglo XX" en el Dossier "El largo despertar: los tiempos de la autarquía. 1939-1959" de la Revista TST, Transportes, Servicios y Telecomunicaciones. Nº 2 de 2001. Editada por la Fundación de los Ferrocarriles de España, pp. 152-154



BREST - FINISTERE (29) - PONT DE L'IROISE - LE 07/06/2005
© B.STICHELBAUT

Fig. 114
Puente de la Liberación (Villeneuve-sur-Lote. Francia). Eugéne Freyssinet, 1914-1919
(WK)

Fig. 115
Puente de Saint Pierre-du-Vauvray (Francia) Eugéne Freyssinet, 1923
(S)

Fig. 116
En primer término, Puente del Iroise sobre el Elorn (Plougastel- Daoulas. Francia). Eugéne Freyssinet, 1923-1930
(N)

En Europa, los pioneros en estas tendencias de avanzada tecnología y al mismo tiempo, aquellos que mejor consiguieron una morfología adaptada a estas características funcionales del nuevo material fueron Robert Maillart (1872-1940) y Eugène Freyssinet (1879-1962) contemporáneos de José Eugenio Ribera. También ambos con una larga experiencia empresarial en la construcción con hormigón armado. Sus investigaciones en la optimización de los elementos constructivos pero también, en los nuevos tipos de puentes, a partir de los avances en los sistemas de cálculo, les hicieron trasladarse hacia la modernidad inmediatamente. A la vuelta de su etapa rusa, Maillart construye el puente Salginatobel (Schiers, Suiza) en 1929, el puente sobre el Schwandbach en los prealpes berneses en 1933 o el puente sobre el Arve (Vessy, Suiza) en 1936, ejemplos todos ellos de una radicalidad sorprendente sin dejar de ser elegantes. Por su parte, Freyssinet, quizás más constructor de grandes piezas, construye por ejemplo el gran arco del puente de Villeneuve-sur-Lot entre 1914 y 1919, el puente sobre el Elorn en Plougastel-Daoulas (Finistère, Francia) entre 1923-1930, el puente de Saint Pierre-du Vauvray (Francia) 1923 o el puente colgado de la estación de Laón (Francia) de 1928-1931.

Pero fuera de estos ejemplos extraordinarios, también se construyeron puentes de hormigón armado por todo el mundo, en Checoslovaquia, Italia (puente de la Victoria sobre el Pioverna en Cremento del ingeniero Arturo Danusso, 1927), Uruguay, Chile y en los Estados Unidos de América. Todos ellos podrían enmarcarse en una evolución tipológica general que también se produjo en España en el primer tercio del siglo XX. Así pues, un recorrido por las experiencias tipológicas de algunos casos de puentes españoles de esta época quizás ponga de manifiesto con mayor claridad el contexto en el que se proyectó y construyó el Puente de San Jorge de Alcoy.

Los primeros puentes en los que se utilizó el hormigón armado de algún modo con acero fueron los siguientes: en Asturias, se estrenaría el ingeniero José Eugenio Ribera, que a partir de 1897 proyectaría los primeros puentes de viga con tablero de hormigón armado como el puente de Ciaño (utilizando el sistema de Hennebique), Vegatodos y río Trubio (también realizó obras de arquitectura con este nuevo material: La cárcel modelo de Oviedo, los depósitos de Llanes y el Ayuntamiento de Eibar); el puente de la Peña sobre el río Nervión, proyectado por el ingeniero Gabriel Rebollo en 1902, inaugura el siglo XX siendo ya éste un puente de arco en hormigón armado⁹.

⁹ VENTOSA, J. R., Op.cit.



Fig. 117
Puente de María Cristina. San Sebastián. 1903-1905.
Vista desde la margen izquierda aguas arriba
(GE)



Fig. 118
Puente de María Cristina. San Sebastián. 1903-1905.
Vista parcial desde aguas arriba
(GE)

4.1_ El puente de María Cristina. San Sebastián (1903-1905) Un concurso decisivo

En primer lugar conviene comentar el Informe del Jurado del Concurso de Proyectos para este puente sobre el río Urumea, firmado en Bilbao el 5 de diciembre de 1903 por los vocales: Pablo de Azola¹⁰, Evaristo de Churruca, Enrique Gadea, Recaredo Uhagón y Marcelo Sarasola.

Las bases del concurso van a asentar una manera de proceder en las obras públicas enclavadas en las ciudades, es decir, en los elementos de la ingeniería civil públicos urbanos.

En este informe hay cosas sorprendentes, por un lado la presencia de la infraestructura en la ciudad parece que obliga a que:

“El material resistente de los arcos debe ser de sillería, sillarejo o de hormigón armado, desechándose en absoluto el hierro y el acero. Se consigna que la decoración y aspecto serán ricos y monumentales; advirtiendo, que si se adopta para material de construcción el cemento armado, habrá de quedar completamente oculto en los paramentos principales y recubierto con azulejos, mármoles u otros elementos decorativos.

(...) El Tribunal debe tener en cuenta, además de las condiciones de economía, belleza y grandiosidad del proyecto, la rapidez con que pueda llevarse a cabo la obra (...)

Hay después cinco condiciones. [para el ganador] Según la 5ª se obliga a introducir en el proyecto, ya sea a propuesta del Jurado ó por iniciativa de la Corporación, aquellas modificaciones que sin afectar á la esencia del estudio, se refieran al cambio de aspecto ó á otros detalles.”¹¹

Es curioso como las cuestiones relativas al aspecto formal o a los detalles, que en el caso de este puente finalmente afectarán a los detalles ornamentales, pueden ser introducidas a propuesta del jurado o desde el propio Ayuntamiento. De modo que se supone que los miembros del jurado eran profesionales irreprochables. No obstante, se deja entrever de soslayo de qué manera las cuestiones formales y al final, las cuestiones estéticas, también protagonizadas por los detalles, caen en manos no ya de los usuarios, sino de los políticos o gestores de lo público.

Pero además, está la cuestión de la importancia del trato de lo bello y de la asignación de la competencia sobre la belleza a los arquitectos:

“Los Ingenieros de caminos, por la índole de su profesión (...) es requisito esencial de su carrera que consagren todo el caudal científico á conseguir que las obras por ellos construidas cumplan debidamente tres requisitos, á saber: la utilidad, la solidez y la economía.

¹⁰ El ingeniero Pablo de Azola formó parte del equipo redactor del proyecto de ensanche de la ciudad de Bilbao. Ver nota 11.

¹¹ VV.AA. “Puente sobre el río Urumea. Concurso de proyectos abierto por el Excmo. Ayuntamiento de San Sebastián. Informe del Jurado” en la *Revista de Obras Públicas*, 31 de marzo de 1904, p. 109



Fig. 119
Puente de María Cristina. San Sebastián. 1903-1905.
Vista tangencial del frente de aguas abajo.
(GE)



Fig. 120
Puente de María Cristina. San Sebastián. 1903-1905.
Detalle del tratamiento ornamental del frente de las pilas y de los
Arranques de los arcos.
(LA)

El programa exigía, con toda claridad, en los proyectos otra condición esencial, la de la belleza, á fin de que resulte el puente rico, monumental y grandioso en su aspecto (...)

Aun en Francia, á pesar de su mayor riqueza, han adolecido de un defecto análogo, careciendo de suntuosidad muchos de los puentes de las principales ciudades, hasta que, hermanando la ciencia del Ingeniero con el arte del Arquitecto, han conseguido (...) notable elegancia.

Las reglas de la estética aplicada á los puentes cambian radicalmente el aspecto de los proyectos. Es preciso sumar las concepciones del arte á los preceptos científicos, á fin de que la contemplación de la obra origine ese sentimiento vago y confuso que despierta en el alma el culto de lo bello.

El arte arquitectónico se encarga de transformar la osamenta de la construcción cubriéndola con ricos atavíos que la idealicen y engalanen, con objeto de que su impresión halague simultáneamente el espíritu y los sentidos.

Para ello apela á los recursos del decorado que, para ser esencialmente racional, debe acusar el organismo de la construcción, dándole relieve, á fin de que se destaque, poetizándolo con formas delicadas y atractivas, en alas de la fantasía, á fin de idealizar las masas, transformándolas en otras más movidas y agradables. Debe huirse al propio tiempo de prodigar con exceso la ornamentación, porque si es fastuosa, hay el riesgo de que se sobreponga lo accesorio a lo principal, careciendo la obra de unidad, que es requisito inherente a la belleza.”¹²

No obstante, el Jurado del concurso tiene una visión progresista y considera decisivo para la entrega del premio, entre otras cuestiones, el uso del hormigón armado: *“Ha entendido el Jurado que el espíritu progresivo característico en los tiempos presentes, exigía el empleo del hormigón armado como factor más moderno y más adecuado para dar a la obra las condiciones de ligereza y elegancia apetecidas”¹³*. Entendiendo que la utilización de la técnica del Hormigón Armado puede conseguir ventajas estéticas como quizás la esbeltez de los elementos con la misma resistencia que con materiales tradicionales.

El Jurado dedica una larga parte del informe a comentar algunas cuestiones que no le gustan del proyecto con cierta contundencia, primero alaba los aciertos estéticos pero a continuación arremete contra la composición de los arcos, la colocación de las placas decorativas *“... sin obedecer a las reglas de la Estética....”*. También, más adelante, con respecto a un elemento decorativo dicen: *“Consiste el motivo principal, colocado en su coronación (de los arcos), en el grifo, animal fantástico con cabeza y alas de águila (...). Se ha prodigado demasiado con exceso en los arcos y pilas del proyecto....”*. Aún así, el propio proyectista había expresado al final de la memoria del proyecto que *“se halla dispuesto a aceptar lo que exija el Ayuntamiento respecto de la aplicación de los elementos decorativos que se consideren convenientes para embellecer la obra”*. Incluso hay un apartado especial del informe sobre *“los Arcos de entrada”*, unos arcos puerta planteados en los accesos del puente con una dimensión imponente si bien

¹² *Ibíd.*, p. 110

¹³ *Ibíd.*, p. 113

proporcionada y acorde con el proyecto. Pues bien, el Jurado desestima esta solución, fundamentalmente porque encuentra un presupuesto para la construcción de ellos que deja la parte correspondiente a la construcción del puente en la situación más ventajosa. Por lo tanto, añadiendo que las dimensiones de los arcos podrían ensombrecer la presencia de los edificios de los frentes de fachadas de los paseos de ambas márgenes, expresan: *“Los Vocales que (...). En mayoría en el Jurado, opinan que se deben suprimir los arcos para reemplazarlos por obeliscos en el género de los construidos en el puente de Alejandro III, en París, que servirán convenientemente al ornato....”*. Así de manera directa. Por lo menos conocían los obeliscos de París. Esto prueba una vez más la calidad de los miembros del Jurado, pero también la potencia de sus decisiones estéticas¹⁴.

El Puente de María Cristina se sitúa sobre el río Urumea a su paso por la ciudad de San Sebastián. Une el barrio del Ensanche de la margen izquierda, flanqueado por el Paseo de los Fueros, a la altura de la Plaza de Bilbao, con la margen derecha del río encarando a la Estación del ferrocarril de Francia. Es el tercer puente en profundidad desde la línea de costa en la desembocadura del río. Fue inaugurado el 20 de enero de 1905.

El autor del proyecto fue el ingeniero de caminos José Eugenio Ribera Dutaste (París, 1864–1936) en colaboración con el arquitecto Julio Martínez-Zapata Rodríguez (Madrid 1863-Madrid 1915). Para construir esta obra Ribera recurrió a asociarse con el financiero francés Leon Malleville¹⁵.

Julio Martínez-Zapata Rodríguez, fue arquitecto y gran dibujante. Obtuvo mucho éxito durante su carrera en diversos concursos y exposiciones universales como la de Chicago (1893) y París (1900), logró la medalla de las Bellas Artes de Madrid en 1903. Fue arquitecto Municipal de Madrid y realizó edificios de carácter municipal como por ejemplo, las cocheras para pompas fúnebres de la calle Galileo y, como arquitecto libre, algunos edificios como los de los números 21 y 46 de la Gran Vía recién abierta.

En 1903, Ribera consigue la adjudicación del puente. Como ya se había citado más arriba, en las bases del concurso se advirtió: *“... que si se adopta para material de construcción el cemento armado, habrá de quedar completamente oculto en los paramentos principales y recubierto con azulejos, mármoles u otros elementos decorativos.”* pero ya en la resolución del concurso se expresa: *“... exigía el empleo del hormigón armado como factor más moderno y adecuado para dar a la obra las condiciones de ligereza y elegancia apetecibles.”*¹⁶.

La Caja de Ahorros Municipal financiaría la construcción del puente con un crédito a cien años. Este es un dato significativo para observar la capacidad financiera de la localidad, probablemente su empeño, pero sobre todo, subyace la importancia concedida a la trascendencia de una infraestructura como ésta que endeuda al municipio para las generaciones posteriores con una visión que se echa de menos en algunos casos actuales.

¹⁴ *Ibíd.*, pp. 114-115

¹⁵ CHÍAS NAVARRO, P. Y ABAD BALBOA, T. *Puentes de España*. Edición Fomento de Construcciones y Contratas, S.A. 1994, pp. 276/277

¹⁶ *Ibíd.*, pp. 276/277

En el puente destacan cuatro “obeliscos monumentales”, ubicados en sus extremos, copias de los del puente de Alejandro III de París, con 18 metros de altura, coronados por grupos escultóricos. El puente fue construido con tres parejas de arcos escarzanos de 24 metros de luz con diafragmas longitudinales, también de hormigón, tiene 20 metros de ancho y 78 de largo total y altura máxima de la rasante de 12 metros¹⁷. Fue el primer puente español cimentado por medio de cajones de aire comprimido a base de hormigón armado¹⁸. El puente de María Cristina de San Sebastián se construyó en el plazo rapidísimo de seis meses y fue restaurado en 1984.

Es un puente de baja rasante sobre un cauce ancho y colmado por el agua. Como en otros casos que veremos, la presencia de la lámina inferior de agua le procura ventajas formales que el proyectista suele tener en cuenta, sobre todo cuando las aguas tranquilas espejean su imagen convirtiéndola en una figura doble. Es un puente “académico” y muy influenciado por el gusto ilustrado de la época y por la propia idiosincrasia de la ciudad de San Sebastián. Este gusto se manifiesta en el entorno próximo de construcción contemporánea: En 1909 comenzaron, de forma simultánea, las obras de construcción del teatro Victoria Eugenia y del Hotel María Cristina y en 1920 se fallaría en los mismos términos el concurso sobre el edificio del Kursaal, como veremos más adelante.

A pesar del atractivo de la tensión de los arcos rebajados, estamos ante un puente inmerso en la potencia de los pretiles del cauce del río Urumea que tienen una gran presencia en su desarrollo longitudinal. Tal vez por ello el proyectista necesitaba añadirle al puente unos hitos formalmente muy potentes para significar su presencia urbana. De los arcos triunfales a modo de puertas proyectados se le obligó a interpretar los obeliscos del puente de Alejandro III de París con cierta fidelidad. Ello revela la complicación de su posición, con sus intrusos arranques en medio de las aceras y su caprichosa volumetría escultórica. Pero además de sus múltiples ornamentos escultóricos directos, el puente tiene recursos abundantes en materia decorativa en los elementos constitutivos de su composición. Estos recursos ornamentales están cuidadosamente elaborados, son muy profusos y adquieren mucha presencia. Además, la aparición de elementos metálicos en las defensas e incluso en el alumbrado, se integran coherentemente como elementos arquitectónicos subsidiarios de la sillería muy labrada y pulida. La variedad de los tipos de piedra utilizados, la caliza clara para forrar los elementos sustentantes y el mármol rosa de la región para las defensas, contrasta en sus coloraciones con los tímpanos forrados con elementos cerámicos.

¹⁷ *Ibíd.*, pp. 276/277

¹⁸ VENTOSA, J. R., *Op.cit.*



Fig. 121
Puente de la Reina Victoria. Madrid. 1907-1909.
Vista tangencial parcial del frente de aguas abajo
(JFPS 2011)

4.2_ El puente de la Reina Victoria. Madrid (1907-1909)

En 1907, dos años después de la construcción del Puente de María Cristina de San Sebastián, el equipo formado por el ingeniero José Eugenio Ribera Dutaste y por el arquitecto Julio Martínez-Zapata Rodríguez, repiten la experiencia del trabajo vivida entonces con un puente para Madrid: el Puente de la Reina Victoria. Redactaron el proyecto en 1907 y el puente se construyó en los dos años siguientes.

El puente de la reina Victoria, o puente Victoria, se sitúa sobre el río Manzanares en la ciudad de Madrid. Se trata de una construcción que se debería clasificar como “modernista” todavía, si acaso por la época en la que se construyó. Este puente enlaza la calle de Aniceto Marinas, en la margen izquierda del río, con la Ribera del Manzanares, en la derecha. En su entorno se sitúa además la ermita de San Antonio de la Florida y el popular Barrio de la Bombilla.

De nuevo, en este ejemplo de puente, la ocasión de la presencia del agua completando el cauce ofrece la ventaja visual de su doble visión al reflejarse. Esta circunstancia en un cauce tranquilo como el del río Manzanares de Madrid, le confiere una oportunidad compositiva de alto valor.

El tablero de este puente aloja dos carriles, uno para cada sentido, y aceras para el uso peatonal. Su estructura la forman dos arcos parabólicos en hormigón armado, unidos al tablero con apoyos verticales. Es un puente de menor tamaño pero de un solo arco rebajado, sobre un cauce tranquilo, sin los avatares de las mareas. Su tratamiento ornamental está claramente dispuesto en las zonas visibles del puente. Los estribos, como elementos sustentantes potentes se revisten de granito con aparejos dimensionados para comunicar una función histórica. Sin embargo, sorprende encontrar la pureza funcional de la ingeniería en las zonas interiores, escondidas o de difícil visión, en las que sin artificio se muestran los dos arcos. También, en el interior, las pilastras que arrancan de los arcos y las piezas estructurales del tablero tienen secciones rectangulares, simples y libres de adorno alguno. Los elementos ornamentales diseñados por el arquitecto se enmarcan en la vía ecléctica de la época, con guiños de vocación regionalista autóctona en algunos elementos escultóricos en las farolas, en los escudos de las barandillas y en los jarrones, si bien, precisamente en las barandillas, ya se atisba un intento inseguro del juego geométrico de las formas con disposiciones diagonales. Los arcos, de sección rectangular, cuando afloran a los laterales vistos, modifican la sección con una media caña y una pequeña imposta a partir de la cual se levantan unas pilastrillas que cubren el canto de las pantallas verticales de sustentación del tablero. Estas pilastrillas reproducen un esquema compositivo de columnas. Esta solución ornamental será muy utilizada posteriormente. La barandilla ya es más sencilla y esquemática que en el puente de María Cristina de San Sebastián pues, en este caso, los elementos que se definen en los estribos y en las entradas del puente tienden a cobrar más peso iconográfico.

También, hay que tener en cuenta que el entorno suburbano de este puente y su relación con el ambiente natural de los alrededores le confieren menos responsabilidad monumental que en el caso de San Sebastián¹⁹.



Fig. 122
Puente de la Reina Victoria. Madrid. 1907-1909.
Vista del frente desde aguas abajo
(JFPS 2011)



Fig. 123
Puente de la Reina Victoria. Madrid. 1907-1909.
Vista Tangencial del frente desde aguas abajo.
(JFPS 2011)

¹⁹ PLASENCIA, PEDRO [en línea] "El Puente de la Reina Victoria de Madrid". Publicación 12 de Agosto 2009 [consulta julio 2011] www.puentemania.com



Fig. 124
Puente de la Reina Victoria. Madrid. 1907-1909.
Vista parcial del frente desde aguas arriba
(JFPS 2011)



Fig. 125
Puente de la Reina Victoria. Madrid. 1907-1909.
Vista desde el interior del paso de la avenida izquierda.
(JFPS 2011)



Fig. 126
Viaducto de Canalejas. Elche. 1913.
Detalle del arco y de las pilastras extremas..
(JFPS 2011)

4.3_ El viaducto de Canalejas. Elche (1913)

Este puente está situado al final de la avenida del rey Juan Carlos I, hacia la calle de la Reina Victoria, en el centro de la ciudad de Elche (Alicante). Es un puente interesante pues se trata del primer gran puente de hormigón armado de estas características que se construye en la Comunidad Valenciana.

Este puente fue proyectado y construido por el Ingeniero de Caminos Mariano Luiña, a través de su propia empresa constructora con sede en Madrid: *“Mariano Luiña, Ingeniero de caminos, Canales y Puertos. Construcciones de Obras de Hormigón Armado y de todas clases (Tuberías forzadas de Hormigón Armado)”*.

Se trata de un puente sobre el río Vinalopó, compuesto por un tramo central abovedado de 50 metros de vano, rebajado al $\frac{1}{4}$, que en el momento de su construcción era el más importante de España y dos tramos rectos laterales de 12 metros de luz. Los tres tramos son de hormigón armado pero se apoyan en estribos de fábrica. La anchura del puente es de 7'30 metros, de los cuales 5'00 metros corresponden a la parte central, pavimentadas en origen con baldosas de asfalto puro comprimido y 1'15 metros a cada andén. El espesor de la bóveda es de 0'70 metros y su anchura de 6'60 metros. Los tabiques que transmiten a la bóveda el peso del tablero (calzada y andenes) tienen 0'40 metros de espesor y terminan en columnas aisladas de esa escuadría. El espesor medio del tablero es de 0'16 metros. Las avenidas del puente son abocinadas y están decoradas con pretilos de sillería.

Sobre los estribos de la bóveda se alzan dos elevados pilastrones de mampostería y sillería cuyos extremos sirven de asiento a cuatro remates de sillería, las coronaciones de estos remates responden también a las prácticas eclécticas de la época y hay quien atisba algunos caracteres autóctonos que existen en muchas construcciones de Elche. Estos remates sostienen cuatro farolas ornamentales de hierro fundido y hierro forjado.

El puente fue inaugurado en el año 1913²⁰.

La distancia en el tiempo de la construcción de este puente con respecto al puente de la Reina Victoria de Madrid es corta. La cercanía del lugar de la construcción con la sede de la empresa redactora y constructora de la obra, la difusión corporativa pero además, también el interés tecnológico en estos proyectos entre los ingenieros, seguramente influyeron en la redacción del proyecto de este puente para Elche. En este viaducto, el tablero es más estrecho y las pilastrillas decorativas adquieren personalidad al hacerse exentas y dominar el vuelo de las aceras. El tratamiento ornamental aumenta en proporción porque aquí son más grandes las dimensiones. El recurso a un solo arco ancho arroja una potencia plástica imponente al viaducto, máxime si el cauce que atraviesa es el de un río mediterráneo, profundo y sin apenas agua. No obstante, el trabajo en las barandillas es menos sutil sobre todo en los machones pues a causa de falta de anchura en el tablero, presentan poco espesor. Estos machones muestran entonces un aspecto débil y además, todavía se tienen pocos recursos formales para la composición de unas defensas efectivas.

²⁰ *“El nuevo puente de Elche”* Revista de Obras Públicas nº 1961, año 1913, Tomo I, pp. 206-207



Fig. 127
Viaducto de Canalejas. Elche. 1913.
Vista antigua del frente del puente desde aguas abajo.
(TC)



Fig. 128
Viaducto de Canalejas. Elche. 1913.
Vista lateral desde aguas abajo.
(JFPS 2011)

Un año después de la finalización del Viaducto de Canalejas de Elche, hacia el mes de noviembre de 1914, se produce el primer intento de licitación de un proyecto para el puente de San Jorge de Alcoy. Entre otras empresas, se invitó a la empresa de Mariano Luiña a ofertar un proyecto sobre el puente del río *Barxell*, con toda probabilidad por la proximidad, la popularidad y el éxito que tuvo este puente de Elche.



Fig. 129
Viaducto de Canalejas. Elche. 1913.
Detalle de la barandilla.
(JFPS 2011)



Fig. 130
Puente del Kursaal o de la Zurriola. San Sebastián. 1916-1921.
Imagen histórica del puente con el edificio del Gran Kursaal al fondo.
(MG)



Fig. 131
Puente del Kursaal o de la Zurriola. San Sebastián. 1916-1921.
Imagen histórica del puente con el edificio del Gran Kursaal al fondo.
(GP)

4.4_ El puente del Kursaal o de la Zurriola. San Sebastián (1916-1921)

En 1916, José Eugenio Ribera construye un nuevo puente sobre el río Urumea en San Sebastián. Esta vez las cosas van a ser distintas. El puente Kursaal, o de la Zurriola, es el último de los situados en el río Urumea, en San Sebastián. El puente se construyó en esa ubicación para unir el centro de la ciudad, conectando el Bulevar, con el barrio de Gros, a través de la Avenida de la Zurriola. Se construyó a expensas de la Sociedad Inmobiliaria del Gran Kursaal Marítimo y fue cedido al Ayuntamiento donostiarra en cumplimiento de los acuerdos sobre el aprovechamiento de terrenos ganados al mar. Por lo tanto, no debiera desligarse la historia de este puente a los acontecimientos que el propio edificio del Kursaal supone, sin embargo, dada la relación especial que este edificio tiene en la figura de su arquitecto Víctor Eusa y a su vez, la de éste con el puente de San Jorge de Alcoy, estas circunstancias se expondrán más adelante.

La estructura de este puente está construida en hormigón, consta de cuatro vanos que se sustentan en tres apoyos centrales además de sus dos estribos. Las seis características farolas son diseño del también ingeniero Víctor Arana. En febrero de 1916 se presentó el proyecto al Ayuntamiento de San Sebastián, siendo aprobado en breve plazo y adjudicadas las obras a la empresa constructora Hidrocivil, empresa de la que era partícipe el ingeniero José Eugenio Ribera²¹.

Debido a su emplazamiento en primera línea de costa, este puente se vería expuesto al fuerte oleaje de las pleamares del mar Cantábrico y ésta fue una de las razones que indujeron a Ribera a plantear un puente de tramos rectos. Cada tramo está constituido por siete vigas de hormigón armado de 22 metros de luz rigidizándose las de los extremos con una sección en forma de cajón. Para evitar el uso de cimbras fijas, solución que hubiera resultado muy expuesta dadas las circunstancias, se prepararon con antelación unas cerchas rígidas de las que se suspendieron los moldes de las vigas y forjados y que, actuando como armaduras, permitieron construir íntegramente el puente durante el año 1921 e inaugurarlo a mediados de agosto²². Este sistema de cerchas metálicas como cimbras, que después se convierten en el armado de la sección del hormigón, se convertirá en una técnica muy utilizada como iremos viendo posteriormente.

Se trata de un puente de 88 metros de longitud que tiene un ancho de tablero de 20 metros y su rasante se encuentra a doce metros sobre el fondo del cauce.

²¹ PLASENCIA, PEDRO [en línea] "El Puente del Kursaal de San Sebastián". Publicación 12 de agosto 2009 [consulta julio 2011] www.puentemania.com

²² CHÍAS NAVARRO, P. Y ABAD BALBOA, T., Op.cit., pp. 282-283



Fig. 132
Viaducto Fernando Hué. Teruel. 1920-1929.
Vista lateral parcial del puente en la salida del centro histórico.
(JFPS 2011)



Fig. 133
Viaducto Fernando Hué. Teruel. 1920-1929.
Vista sobre el tablero desde la salida del centro histórico.
(JFPS 2011)

Es un puente más cercano a las posiciones compositivas de la modernidad. Seguramente el uso del hormigón armado avala el abandono de la solución de los arcos rebajados. Las innovadoras farolas, que nos recuerdan a la imagen sofisticada de los faros, definen con una sencillez formal decidida el aspecto de las pilas enfatizando la estilización del canto del tablero que parece continuo y sin interrupción. El uso acertado de ciertas molduras en la formación de este canto ayuda a su aligeramiento y por último, la barandilla se diluye en robustos elementos metálicos que sin embargo, materializan una ligereza visual que no resta protagonismo al tablero. Las farolas adquieren el protagonismo independiente del ornamento con carácter de elementos del mobiliario urbano dispuesto sobre el puente y esto quizás contribuye a la fascinación que ejerce este puente.

En 1993, ante los evidentes problemas de conservación que presentaba, se procedió al desmantelamiento de su tablero, refuerzo, y posterior reconstrucción siguiendo el diseño externo original.

4.5_ El viaducto de Teruel, ahora viaducto Fernando Hué (1920-1929)

Si bien la redacción del proyecto de este puente es anterior, el periodo de construcción se alarga hasta hacerla contemporánea con la realización del Puente de San Jorge de Alcoy. No obstante, por su estrecha relación con el Viaducto de Canalejas de Elche, se coloca su descripción en este lugar.

El Viaducto de Teruel salva la rambla de San Julián, abriendo la ciudad hacia la carretera de Sagunto, en dirección a Valencia.

La redacción del proyecto se inició en 1920 por el ingeniero Fernando Hué de la Barrera (1871-1935) y la construcción se adjudicó a la empresa constructora del ingeniero Mariano Luiña que anteriormente había construido el Viaducto de Elche.

Después de ensayar varias alternativas, Fernando Hué redactó este proyecto recurriendo a este tipo de puente por sugerencia del entonces Jefe de Obras Públicas de la provincia, el ingeniero Arturo Monfort, el cual le proporcionó una monografía del puente proyectado por Mörsch sobre el río Sitter, en el cantón de Appenzell de Suiza. Sin embargo, fue necesaria la redacción de un proyecto reformado (redactado en 1925) cumpliendo las prescripciones contenidas en el proceso de la aprobación del proyecto por las autoridades de Obras Públicas. Esta supervisión le lleva a reducir la profundidad del cañón de los arcos y por tanto de la anchura del tablero del puente e incluso, se le plantean cuestiones estéticas como practicar en las pilas un pequeño talud para conseguir mejor aspecto²³.

²³ HUÉ, F. “*El Viaducto de Teruel*” en la *Revista de Obras Públicas*, año 1928, 2500, Tomo I, p. 159



Fig. 134
Viaducto Fernando Hué. Teruel. 1920-1929.
Detalle del exterior del remate de las pilas.
(JFPS 2011)



Fig. 135
Viaducto Fernando Hué. Teruel. 1920-1929.
Detalle interior del remate de las pilas.
(JFPS 2011)

El viaducto consta de un vano principal de 79 metros de luz y 26'5 m de flecha –una bóveda arco empotrada de hormigón armado– y cuatro arcos de medio punto de 14'40 metros. El tablero se apoya sobre los arcos mediante palizadas de cuatro pilares que llegan a alcanzar los 18 metros de altura cerca de los arranques del arco. Los estribos son, de hormigón en su parte central paramentados con sillería desbastada de grandes bloques en la base y almohadillada en los zócalos. El tablero de hormigón presenta unos remates de sillería sobre los que se apoyan las farolas, directamente inspiradas en los que Mariano Luiña proyectara para el Viaducto de Canalejas de Elche.

El montaje de la cimbra del arco principal se terminó durante el verano de 1926, realizando el hormigonado durante los meses de septiembre a diciembre del mismo año. Cronológicamente casi al mismo tiempo que en el puente de Alcoy. El 21 de marzo de 1927 se procedió al descimbrado y finalmente se inauguró el 29 de octubre de 1929.

Su longitud total es de 160 metros y su altura máxima de rasante desde el fondo del barranco es de 28 metros²⁴. El ancho del tablero es de 8 metros (5 corresponden al firme y 1'50 a cada lado a los andenes o aceras, siendo éstos volados pues el largo del cañón del arco es de 5'50 metros). La barandilla de hierro, se tuvo en cuenta, al proyectarla, que debía ser alta, 1'30 m y robusta, y para que pudiera percibirse bien a distancia, convenía pues que tuviese partes macizas que destacaran.

La cimentación todavía está construida con hormigón en masa.

El peso de la figura del proyectista como funcionario de Obras Públicas de la provincia, la relevancia de la ciudad y el propio interés en la envergadura de este puente hizo que éste tuviera mucha difusión en aquel tiempo, no sólo en las publicaciones técnicas del colectivo de ingenieros, pues Fernando Hué publicó dos artículos en la Revista de Obras Públicas: uno durante la construcción del viaducto que aparece en 1928 con fotos de las obras y otro ya finalizada la obra en octubre de 1931 en el que aparecen todos los planos del proyecto, el sistema de cálculo y las cubricaciones, etc. Como dato curioso conviene citar que de este puente se hizo una maqueta que realizó la casa Warez de Madrid para la exposición Iberoamericana de Sevilla de 1929²⁵.

En este puente ya se puede observar la liberación formal de las grandes piezas estructurales con respecto a las ornamentaciones usuales que hemos podido observar en los puentes anteriores. Si bien, de algún modo la supervisión del proyecto obligó al uso de lenguajes ornamentales más tradicionales y directos en las pilas de los estribos del puente, incluso a la inclinación de sus planos verticales, en los elementos de las barandillas y en los hitos que la acompañan, la influencia de la experiencia anterior en el Viaducto de Canalejas de Elche de Mariano Luiña se puede observar perfectamente.

²⁴ CHÍAS NAVARRO, P. Y ABAD BALBOA, T., Op.cit., pp. 288-289

²⁵ HUÉ, F. "El Viaducto de Teruel" en la *Revista de Obras Públicas*. 15 octubre de 1931. Número 2583, pp. 413-463

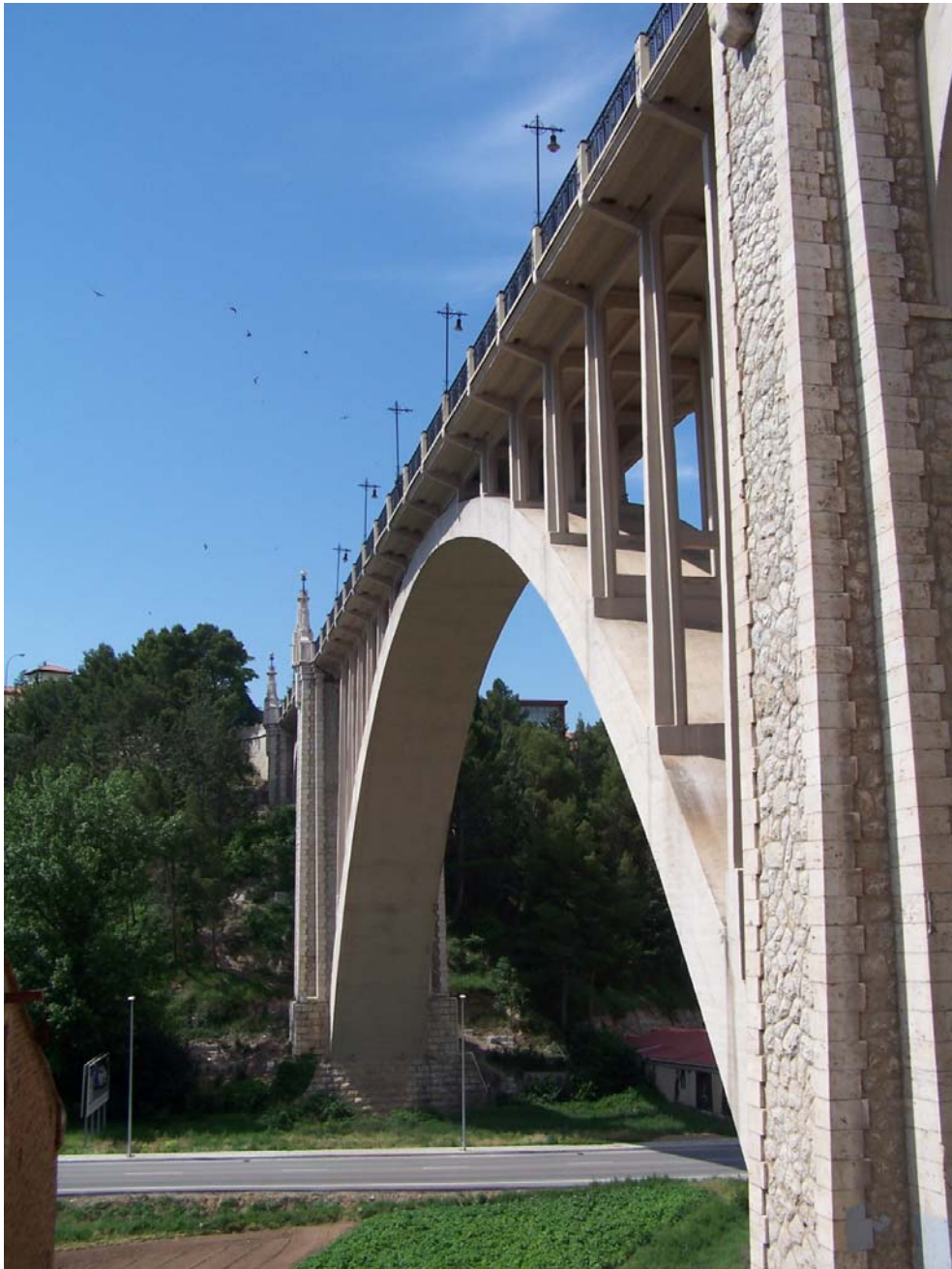


Fig. 136
Viaducto Fernando Hué. Teruel. 1920-1929.
Vista lateral del puente.
(JFPS 2011)

Desde el punto de vista del avance morfológico hacia la modernidad, es evidente que el arco de este puente tiene una dimensión que ya es considerable y que además se muestra con toda su sencillez geométrica a partir de una sección rectangular pura. Se trata de un solo arco que todavía puede parecer muy pesado, con mucha masa iconográfica, pero para restarle tal macidez se hizo un esfuerzo tecnológico para adelgazar la presencia de las pilastrillas que conforman el conjunto de las palizadas que soportan el tablero. Estas pilastrillas tienen una sección casi mínima que les produce una esbeltez extrema en las zonas cercanas a los estribos. Esto obligó a los proyectistas a colocar entre ellas vigas horizontales transversales para arriostrarlas y recortar su longitud de pandeo. Incluso, las pilastras extremas se construyen con una sección en T hacia afuera, de modo que la sombra de la parte de la sección que sobresale contribuye a dar esa imagen todavía más delgada que se pretende. En esta obra, quizás por la distancia en la que se perciben, las pilastrillas adolecen de una composición de columnas como habíamos visto en los ejemplos anteriores. Para ayudar a dar la imagen menos gravitatoria del puente, el tablero se vuela a la manera que se había ensayado en el Viaducto de Elche, pero esta vez, las grandes vigas que se colocan en las cabezas de las palizadas, de las pilastrillas, adquieren más protagonismo dadas las distancias entre ellas, de modo que el tablero resulta más visible en la visión inferior, realzando así la imagen de alarde tecnológico al aumentar las luces entre las dimensiones de los elementos sustentantes.

Sin embargo, todo el esfuerzo plástico realizado en el vano del arco central, se ve contrarrestado por las estructuras de las avenidas, ya sea por la imponente presencia de las pilas de los estribos, justificada por la altura misma del puente, pero también por la elección de los arcos de medio punto en los dos vanos de cada extremo, que son tipos de estructuras que llevan mucho tiempo asociadas a la idea de gravedad, de puentes que solo trabajan a compresión, cuando el ensayo del vano central ha demostrado suficientemente su capacidad innovadora. Todavía en este puente se ha perdido una pequeña batalla para la modernidad en las partes más cercanas a los usuarios, en aquellas que están más cerca de los ciudadanos, que pueden percibir más directamente a través del tacto y de la vista: las barandillas, los hitos de acceso al puente, la posición de las farolas y ellas mismas, los bancos incorporados, etc. En cambio, en el Puente de San Jorge de Alcoy, estos elementos irán más allá del propio alarde estructural.

Conviene recordar aquí que en este punto temporal de los ejemplos que se han colocado para explicar el contexto tipológico, es en donde se proyecta y construye **el Puente de San Jorge de Alcoy**. Aunque más adelante se expresan las vicisitudes y los acontecimientos que conllevó esta infraestructura, al menos es pertinente citar que el proyecto del Puente de San Jorge de Alcoy se redactó durante la segunda mitad del año 1923, aunque lleva fecha de febrero de 1924, que la obra se inició en el mes de diciembre de 1925, que la obra se recibió por el Ayuntamiento de Alcoy en marzo de 1928 y que finalmente se inauguró y se abrió completamente al tráfico en 1931.



Fig. 137
Puente de San Telmo (Sevilla). J.E. Ribera, 1920-1931
(WP)

4.6_ El puente de San Telmo. Sevilla (1920-1931)

El 2 de abril de 1920 salió a concurso el proyecto para la construcción de un puente que uniera la plaza del Palacio de San Telmo con el Barrio de Triana en Sevilla. Las bases del concurso fijaban una determinada altura de rasante que pudiera absorber las crecidas del río Guadalquivir pero además, especificaban la división del puente en tres tramos, dos laterales de 45 m y uno central levadizo de 50 m. El río Guadalquivir tenía una gran actividad portuaria y como consecuencia el puente debía permitir el paso ocasional de los barcos. Al principio se planteó un puente de veinte metros de ancho pero después de la adjudicación del concurso, la anchura se redujo a quince metros para una calzada de diez metros y dos andenes laterales de dos metros y medio cada uno de ellos.

Se presentaron dos proyectos muy distintos. Uno planteaba una construcción enteramente metálica y otro, que fue el adjudicatario del concurso, presentó los tramos laterales y las avenidas en hormigón armado y el tramo levadizo metálico con la maquinaria asociada a este tipo de maniobras. El proyecto había sido redactado en 1920 por José Eugenio Ribera Dutaste.

La elección de este proyecto se debió sobre todo al coste. La solución en hormigón armado preveía la construcción de dos arcos gemelos de 2'5 m de ancho en vez de una bóveda continua que ocupara la totalidad del ancho del tablero. Esta solución disminuía la cantidad de material a emplear pero también la repercusión en la cimentación que ello significaba. Esta solución ya había sido ensayada por Ribera en el Puente de la Reina Victoria de Madrid. El

uso de cerchas metálicas rígidas dispuestas en el interior de los arcos, revestidas con hormigón, eliminaba las complicadas operaciones de las cimbras y andamios para los encofrados con las dificultades que presentaba el variable caudal del río. Sobre estos arcos se construyeron tabiques que soportarían al tablero. Estos tabiques aparentarían arcos de medio punto en los frentes de los paramentos exteriores del puente. Las partes levadizas del puente requerían un fuerte amarre en las pilas y esto suponía una necesaria presencia volumétrica en tales elementos.

Lo más complicado de este puente fue quizás su cimentación dada la profundidad del estrato resistente. Se utilizó con gran éxito la solución de cajones huecos de hormigón armado manejados con aire comprimido hasta su posicionamiento definitivo. Esta era una técnica que Ribera ya había utilizado en el río Ebro y en San Sebastián.

En el primer proyecto redactado en 1920, intervinieron los arquitectos Gustavo y Roberto Fernández Balbuena. Ellos colaboraron en la decoración artística del puente, disponiendo *“todo lo que gustaba en aquella época de profusión ornamental”*²⁶, pérgolas, obeliscos y en los frentes laterales, arcadas de piedra artificial y sus tímpanos rellenos de ladrillo.

El puente tardó en empezar su construcción varios años. Mientras tanto se resolvió el desvío del cauce del río Guadalquivir en Sevilla, razón por la cual la propiedad ordenó el rebaje de la rasante del puente, eliminando así las rampas extremas necesarias que forzosamente tendrían que haberse construido para acceder al puente. Por lo tanto hubo que modificar el proyecto y entonces *“al construir en 1928 los alzados de los arcos de hormigón armado nuestros colaboradores arquitectos nos significaron la conveniencia de suprimir toda aquella superflua ornamentación, por efecto de la evolución artística que en el mundo se observa a favor de la sencillez y sinceridad arquitectónica”*²⁷, así la decoración quedó reducida a su mínima expresión.

El puente se terminó el 11 de agosto de 1931 y para la empresa constructora trabajaron dirigiendo la construcción los ingenieros Eduardo Torroja, José Entrecanales y Manuel Tavora.

4.7_ El viaducto Martín Gil. Zamora (1929-1942)

Este es el primer ejemplo de un puente de dimensiones considerables cuyas técnicas de construcción influyeron en muchos puentes de la época. Estas técnicas se habían ensayado en casos de menor envergadura, sin embargo, con las dimensiones que este puente suponía, se garantiza un modo de proceder para el futuro. Aunque se trata de un puente un poco posterior a los puentes del apartado posterior, conviene describirlo ahora para comprender la importancia de la práctica establecida con anterioridad.

²⁶ RIBERA DUTASTE, JOSÉ EUGENIO en *“El puente de San Telmo, en Sevilla, sobre el Guadalquivir”* en *La Revista de Obras Públicas* 1931, 79, tomo I, número 2591, p.376

²⁷ *Ibidem.*, p.376



Fig. 138
Viaducto Martín Gil. Provincia de Zamora. 1929-1942.
Vista lateral del puente.
(TZ 2004-2008)



Fig. 139
Viaducto Martín Gil. Provincia de Zamora. 1929-1942.
Vista lateral del puente.
(TZ 2004-2008)

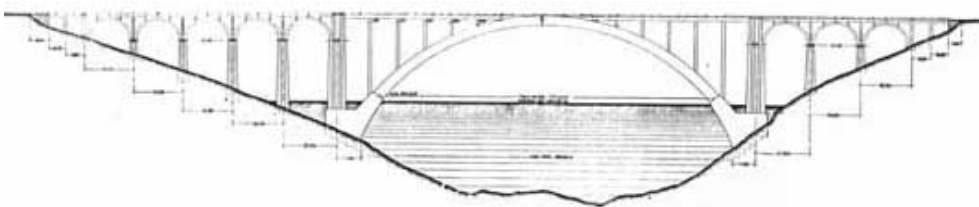


Fig. 140
Viaducto Martín Gil. Provincia de Zamora. 1929-1942.
Alzado del puente.
(TZ)

El Viaducto de Martín Gil está situado en el kilómetro 23'400 de la línea de ferrocarril Zamora-La Coruña, sobre el río Esla, en término municipal de Palacios del Pan de la provincia de Zamora.

La línea férrea de Zamora a La Coruña fue proyectada en 1875 y este tramo sufrió muchas modificaciones y tuvo algunos proyectos redactados previamente que fueron desestimados. La construcción en la zona del embalse de Ricobayo suponía la construcción de un viaducto de grandes dimensiones frente a un rodeo que significaba un alargamiento kilométrico de la distancia.

En 1929 se encargó la redacción de un proyecto nuevo para esta circunstancia. Este proyecto fue informado por el ingeniero Francisco Martín Gil. Como resultado de sus informes se le encargó el planteamiento de soluciones alternativas el 13 de diciembre de 1929. Martín Gil redactó un proyecto que presentó el 10 de junio de 1930 en el que propuso construir un puente con un gran arco parabólico de hormigón, de cerca de 200 metros de luz y 60 metros de flecha. Fue una propuesta avanzada y económicamente ventajosa. No obstante, el proyecto definitivo no se aprobaría hasta el 30 de septiembre de 1932. Las obras se adjudicaron el 25 de julio de 1934 a favor de la empresa constructora del ingeniero Max Jacobsen. Martín Gil murió ese mismo año y ello provocó que el puente adoptara su nombre. Las obras quedarían bajo la vigilancia directa, es decir, bajo la inspección a pié de obra, de los ingenieros Alfonso Peña Boeuf y César Villalba Granda. Las obras comenzaron el 1 de octubre de 1934 y se construyeron los salmeres del arco y parte de los tramos de acceso antes de la guerra civil española. En 1939, cuando Alfonso Peña Boeuf es nombrado por Franco ministro de obras públicas, le sustituye en la obra el ingeniero Eduardo Torroja y Miret. Torroja sería el que propondría la solución definitiva para la construcción del arco central mediante una cercha metálica que se convertiría en la armadura del hormigón, un sistema que, como ya se ha citado, ya había sido ensayado en menores dimensiones por el ingeniero José Eugenio Ribera. El puente se inauguró en octubre de 1942. Fue el arco de mayor luz construido en el mundo de este tipo hasta 1953.

La longitud total de la infraestructura era de 480 metros, pero el arco central tiene 208 metros de luz, su altura máxima de rasante es de 64 metros y el ancho del tablero es de 8'80 metros²⁸. Todavía es un puente estrecho que justifica el uso de un solo arco.

El lugar era bastante inaccesible. Se pagaron 90.000 jornales durante los ocho años que duraron las obras. Durante los meses de invierno, el hormigón salía de las hormigoneras a una temperatura de ocho a doce grados de temperatura, gracias a unos calentadores eléctricos de mil watios, para contrarrestar los entre cinco y diez bajo cero de muchos días de invierno en la zona, y así poder utilizar el hormigón y aplicarlo correctamente²⁹.

²⁸ CHÍAS NAVARRO, P. Y ABAD BALBOA, T., Op.cit., pp. 290-291

²⁹ CORTÉS ZACARIAS, LUIS; SÁNCHEZ VELASCO, SANTIAGO y CORTÉS MORENO, LUIS [en línea] "*Viaducto Martín Gil*", Trenes de Zamora, 2004 www.trenzamora.es [consulta abril 2011] <http://trenzamora.es/viaducto/viaducto.html>

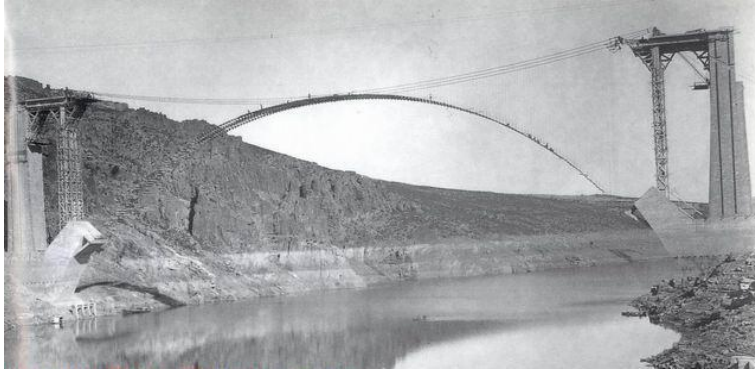


Fig. 141
Viaducto Martín Gil. Provincia de Zamora. 1929-1942.
Imagen histórica de la construcción de la cimbra.
(TZ)

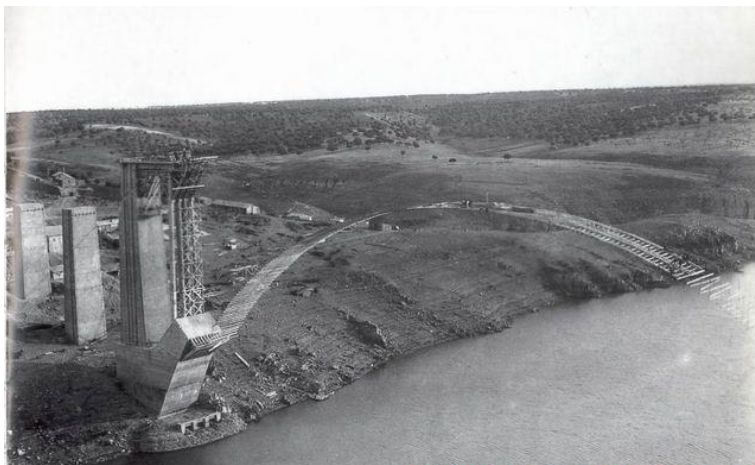


Fig. 142
Viaducto Martín Gil. Provincia de Zamora. 1929-1942.
Imagen histórica de la construcción de la cimbra.
(TZ)



Fig. 143
Viaducto Martín Gil. Provincia de Zamora. 1929-1942.
Imagen histórica de la construcción de la cimbra.
(TZ)

Se trata de un puente grandioso con un arco central imponente. Debido al sistema constructivo lleva en su interior una armadura de acero conformada por cerchas metálicas que haciendo las funciones complementarias de cimbra, soportaban el encofrado para el hormigón del propio arco. Así, de este modo, el espesor del arco nos resulta poco esbelto dadas las dimensiones del mismo. Ello explica el intento de minimizar este efecto con el recurso a las dos moldurillas rectas situadas en las aristas. También, la composición de las palizadas con esbeltas pilastrillas ensayadas en el Viaducto de Teruel, se ven aquí muy agrupadas por la mayor necesidad de hacer frente a las solicitudes propias del pandeo que proporcionaba su altura y a las necesidades de arriostramiento entre ellas. La imagen resultante se acerca más a un muro potente pero aligerado, que a un conjunto de columnillas ligeras que soportan un tablero que casi no da sensación de peso frente a la potencia del arco.

Max Jacobsen utilizó en la construcción unos sistemas propios de transporte de materiales y de cimbrado y descimbrado de los arcos que se adaptan al sistema constructivo de José Eugenio Ribera. Esta empresa constructora será curiosamente la que ha construido los puentes del ferrocarril que en las inmediaciones de Alcoy se han realizado contemporáneamente al Viaducto de Martín Gil, pero además se trata de obras realizadas muy cercanamente a la construcción del Puente de San Jorge de Alcoy.

4.8_ Los viaductos del ferrocarril de Alicante a Alcoy (1926–1931)

Mientras se acababa la construcción del Puente de San Jorge en Alcoy, se estaba desarrollando una infraestructura de grandes dimensiones que generó una gran actividad tecnológica y económica en la zona: La conexión con las redes generales de ferrocarril españolas a través de varias líneas menores intercomarcales que ponían en comunicación la ciudad de Alcoy. El aporte de esta inversión económica estatal junto con las emprendidas por el propio Ayuntamiento de Alcoy proporcionó estabilidad en la zona con toda seguridad. Pero también, facilitó un reciclaje tecnológico en materia de construcción de obra pública de gran potencial para el futuro.

Dentro del plan urgente de ferrocarriles del Ministerio de Fomento para toda España, el ferrocarril de Alicante a Alcoy fue el primero de todos ellos que inició su construcción. La adjudicación de las obras se realizó el 27 de noviembre de 1926, sin embargo la obra no comenzó hasta el 8 de marzo de 1928, estando prevista su terminación en tres años y medio hasta el 8 de septiembre de 1931. Dentro de la adjudicación se contemplaban la explanación general, las obras de fábrica y los túneles. La empresa constructora fue la de Ildefonso G. Fierro, representada oficialmente por el ingeniero José María Serra, siendo el ingeniero encargado del ferrocarril de Alicante a Alcoy José Roselló Martí.

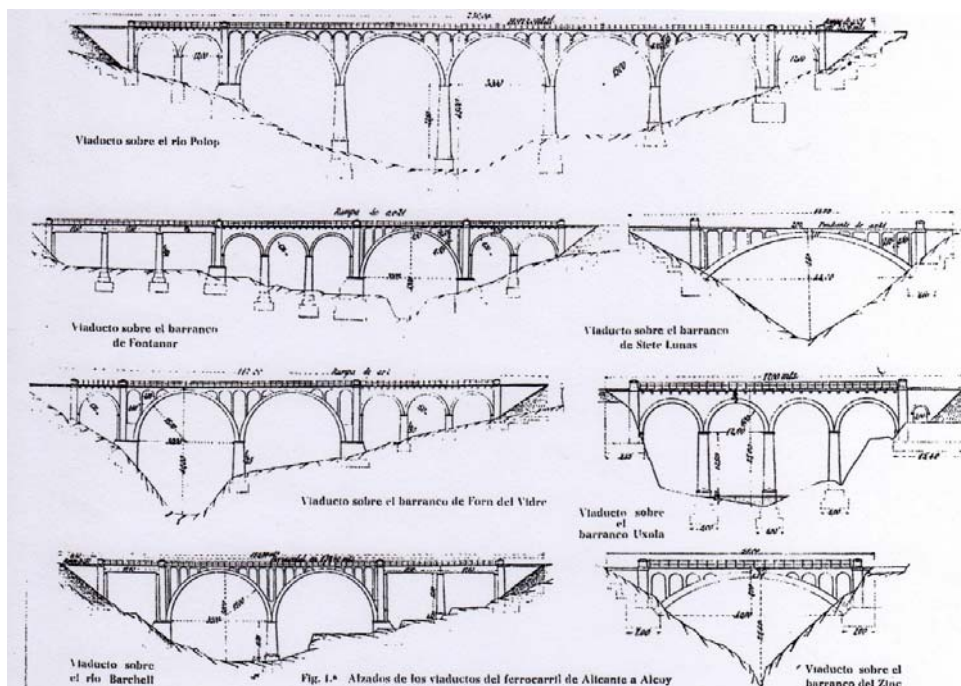


Fig. 144
Puentes del trazado del ferrocarril Alcoy-Alicante. 1926-1931.
Alzados de los siete puentes del trazado.
(ROP)



Fig. 145
Viaducto del *Cint* en el trazado del ferrocarril Alcoy-Alicante. 1926-1931.
Vista desde aguas abajo.
(JFPS 2011)

Realmente el trazado de este ferrocarril discurría desde la estación del Norte de Alcoy al apeadero de Agost en donde este nuevo ferrocarril empalmaría con la red de la Compañía M. Z. A. cuyo trazado unía Madrid y Alicante. En este proyecto se planteaban grandes viaductos a lo largo de todo este trazado. En total fueron siete los puentes construidos de los cuales cinco están situados en las inmediaciones de la ciudad de Alcoy, algunos de ellos ya plenamente integrados en ella. Los cinco viaductos localizados en el término municipal de Alcoy, ordenados en el orden de partida desde la Estación del Norte (*Estació de dalt*) de la ciudad, son: el situado sobre el barranco de *Benissaidó* que nace en el *Barranc del Cint*, el viaducto de la *Uxola* sobre el *barranquet* de Soler, el viaducto sobre el río *Barxell* en las inmediaciones del Salt, el gran viaducto sobre el río *Polop* y por último el puente sobre el barranco de las Siete Lunas, situado paralelamente aguas arriba del original puente de las Siete Lunas de Joan de Subercase. Ya en las cercanías de Agost, se construyeron los viaductos sobre el barranco del *Fontanar* y sobre el barranco del *Forn del Vidre*.

Todos los viaductos se construyeron en hormigón armado excepto el viaducto de la *Uxola*, que se realizó en hormigón en masa siguiendo un sistema constructivo más tradicional a la manera de los puentes clásicos de gravedad. Los otros cuatro se pueden agrupar en dos tipos generales por sus dimensiones y por la tecnología utilizada en la construcción, pero en general, en todos estos cuatro puentes, el armado de las bóvedas se hizo siguiendo el sistema preconizado por *el ilustre profesor de la escuela de Caminos*³⁰ José Eugenio Ribera. Es decir, el ya muy practicado sistema de armaduras internas conformadas por cerchas metálicas que servían de cimbras para el montaje colgado del encofrado del hormigón. Este sistema permitía, no construir cimbras cuajadas desde el fondo de los barrancos, lo cual hacía ganar tiempo en la ejecución de la obra, a costa de tener un espesor de sección de los arcos más grande, como se explica más adelante en el caso del Viaducto sobre el río *Polop*. No obstante, para el establecimiento de fórmulas de cálculo se atuvieron estrictamente a los procedimientos de la teoría de la elasticidad que exponía Juan Manuel Zafra en su obra *Cálculo de estructuras y construcciones de hormigón armado*. Son puentes de ancho de tablero estrecho pues en todo el proyecto del trazado del ferrocarril solamente se planteaba la construcción de una vía.

Otro dato general de interés es la participación en la construcción de estos cuatro puentes de la empresa constructora del ingeniero *Max Jacobsen*. Esta empresa constructora aportó y ensayó con éxito en estas obras sus patentes en materia tecnológica para los medios auxiliares y sistema de montaje de los puentes que luego serían decisivos en la construcción, por ejemplo, del gran viaducto Martín Gil de Zamora citado anteriormente.

³⁰ ROSELLÓ MARTÍ, JOSÉ, "El ferrocarril de Alicante a Alcoy y los grandes viaductos de hormigón armado" en *Revista de Obras Públicas*. 15/09/1929, nº 2533, Tomo I, p. 352



Fig. 146
Viaducto del *Cint* en el trazado del ferrocarril Alcoy-Alicante. 1926-1931.
Vista desde aguas arriba.
(JFPS 2011)



Fig. 147
Viaducto del *Cint* en el trazado del ferrocarril Alcoy-Alicante. 1926-1931.
Detalle de la zona del estribo derecho.
(JFPS 2011)

Siguiendo el orden de la marcha en el trazado desde Alcoy hacia Agost, los puentes que van apareciendo son:

El primero de todos ellos en las inmediaciones de la *Estació de Dalt* de Alcoy es el **Viaducto del Cint**. Este puente tan solo tiene 56 metros de longitud y 25 metros de altura, como veremos más adelante en el Viaducto de las Siete Lunas, ambos dos se sitúan sobre barrancos que presentan unas laderas muy escarpadas. El viaducto del *Cint* consta de un arco rebajado de hormigón armado de 40 metros de luz y 8 metros de flecha. Este fue el primero de los viaductos en construirse. Se tardaron veinte días para montar las cimbras y treinta y cinco días para la parte metálica. El viaducto se terminó en ocho meses. Por lo tanto, se trata de unos plazos de construcción bastante rápidos si los comparamos con las costumbres de la última actualidad. Ciertamente es que, en estos tiempos, en la determinación de los plazos de ejecución importan más las anualidades presupuestarias que financian las obras que las ventajas de los propios sistemas constructivos.

El arco del puente resulta robusto aunque tiene una luz relativamente pequeña dado el sistema constructivo empleado. La disposición interior de las cerchas metálicas como armaduras y a la vez como cimbras así lo impone y si bien la construcción es más rápida, devienen unos puentes un tanto redundantes, puesto que en definitiva sus elementos sustentantes más relevantes son metálicos revestidos de hormigón.

Sobre el arco se disponen dos diafragmas longitudinales aligerados paralelos que sustentan el tablero del puente, convenientemente arriostrados en las pilastras más altas, mediante vigas transversales. Estos diafragmas contienen aberturas en forma de arco que le confieren al conjunto una imagen con cierto aire tradicional, pero esta disposición resulta muy maciza todavía, poco transparente y por lo tanto, menos ligera. No obstante el pequeño vuelo del tablero le proporciona una sombra sobre la parte más maciza de este alzado disminuyendo así esta imagen, que contrarresta la ligereza del atrevimiento del salto del barranco, con este arco tensionado en su rebaje. También, como viene siendo tradicional, en las pilas de los estribos volvemos a las soluciones históricas en los revestimientos de mampostería y sillares como si de obras tradicionales de fábrica se tratara. Nada más lejos de la realidad, se trata de revestimientos o de fábricas-encofrado de rellenos para hormigón en masa, que en cualquier caso presentan mejor la innovación técnica desnuda en hormigón visto en el punto relevante de la obra: el arco central. Dos pequeños hitos establecen los principios y finales del puente que enmarcarán la posición de una barandilla casi inmaterial y con un lenguaje provisional que indica que la función del puente solamente es para el paso de los trenes y eventualmente algún paso de mantenimiento. Esto resulta extraño en la composición ya que si existe la voluntad de remate del alzado al menos con los pequeños hitos de los extremos, no se entiende la composición formal de las defensas a no ser que se consideraran provisionales hasta la ejecución de las vías. Unas vías y un servicio que jamás tuvo lugar.



Fig. 148
Viaducto de la Uxola en el trazado del ferrocarril Alcoy-Alicante. 1926-1931.
Vista desde aguas abajo.
(RPM 2012)



Fig. 149
Viaducto sobre el río Barxell en el trazado del ferrocarril Alcoy-Alicante. 1926-1931.
Vista desde aguas abajo.
(JFPS 2011)

El segundo puente que encontramos en el trazado es el **Viaducto de la Uxola** que se encuentra situado plenamente en el casco urbano de Alcoy sobre el *barranquet* de Soler. Este viaducto tiene 77 metros de longitud y 35 metros de altura. Consta de cuatro arcos de medio punto de 12 metros de luz, cada uno de ellos. Este es un puente especial puesto que no se ejecutó ni en las mismas condiciones que los otros, ni por las mismas empresas constructoras ni con el mismo sistema constructivo. Este puente es un puente de gravedad construido en hormigón en masa con unos magníficos encofrados y cimbras cuajados desde el fondo del barranco. Tanto las pilas, como los arcos y los muros de las avenidas se construyen con secciones de hormigón en masa rellenas de gravas de tamaños grandes en su interior. La inclusión de las gravas con su drenaje le confiere al sistema muchas ventajas que no tenían las técnicas acostumbradas tradicionales de rellenar con tierras los interiores de estos elementos, que tantos problemas causó en el caso del Puente de María Cristina de Alcoy. Naturalmente, debió de estar muy sistematizado ya el acopio, transporte y vertido de estas gravas que en los casos tradicionales anteriores sería del todo imposible. Por estas características constructivas, este puente no es tan relevante en el contexto tecnológico del que se trata ahora, salvo el acompañamiento a los otros viaductos de esta gran infraestructura contemporánea a la del Puente de San Jorge de Alcoy. En cambio, este es el único viaducto integrado en la red de vías urbanas de la ciudad. Desde 1994 se comenzó un proyecto de ampliación del ancho de su tablero que culminó en el año 2004, con un sistema constructivo muy interesante, con unos acabados mal dirigidos y con una sección más que discutible³¹.

El **Viaducto sobre el río Barxell** es el tercero en la secuencia del trazado y el cuarto en importancia dimensional de los siete del proyecto completo. Tiene 150 metros de longitud y una altura máxima de 30 metros. Está constituido por dos arcos centrales de medio punto de hormigón armado, de 30 metros de luz, y tres tramos rectos, también de hormigón armado, de 17 metros de luz cada uno de ellos. Para el montaje de las cimbras y cerchas metálicas se utilizaron dos castilletes muy ligeros de celosía y poleas diferenciales. En cada bóveda se tardaron veinte días para montar las cimbras y treinta para la parte metálica. La ejecución de todo el viaducto se realizó en diez meses.

Este es un puente híbrido que utiliza soluciones muy variadas de sus elementos y que viene a remolque de las soluciones constructivas del siguiente puente que es el más importante en dimensiones y presencia en el entorno, con diferencia. En primer lugar es un puente que pasa más desapercibido desde el punto de vista paisajístico pues está situado en un valle más cerrado y menos expuesto desde la visión general del territorio. Ahora bien, su entorno próximo tiene una riqueza ambiental impresionante debido a la presencia del *Salt* como un accidente geográfico de gran belleza.

³¹ El proyecto inicial del año 1994 se enmarcaba en un proyecto general de urbanización de la Cornisa Norte de Alcoy y precisamente trataba de integrar parte del trazado de este ferrocarril ya inmerso en la ciudad de Alcoy. El proyecto sufrió múltiples modificaciones y particiones en su ámbito de ejecución desde el año 2000 y fue redactado por el arquitecto Juan Francisco Picó Silvestre quién estuvo asistido en la parte concerniente al puente por la ingeniería ICOSA, S.A., hasta que finalmente se segregó del proyecto pasando a ser responsabilidad única de la ingeniería hasta la finalización de la obra.



Fig. 150
Viaducto sobre el río Polop en el trazado del ferrocarril Alcoy-Alicante. 1926-1931.
Vista lejana desde aguas arriba.
(JFPS 2011)



Fig. 151
Viaducto sobre el río Polop en el trazado del ferrocarril Alcoy-Alicante. 1926-1931.
Vista lejana desde aguas arriba.
(JFPS 2011)

Pero sin embargo, a pesar del peso del paisaje y quizás por su posición más recóndita, se trata de un puente que parece más descuidado desde el proyecto.

Su cuerpo central está compuesto por dos grandes arcos de medio punto con gran presencia y protagonismo compositivo. Sin embargo, su posición en el conjunto del alzado del puente es asimétrica debido a la propia sección del barranco en este punto. Por ello en el lado derecho, aguas abajo, solamente hay un tramo recto y en el izquierdo dos. Podría pensarse como contradictorio el uso de dos grandes arcos de medio punto, tan puros geoméricamente y con una luz de treinta metros, con la utilización de tramos rectos, contruidos con un tablero conformado con vigas de luces también considerables para los vanos que salvan a continuación. Puede que la decisión del uso de estos elementos constructivos radique en los tipos de elementos disponibles en ese momento para solucionar el problema funcional, tanto desde el punto de vista de los medios de producción de tales elementos como de los medios auxiliares. No obstante todo ello, la limpieza en la conformación de las pilas de los estribos extremos de los arcos, la voluntad de hacer muy clara la unión de los dos arcos en los salmeres centrales, e incluso, el modo de construcción de las palizadas que soportarán al tablero –quizás demasiado juntas para lo que la tecnología ya permitía- consiguen unas formas en los elementos del puente que son más simples y depuradas que en el resto de los ejemplos de este trazado.

El **Viaducto sobre el río Polop** es el más importante en dimensiones y el cuarto en la secuencia de todo el proyecto. De forma absolutamente errónea viene siendo conocido popularmente como “Puente de las Siete Lunas”³². Tiene 230 metros de longitud y una altura de rasante máxima de 46 metros. Consta de cinco arcos de medio punto de hormigón armado, de 30 metros de luz, y tres arcos laterales de avenida, también de medio punto, pero de hormigón en masa y de doce metros de luz cada uno de ellos.

La dificultad grande en este viaducto estribaba en la elevación y colocación de las cimbras y armaduras para el hormigonado de las bóvedas de los cinco grandes arcos. Para ello se utilizó un cable transbordador de dos ramas, que iba montado sobre castilletes de madera de 20 metros de altura, colocados en los extremos del viaducto. Sobre este cable corría un carretón, del cual pendía un cable más delgado que el anterior que servía para el transporte del hormigón y para la elevación de las cimbras y armaduras. Con la combinación del cable sustentador y el elevador se tenían los dos movimientos necesarios para el montaje y construcción. De esta manera se fueron desarrollando la ejecución de las pilas y se montaron las cimbras y las armaduras de los arcos. Las cimbras no eran más que unos arcos formados por tres celosías de madera. Como ya se ha citado anteriormente este sistema ideado por José Eugenio Ribera no necesitaba de una cimbra cuajada desde el

³² En la actualidad se conoce popularmente como “El Puente de las Siete Lunas” al Puente sobre el río Polop de la Línea férrea Alcoy-Alicante. Este es un gran error que seguramente viene provocado por la publicación de los puentes de esta línea. Como se verá más adelante, hay cinco puentes que se construyen contemporáneamente en el término municipal de Alcoy y el último de ellos se sitúa al lado del puente proyectado por Juan de Subercase, un puente construido con siete arcos o lunas que acabó prestando el nombre al barranco sobre el que se asientan ambos dos. *“Este nombre tan poético proviene de que sobre este barranco hay construido un puente en la carretera de Alcoy a Alicante, que está formado por siete arcos, que en la localidad se les llama lunas”*. ROSELLÓ MARTÍ, JOSÉ. Op. cit., p.350



Fig. 152
Viaducto sobre el río Polop en el trazado del ferrocarril Alcoy-Alicante. 1926-1931.
Vista lejana desde aguas abajo.
(JFPS 2011)

suelo firme. Cada cimbra, estaba dividida en tres trozos, los dos del arranque y el de la clave; se levantaba por medio del cable elevador uno de los trozos de arranque y se colocaba en su sitio, dejándolo en su posición por medio de fiadores, se hacía lo mismo con el otro trozo del otro arranque y, por último, se montaba el trozo de la clave, uniéndose cada trozo al contiguo mediante tornillos. Así montada la primera cimbra y bien atirantada, se montaba la segunda y luego la tercera, arriostrándolas debidamente en sentido transversal. A continuación, por encima de las cimbras se colocaba un entablonado que ya era el fondo del encofrado de la bóveda del arco. Después, siguiendo un procedimiento análogo, sobre este tablero se procedía al montaje de las cerchas metálicas de celosía que constituirían la armadura principal del arco. Esta operación ya era más segura puesto que se disponía del tablero del encofrado para trabajar. Se tardaban quince días para montar las tres cimbras y otros quince días para montar las cuatro cerchas metálicas correspondientes a cada arco principal.

Este puente sobre el río Polop y el anterior sobre el río Barxell están muy cercanos el uno del otro. Les separa un túnel de directriz curva puesto que prácticamente sus ejes están dispuestos ortogonalmente en la planta del territorio. El tamaño de estas dos obras probablemente obligó a la instalación cercana de canteras comedidas para la extracción de áridos, a la construcción de canales de acercamiento del agua desde el curso alto –sobre el Salt- del río Barxell, a la construcción de estaciones de amasado y preparación del hormigón y al montaje de varias líneas de funiculares para el transporte del hormigón hasta los puntos de vertido. Los restos de estas instalaciones todavía pueden hallarse en la ladera del macizo del Salt, en la margen izquierda del río Polop y en línea recta se pueden encontrar las bases de las torretas intermedias en el trazado de estos funiculares tan sugerentes. Probablemente el cemento sí venía transportado en camión desde los centros de producción más cercanos. Con todos estos sistemas ideados para la construcción de estos puentes se prueba el ingenio, la capacidad de invención y sobre todo, la adaptación al medio en que se encontraban, en pos del uso de una tecnología moderna que aventajaba enormemente los plazos para las prestaciones de los sistemas tradicionales con soluciones de puentes más esbeltos y elegantes.

Las cuatro cerchas metálicas de que consta cada bóveda, las instalaciones del cable, hormigoneras, areneras, etc., estuvieron a cargo de la empresa constructora del ingeniero *Max Jacobsen* que acabaría la totalidad de la obra (se trata de la misma empresa que construiría poco después el viaducto Martín Gil en Zamora).

Este puente cruza el valle más ancho del recorrido a una altura media pero su posición como elemento artificial estabiliza el paisaje en la manera que fija su medida. Cuando se observa de lejos se puede apreciar entonces la medida del valle que asciende y este hito humano cierra el valle natural abriendo hacia abajo es espacio urbano de la ciudad.



Fig. 153
Viaducto sobre el barranco de las Siete Lunas en el trazado del ferrocarril Alcoy-Alicante. 1926-1931.
Vista desde aguas abajo.
(JFPS 2011)

Compositivamente no deja de ser un puente de imagen tradicional. El impresionante tramo central de los cinco arcos se revela como un puente de gravedad pero extremadamente fino y esbelto, estas son las prestaciones que le infiere el uso del hormigón armado. También, aunque se utilicen pilastras muy delgadas y espaciadas, el uso de arcos de medio punto en la conformación de los diafragmas longitudinales paralelos que soportan el tablero, le dan una imagen más pesada en la parte superior del alzado. Puede que el proyectista no se atreviera a plantear unas palizadas más ligeras que desmaterializaran la imagen lejana del puente. En los arcos de las avenidas extremas y en las pilas de los estribos extremos se impone la solución tradicional tanto constructiva como morfológica, poniendo de manifiesto de nuevo la tensión entre tradición y vanguardia en este tipo de proyectos de esta época.

Por último, en el recorrido del trazado del proyecto del ferrocarril Alcoy-Alicante y en el término municipal de Alcoy, aparece el **Viaducto sobre el barranco de las Siete Lunas**. *“Este nombre tan poético proviene de que sobre este barranco hay construido un puente en la carretera de Alcoy a Alicante, que está formado por siete arcos, que en la localidad se les llama lunas”*³³. Tiene el viaducto 69 metros de longitud y 20 metros de altura. Está situado 20 metros aguas arriba del antiguo puente de la carretera y unos ocho metros más alto de cota altimétrica, con respecto a este puente construido por Juan de Subercase a mediados del siglo XIX. Está constituido por un solo arco rebajado de hormigón armado de 44 metros de luz y 8’80 metros de flecha, con lo que el rebajamiento es de 1/5. Se construyó siguiendo el mismo procedimiento constructivo que el viaducto sobre el barranco del *Cint*, aprovechando incluso las mismas cimbras, ligeramente reformadas. En fecha 15 de octubre de 1929, la bóveda y los montantes estaban ejecutados, estando en ese momento procediéndose al montaje del hierro para el forjado del tablero³⁴. Tanto el viaducto del *Cint* como el Viaducto sobre el barranco de las Siete Lunas, aparecen en los catálogos de puentes que usaban los profesionales de la Ingeniería en los apartados dedicados a puentes de hormigón armado de grandes arcos empotrados.

Se trata pues de un puente casi igual al construido en el barranco del *Cint*. No obstante, parece que en este caso, se haya intentado aligerar la visión de su alzado al evitar los remates con arcos de medio punto en la coronación de las pilastrillas en contacto con el tablero. Quizás fue una opción considerada al tener en cuenta que este puente se podía observar frontalmente desde la carretera inferior, desde donde el protagonismo de este alzado es muy sustancial. Para ello, redujeron el remate de los diafragmas a unas vigas acarteladas en los capiteles de las pilastrillas haciendo desaparecer así el peso de la solución de los arcos utilizada tanto en el Viaducto del *Cint* como en el puente sobre el río Polop.

³³ ROSELLÓ MARTÍ, JOSÉ, Op.cit., p. 350

³⁴ ROSELLÓ MARTÍ, JOSÉ, *“El ferrocarril de Alicante a Alcoy y los grandes viaductos de hormigón armado”* en *Revista de Obras Públicas*. 15/09/1929, nº 2533, Tomo I pp. 349-354, 01/10/1929, nº 2534, Tomo I pp. 365-368 y 15/10/1929, nº 2535, Tomo I, pp. 381-385.



Fig. 154
Puente de Aragón sobre el antiguo cauce del río Turia. Valencia. 1926-1933.
Vista desde aguas abajo.
(JFPS 2012)

Dos puentes de grandes dimensiones se construyen en el recorrido de este proyecto con técnicas y resoluciones de proyecto semejantes a las expuestas anteriormente, pero se encuentran cercanos al municipio de Agost y por tanto no tienen un impacto especial en el contexto tecnológico del que nos ocupamos más que como ejemplos incluidos en el conjunto de este impresionante proyecto inconcluso. Son los siguientes:

El **Viaducto sobre el barranco del Fontanar** es el segundo en importancia puesto que tiene 190 metros de longitud y una altura máxima de 30 metros y el **Viaducto sobre el barranco del Forn del Vidre**, que es el tercero en importancia en todo el proyecto general, pues alcanza 167 metros de longitud y 40 metros de alto³⁵.

Estos puentes para el proyecto del ferrocarril Alcoy-Alicante, aunque casi contemporáneos, no conseguirán una iconografía radicalmente moderna en los elementos más cercanos al usuario como la tuvo la del Puente de San Jorge, al menos en lo que se consideraba como “modernidad” en aquel tiempo. Pero el desarrollo tecnológico que suponía la construcción de todas estas infraestructuras sí que modernizó radicalmente las bases de la “industria” de la construcción en la zona de una manera muy contundente.

Contemporáneamente también se construyen dos puentes en la ciudad de Valencia sobre el cauce urbano del río Turia. Su interés es meramente testimonial en la medida que notifican cómo en el ámbito territorial geográfico general de la ciudad de Alcoy, se van produciendo infraestructuras de diversas características que explican la renovación tecnológica del país. Estos puentes son:

4.9_ El puente de Aragón. Valencia (1926–1933)

El puente de Aragón de Valencia era una vieja aspiración de la ciudad para resolver de una manera más eficaz el acceso de la ciudad al camino del puerto. Su trazado ya figuraba en el ensanche de la ciudad de Valencia de 1924 como prolongación de la Gran Vía Marqués del Turia. Hasta la apertura de este puente el cruce del río Turia se efectuaba a través del viejo puente del Mar. Este puente presentaba un ancho estricto para el flujo de tráfico existente pero sobre todo, su rasante se elevaba dos metros y medio sobre las rasantes de las calles afluentes. Esta última circunstancia complicaba enormemente las maniobras de los vehículos para acceder al puente.

³⁵ *Ibíd.*, p. 350.

El ingeniero Arturo Monfort redactó un proyecto para el nuevo puente de Aragón situado de manera que diera continuidad a la Gran Vía Marqués del Turia, unos ciento cincuenta metros aguas abajo del puente del Mar. De este proyecto, promovido por el Ayuntamiento de Valencia, ya hay noticia de su existencia en 1926³⁶. Pero Arturo Monfort murió antes de que comenzara la obra del puente. En el momento del inicio de la ejecución se modificaron algunos detalles de la parte resistente de la superestructura, la decoración y los pavimentos, pero sobre todo, el sistema de la cimentación. Finalmente se encargó del puente José María Burguera y desde el inicio de la construcción del tablero, Gabriel Leyda.

La singularidad de este puente era su disposición esviada con respecto a las trazas de los pretiles del cauce del río con los que forma un ángulo de 67º 22'. Esta condición dificultaría la resolución constructiva de algunos detalles en los arranques de los arcos sobre las pilas. Es un puente ancho de treinta metros, de los cuales veinte son para las calzadas, que presentaron una segregación del tráfico muy ordenada reflejada incluso en el tipo de pavimentación, y dos aceras de cinco metros de ancho cada una de ellas. La rasante sobre las calles contiguas se fijó en medio metro.

El sistema tipológico empleado constaba de seis vanos de veinticinco metros de luz, formados por catorce arcos cada uno de ellos sobre los que se levantan pilares para soportar el tablero. La cimentación, prevista con pilotes de hormigón armado, se sustituyó por un sistema de cajones hincados a cielo abierto.

La reforma de la decoración con respecto al proyecto original, consistió en el empleo de sillería en los tajamares, sombreretes y pretiles del puente, reduciendo el tamaño de los tajamares y sustituyendo los pretiles moldeados en hormigón por un sistema de balaustres torneados de piedra natural más pequeños por los que se ofrecieron unos precios ventajosos. En cambio, los tímpanos sobre los arcos extremos en los frentes laterales del puente se construyeron en hormigón armado. Las columnas de las farolas sobre los pretiles y las de las entradas del puente fueron diseñadas por el escultor José Terencio. El nuevo sistema ornamental fue responsabilidad del arquitecto Alfredo Burguera. La obra del puente concluyó el 6 de octubre de 1933. Los pretiles del puente de Aragón fueron sustituidos después de la riada de 1957 y ahora definen una balaustrada con piezas rectangulares de piedra sobre la que se distribuyen columnas de hierro con formas muy mecanicistas, que soportan el alumbrado público³⁷.

³⁶ RIBERA DUTASTE, JOSÉ EUGENIO, en *Proyectos de puente sobre el río Turia, en Nazaret (Valencia)* en la *Revista de Obras Públicas*, 1926,74, tomo I, número 2454, p. 291

³⁷ VV.AA. *Guía de arquitectura de Valencia*. Colegio Territorial de Arquitectos de Valencia. 2ª edición. 2010, página 154



Fig. 155 y 156
Puente de los Astilleros en la desembocadura del antiguo cauce del río Turia. Valencia. 1926-1933.
Vista desde aguas abajo y detalle ornamental.
(JFPS 2012)

4.10_ El puente de Astilleros. Valencia (1926–1931)

Este puente fue promovido por la Junta de Obras del Puerto de Valencia para salvar el río Turia casi en su desembocadura al mar, a la altura del poblado de Nazaret. La obra venía asociada a la ampliación del camino de Nazaret para procurar un nuevo acceso al puerto de Valencia.

Se trataba de un puente muy ancho (25 m) en el que se distribuían vías o carriles segregados para los distintos tipos de vehículos del momento, tal y como se había hecho en la Avenida del Puerto.

Se presentaron dos proyectos para someterlos al juicio de la Junta. El proyecto redactado por Vicente Vicioso planteaba una solución de cuatro arcos rebajados de hormigón sin armar con bóvedas triarticuladas, con sus tímpanos macizos de mampostería revestidos de hormigón y con aceras no voladas. El otro proyecto presentado, redactado por Luis Dicenta Vera, en cambio, planteó cinco tramos rectos de hormigón armado. Las aceras iban voladas apoyadas en los extremos de las pilas y en el centro en una ménsula escultórica de hormigón armado. El paramento lateral de las vigas extremas estaba decorado con rehundidos y con azulejos que reproducían tímidamente la superficie de un arco rebajado con figuras geométricas. Aunque el diseño de las barandillas es extremadamente robusto y caminan hacia una cierta simplificación geométrica, las farolas del puente son tradicionales y un tanto incoherentes con las incipientes decoraciones de los frentes de las vigas extremas del tablero. Éstas todavía responden a las maneras del modernismo valenciano simplificado de la última generación.

El ingeniero director del Puerto, Federico Gómez de Membrillera, se inclinó por el proyecto de Luis Dicenta a pesar de las dudas sobre la durabilidad del hormigón armado en un medio marino. Este puente es tipológicamente similar al puente del Kursaal de San Sebastián proyectado por José Eugenio Ribera Dutaste y allí, este ingeniero había probado con fiabilidad el uso del hormigón armado en las proximidades del mar, siempre que se tomaran las oportunas precauciones en materia de dosificaciones y en la ejecución. Pero realmente, el problema de la elección del proyecto estribaba en dos cuestiones, por un lado, los arcos del sistema del primer proyecto proporcionaban empujes oblicuos considerables a las pilas si las sobrecargas se situaban en uno de sus lados solamente. Esta circunstancia se complicaba considerando que los cimientos de las pilas no se apoyarían sobre un terreno firme y entonces, el riesgo de posibles corrimientos o asientos diferenciales era alto. Esto no ocurriría en la solución de tramos rectos en donde las compresiones sobre las pilas serían siempre verticales. La segunda cuestión era puramente el concepto estructural pues el sistema de la triple articulación de las bóvedas, aunque facilitaba las condiciones de cálculo, era una solución un tanto arriesgada³⁸.

³⁸ RIBERA DUTASTE, JOSÉ EUGENIO. *Proyectos de puente sobre el río Turia, en Nazaret (Valencia)* en *Revista de Obras Públicas*. Colegio de Ingenieros de caminos, Canales y Puertos, 1926, 74, tomo I número 2454, pp. 289-291.

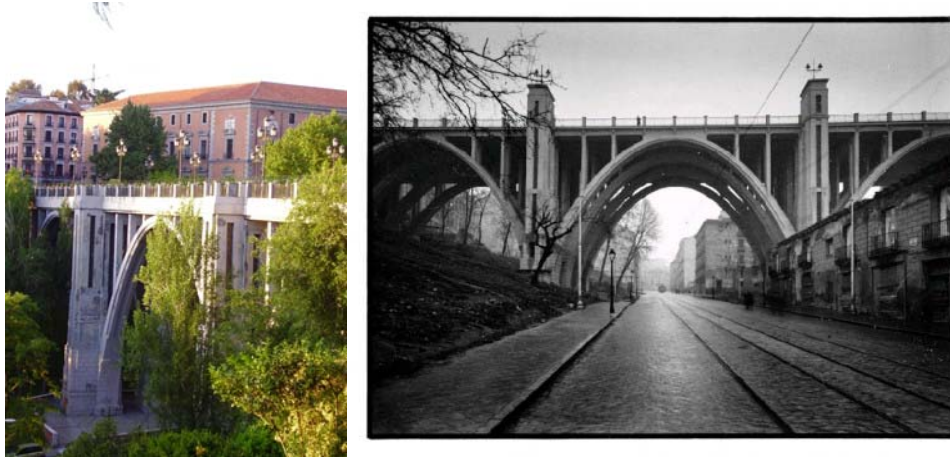


Fig. 157
Viaducto de Madrid. 1934.
Vista lateral del frente de "aguas" abajo
(UC)

Fig. 158
Viaducto de Madrid. 1934.
Vista de la parte inferior de la calle Segovia.
Obsérvense los castilletes de remate de las pilas
Sobre el nivel del tablero, ahora desaparecidos.
(GG)



Fig. 159
Viaducto de Madrid. 1934.
Vista lateral superior. Detalle.
(JFPS 2011)

Algunas obras civiles de distinto tipo se construyeron en las cercanías de Alcoy. También con carácter testimonial, conviene citar la construcción de la **Presa del pantano de Isbert (1931)**. Esta presa está situada en el "*Barranc de l'Infern*", en el término municipal de Orba de la provincia de Alicante y se realizó para embalsar las aguas del río Girona. Se trata de una presa cuyos promotores eran privados y relacionados con los regantes de las huertas localizadas valle abajo. Alfonso Peña Boeuf, también es aquí el autor del último proyecto redactado, puesto que era un especialista también en este tema. Había escrito algunos artículos en la Revista de Obras Públicas sobre las "presas bóveda" siendo profesor de la Escuela de ingenieros de caminos, entre ellos el publicado en el nº 1 de mayo de 1927. En 1930 se publican los antecedentes relativos a la concesión del proyecto de la presa de Isbert y en 1931 se inicia la construcción. Poco tiempo después el proyecto quedaría detenido debido a las dificultades técnicas y económicas que comportaba la inyección de hormigón en esa época³⁹.

4.11 El viaducto de Madrid (1932-1934-1942)

Inmediatamente después de la construcción del Puente de San Jorge de Alcoy, se inicia la aventura de un proyecto que contiene numerosas características de semejanza: el Viaducto de Madrid. Este puente es objeto de un concurso que establece el gobierno de la República entre 1931 y 1932⁴⁰.

El Viaducto de Madrid está situado siguiendo la alineación de la calle Bailén en las inmediaciones del Palacio Real. Cruza ortogonalmente sobre la calle Segovia y se convierte, en ese trayecto, en una especie de puerta de centro histórico de Madrid. El proyecto de este viaducto se redactó en octubre de 1933 por los ingenieros de caminos Luis Aldaz Muguiro y José de Juan-Aracil y Segura a consecuencia de ganar el concurso de proyecto y construcción realizado a tal efecto y convocado por el Ayuntamiento de Madrid. El equipo contó con la concurrencia del arquitecto Francisco Javier Ferrero Llusía. La empresa constructora fue Eguinoa Hermanos y actuó como ingeniero director o supervisor por parte del departamento de Vías Públicas del Ayuntamiento de Madrid José Casuso.

A este concurso se presentaron 14 equipos de concursantes con sus proyectos que, en algunos de los casos, al presentar variantes, dieron como resultado dieciocho soluciones. Podría destacarse la participación entre las propuestas presentadas del equipo formado por Eduardo Torroja con la asistencia del arquitecto Secundino Zuazo. Curiosamente, el jurado del concurso estuvo presidido por el ingeniero de caminos Alfonso Peña Boeuf.

³⁹ RECTORIA FRUITS, S.L [en línea] "*Pantano y Presa d'Isbert*" [consulta abril 2011] www.naranjaslamarina.com.

⁴⁰ Revista *Nueva Forma: Arquitectura, Urbanismo, Diseño, Medio Ambiente y Arte*. Número 68, año 1971, p. 22, aparecen fotos del "Viaducto" de Alcoy, 1925 de Víctor Eusa, junto a las fotografías del Viaducto de Madrid construido y de otros dos proyectos más propuestos en el concurso de este viaducto de Madrid.



Fig. 160
Viaducto de Madrid. 1934.
Vista de la parte inferior de la calle Segovia.
(JFPS 2011)



Fig. 161
Viaducto de Madrid. 1934.
Vista de la parte superior de la calle Segovia.
(JFPS 2011)

Las obras del Viaducto de Madrid concluyeron en el año 1942 tras la interrupción del periodo de la Guerra Civil española.

A lo largo de su historia el Viaducto de Madrid ha tenido algunas operaciones de reparación, en el año 1971 se repararon completamente los tramos de las avenidas extremas sobre los arcos circulares dispuestos junto a los estribos. Siempre ha tenido problemas de contaminación por sulfatos y cloruros en el tablero debidos principalmente a las fugas de las instalaciones de fontanería que afectaban al material de relleno en las que se hallaban inmersas, pero también, por el efecto de las aplicaciones de sal sobre el tablero en las épocas de heladas y nieve. En el año 1975 se plantearon discusiones sobre el tratamiento general del puente a raíz de problemas de ajustes a las nuevas normativas con respecto a las sobrecargas para las que el puente estaba preparado. En ese momento los propios autores del proyecto respondieron enérgicamente planteando los sistemas de reparación posibles y justificando las cuestiones de las sobrecargas⁴¹.

El recorrido urbano a la cota del tablero del Viaducto de Madrid se produce simplemente como la continuación de la calle Bailén desde la zona en donde se sitúa la iglesia de San Francisco el Grande hasta el Palacio Real. El cruce sobre la calle Segovia, en el nivel inferior, apenas se nota. También influye en ello el gran tamaño de los árboles situados en las laderas del barranco en las zonas libres de edificación. Entonces, el tránsito sobre el puente se produce rápidamente entre una parte de la ciudad muy consolidada y la imponente masa del Palacio Real. Quizás por la presencia del Palacio este puente nunca tuvo interés en un tratamiento formal comprometido de sus barandillas con respecto a la composición general de sus elementos, ni siquiera con la integración de las farolas del alumbrado público. De hecho, al cruzar el puente se pierde la idea de estar en una calle y sin embargo no se percibe sobre qué tipo de puente se está.

En cambio, la experiencia de la visión del Viaducto de Madrid desde la calle Segovia es absolutamente rica en cuanto a percepciones formales. De las tres series de arcos parabólicos de que consta este puente, la serie central se sitúa en el eje de la calle Segovia y por tanto se convierte en el arco de la puerta de entrada al centro de la ciudad de Madrid. Su visión lejana, mientras nos acercamos desde el río Manzanares, es propiamente la de una Puerta "moderna" de la ciudad pero, sin embargo, a medida que nos colocamos en su cercanía echamos de menos más espacio que permita percibir completamente esta infraestructura. Desde el centro histórico de la ciudad, las edificaciones están prácticamente pegadas al puente, de modo que en el espacio libre entre la alineación de la calle Bailén y las construcciones, hay pequeños espacios para la disposición de escaleras que salvan el desnivel entre las calles, disponiendo entre sus descansillos espacios para el arbolado y para el inicio de recorridos intermedios bajo los arcos de las avenidas del puente. Desde el otro lado, hacia el río Manzanares, la visión es asimétrica puesto que a un lado

⁴¹ ALDAZ MUGUIRO, L. – DE JUAN-ARACIL Y SEGURA, J. "El Viaducto de Madrid" en *Revista de Obras Públicas* nº 3131, mayo 1975, pp. 301-304



Fig. 162
Viaducto de Madrid. 1934.
Vista inferior de los arcos y del tablero.
(JFPS 2011)



Fig. 163
Viaducto de Madrid. 1934.
Vista lateral superior.
(JFPS 2011)

se encuentran los jardines del Palacio Real y al otro, los finales de las manzanas de edificaciones que recortan considerablemente la visión lejana del Viaducto. Para reforzar la idea de puerta se disponen dos torres arquitectónicas en los pretilos del arco central cuya composición refuerza su carácter edilicio en la más pura tradición "Déco" al uso en esos tiempos. No obstante, sus remates que sobresalían superando la cota del tablero para adquirir más presencia fueron injustamente recortados probablemente para no afectar a la presencia del gran monumento vecino. También, en los arranques de los arcos desde sus salmeres se encuentra la presencia de detalles ornamentales iconográficamente adscribibles al lenguaje considerado "Déco" de las torres. Pero el resto de los elementos del puente son extremadamente sobrios, sencillos geoméricamente y sin ornamentos. Si acaso, resulta atractivo el juego de las visiones desde perspectivas esviadas de los cuatro arcos que forman cada serie de los vanos centrales, ya que entre ellos forman un conjunto plástico artificioso que hace muy interesante el recorrido por las escaleras laterales. También, son extrañamente invitados los arcos de medio punto de los tramos de las avenidas extremas. Éstos apenas pueden leerse como partes del conjunto construido y resultan extremadamente macizos con respecto a la ligereza del resto del puente, como tradicionalmente ya hemos visto que ocurre en estas partes de los puentes.



Fig. 164
Viaducto de Madrid. 1934.
Detalle de los arranques de los arcos y de las pilas intermedias.
(JFPS 2011)



Fig. 165 y 166
Puente de St. John (Portland, Oregón, E. U. A.) 1931.
David B. Steinman, ingeniería.
(CV y WK)

Fig. 167
Puente de Yakina Bay (Oregón, E. U. A.) abierto 1936.
Carretera estatal 101. Conde McCullough, ingeniería.
(IB)

Tras este recorrido por el contexto español de la época en relación con la construcción de puentes de hormigón armado, conviene hacer una rápida mirada a las experiencias internacionales que aportaron signos de carácter Déco en la construcción de puentes. La exportación del Art Déco fuera de Europa se produjo a partir de 1930, por lo tanto se trata de ejemplos construidos con posterioridad al Puente de San Jorge aunque contemporáneos en la etapa de proyecto, que sin embargo no le influyeron en nada.

Hay ejemplos contemporáneos de grandes puentes metálicos que empezaron a utilizar elementos de apoyo en hormigón armado en los estribos o en los soportes de los tramos de sus avenidas, como es el caso del puente colgante St. John en Portland (Oregón, E.U.A.) de 1931 proyectado por el ingeniero David B. Steinman aún en estilo neogótico (ver figuras **165** y **166**) o el puente de Yakina Bay situado al Sur de Newport (Oregón, E. U. A.) abierto en 1936, proyectado por Conde McCulough dentro del programa estatal para la carretera 1001 (ver figura **167**). Existen puentes exclusivamente metálicos en los que la estética maquinista del propio tratamiento del material y el de sus elementos tecnológicos se expresa con libertad, como en el puente George Washington de Nueva York, de 1931 proyectado por O. H. Amenann o el puente entre San Francisco y Oakland de 1936 del ingeniero L. S. Moisseiff. Pero los ejemplos más conocidos calificables dentro del *Art Déco* en alguno de sus elementos, son el puente del puerto de Sidney (Australia) construido entre 1923 y 1932 bajo el proyecto de John Bradfield, sobre todo en la composición de las torres sobre las que se apoya el gran arco metálico (ver figura **168**) y el *Golden Gate* de San Francisco (E. U. A.) abierto en 1937, si nos fijamos en las pilas de los tramos de sus avenidas o en los escalonamientos de los refuerzos de sus grandes pilas metálicas (ver figura **169**).



Fig. 168
Puente del puerto de Sidney (Australia) 1923-1932.
John Bradfield, ingeniería.
(IC)

Fig. 169
Golden Gate. San Francisco (E. U. A.)
Abierto 1937. J. B. Strauss, ingeniería.
(WP)



Fig. 170, 171 y 172
Presa Hoover, California (E.U.A.) 1931-1935.
Gordon B. Kaufmann, arquitectura.
(RM)

Sin embargo, hay dos ejemplos de construcciones civiles en hormigón armado en los Estados Unidos de América, quizás menos conocidos, pero plenamente *Art Déco*: la presa Hoover de California, construida entre 1931 y 1935 al amparo del *New Deal* del presidente F. D. Roosevelt después de la gran depresión, en donde fueron responsables del tratamiento ornamental el arquitecto Gordon B. Kaufmann y el escultor Oscar J. W. Hansen (ver figuras 170 a 173) y el viaducto Western Hills de Cincinnati (Ohio, E. U. A.) construido entre 1930 y 1932 con estructura metálica interna revestida de hormigón armado a la manera de los viaductos de José Eugenio Ribera (ver figuras 174 a 177).

Se han visto ejemplos contemporáneos comparables que, con una envergadura semejante, sin embargo no tienen tanto interés plástico dentro de lo que significa el lenguaje del *Art Déco*. Así pues, el Puente de San Jorge de Alcoy es una de las grandes obras públicas que se construyen con esta fuerte voluntad estética adscrita a la modernidad. En este sentido se trata de una obra excepcional por su precocidad si se tiene en cuenta que se proyectó en 1925.



Fig. 173
Presa Hoover, California (E.U.A.) 1931-1935.
Gordon B. Kaufmann, arquitectura.
(PB)

Fig. 174
Viaducto Western Hills. Cincinnati (Ohio, E. U. A.) 1930-1932.
(PB)

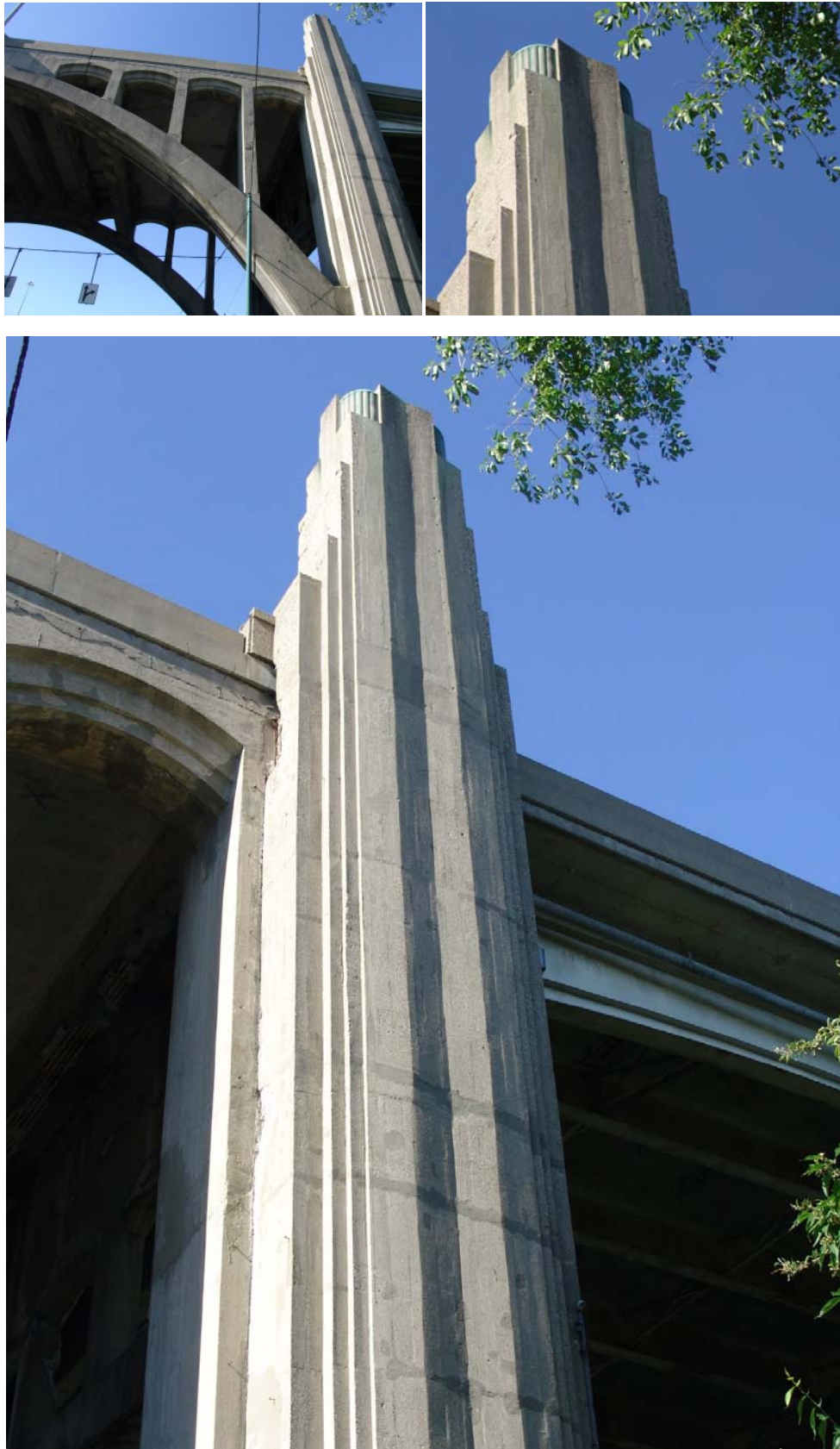


Fig. 175, 176 y 177
Viaducto Western Hills. Cincinnati (Ohio, E. U. A.) 1930-1932.
(LC)





*El origen del
Art Déco en Alcoy:
El puente de San Jorge*

parte

4

*El relato histórico
1924-1928-1931*

Capítulo 4

El relato histórico 1924-1928-1931

Una vez contemplado el contexto tipológico se está en condiciones de desmenuzar la historia del Puente de San Jorge de Alcoy. Esta historia también ayudará a entender el contexto local en el que se incluye esta aventura constructiva puesto que los agentes que intervienen necesariamente están ligados a lo que ocurre en el resto del territorio nacional. Es necesario pues exponer el relato cronológico de los hechos para enlazar de este modo con las vicisitudes de todo tipo que dejaron su huella o cuando menos, atisbar los acontecimientos fuera del ámbito, quizás demasiado estrecho, de la localidad.

Para ello, paralelamente a la descripción cronológica, habrá que fijar la mirada e interpretar desde los hechos las actuaciones de estos agentes que intervinieron para progresar en la comprensión de lo que ocurrió. Por lo tanto, hay que detenerse a estudiar a la propia empresa constructora de la obra, plantear el perfil de los ingenieros que intervinieron, describir los modos y las peculiaridades de los sistemas de contratación de las obras puesto que influiría decisivamente en la construcción realizada, pero también, es necesario analizar el propio proyecto presentado a licitación y conocer las circunstancias en las que se fue desarrollando la obra para llegar al resultado que ahora podemos contemplar.

No obstante, a causa de la gran carga iconográfica que tiene el Puente y también, a causa de su papel urbano y casi tan arquitectónico como el que puede tener una calle, merecerá un apartado independiente el análisis de la intervención del arquitecto Víctor Eusa y su contexto, como responsable de la autoría de tal componente iconográfica.

Aunque el Puente se inauguró en el año 1931, realmente la intervención principal que compete a esta infraestructura se desarrolló desde el año 1923 hasta 1928. Hasta 1931 se fueron acabando las obras relativas a los accesos al Puente más allá de sus estribos, que no fueron responsabilidad de los proyectistas ni de los constructores principales.

1_ Gestiones preliminares e intentos previos

El primer acto documentado sobre el puente que nos ocupa es el acuerdo tomado en la sesión plenaria del Ayuntamiento de Alcoy de 30 de octubre de 1911 sobre la construcción de un puente en la calle Santo Tomás¹.

Para hacer creíble la construcción del puente es necesario hacer patente la apertura de la calle de Santo Tomás. El procedimiento de la expropiación de los terrenos para la apertura de la calle Santo Tomás se inicia en 1913, lo cual indica una actividad de proyecto anterior, pero realmente el periodo de la apertura de la calle, a través de sus expropiaciones, se dio entre los años 1922 y 1936. Esto significa que la apertura de la calle se realizó a la par que la construcción del puente. Aquí radicará la causa de la extraña unión de las rasantes del tramo central del puente con la actual calle de Santo Tomás.

Así pues, podría afirmarse que el primer acto documental administrativo que aparece sobre los intentos de llevar a la realidad el proyecto del Puente de San Jorge es un edicto de la Alcaldía, fechado el 14 de enero de 1913, por el que se cita a los propietarios de los inmuebles afectados por la rectificación de la alineación de la calle Santo Tomás y su nueva rasante. En este momento el Alcalde de Alcoy es el arquitecto Vicente Pascual Pastor. Este arquitecto desempeñó el cargo de alcalde desde el 21 de junio de 1909 hasta el 11 de diciembre de 1913².

Sin embargo, las gestiones oficiales para la generación del puente comienzan en 1914³. Las tareas de búsqueda de recursos económicos para la realización de este proyecto se dirigen hacia las posibles subvenciones que el Estado español propone a través de la Ley de Caminos Vecinales y Puentes Económicos. Para alcanzar entrar en el proceso de obtención de estas subvenciones es necesaria la realización de varios trámites administrativos. El 24 de abril de 1914 se abre un periodo de información pública y presentación de alegaciones para declarar de “utilidad pública” la construcción del proyecto del puente (un puente que no tiene forma todavía), siguiendo el procedimiento establecido en la mencionada Ley de Caminos Vecinales y Puentes Económicos, mediante un edicto del entonces Alcalde Francisco Moltó Pascual. Curiosamente, durante el periodo de exposición pública, se presentan alegaciones de ciudadanos a favor de la construcción de esta infraestructura y por lo tanto, expresan en sus textos no solo su “utilidad pública” sino su necesidad imperiosa que será una constante a lo largo del periodo de gestación.

¹ Cronología en VV.AA. *Història d'Alcoy*. Ajuntament d'Alcoi. 2006, p. 573.

² CHARRON, J. *Alcoy contado por sus piedras y vida de Vicente Pascual*. Grafixman Comunicación Gráfica, S. L. Diciembre 2009, pp.210 y 222.

³ El 24 de abril de 1914 el alcalde Francisco Moltó Pascual declara de utilidad pública la construcción del puente. Se manejan los tipos de puentes que está construyendo el Ministerio de Fomento. Son puentes económicos sin pretensiones con apurado presupuesto y el Ayuntamiento de Alcoy intenta inscribir el Puente de San Jorge en este programa. Archivo Municipal de Alcoy expediente signatura 5652/13 “Puente de San Jorge”

El 16 de mayo de 1914 la Jefatura Provincial de Obras Públicas de Alicante envía una proposición al Ayuntamiento de Alcoy. En ella se declara por el Gobierno Civil la “utilidad pública” del puente sobre el río *Barxell*, de acuerdo con el artículo 7º del Reglamento para la ejecución de la Ley de Caminos Vecinales vigente, aplicables a esta clase de puentes según el artículo 9º, 3º de la misma. No obstante, se expresa que se devuelve el proyecto al Ayuntamiento de Alcoy, para que se introduzcan algunas modificaciones. No se conoce el documento sobre el proyecto que es enviado al Gobierno Civil. Pero, para controlar el seguimiento de tal proyecto en su curso administrativo, el Ayuntamiento creó una comisión especial municipal. Esta comisión, en el acta de su reunión del 23 de mayo de 1914 aprueba que se solicite las ayudas estatales que se establecen en el segundo concurso de subvenciones para caminos vecinales y puentes económicos. Para ello se presentan unas valoraciones generales y un sistema de reparto económico territorial que establece el propio Reglamento de la Ley. Por el momento, la denominación del proyecto es “Puente Económico sobre el río Barchell”.

En septiembre de 1914, la “Comisión Especial Municipal para el Puente Económico sobre el Río Barchell”, según el acta del día 22, se da por enterada de la concesión del “*auxilio del Estado*”⁴, por lo tanto, se concede inicialmente la subvención a expensas de la presentación y aprobación de un proyecto. La Comisión Especial acuerda remitir a varias empresas constructoras el proyecto del ingeniero José Abad Carbonell para que amplíen dicho proyecto y para que propongan precio y condiciones para su construcción. Tampoco conocemos el proyecto de este puente, solo se sabe que se ajusta a la generalidad de la Ley, siendo un puente de 8’50 metros de ancho más dos aleros a cada lado de 1’75 metros de ancho cada uno de ellos. Por lo tanto el ancho total previsto para el puente es de 12 metros según se desprende de la lectura del acta. Todas las cuestiones administrativas desarrolladas en torno a esta última iniciativa desembocarán en un concurso restringido a tres empresas constructoras. Esto fija ya la dimensión del proyecto a todos los niveles.

A la invitación oficial del Ayuntamiento de Alcoy responden tres empresas constructoras, cerrándose el concurso el 20 de noviembre de 1914:

- “*Anónima Claudio Durán. Construcciones Monier*”, de Barcelona. Esta es la principal empresa concesionaria en España de la patente Monier del sistema de hormigón armado que se ha citado anteriormente⁵. Esta empresa constructora contesta a la invitación municipal alegando que no cree factible la obra por las 350.000 pesetas que se proponen, pero sobre todo, por la forma de pago y por lo tanto, renuncian al concurso en fecha 10 de noviembre de 1914.
- “*Mariano Luiña. Ingeniero de Caminos, Canales y puertos. Construcciones de obras de Hormigón Armado y de todas clases (Tuberías forzadas de Hormigón armado)*”. Seguramente, la fama de esta empresa que un año antes había terminado el flamante Viaducto de Canalejas en la vecina ciudad de Elche, con la más que segura intervención del propio Canalejas, hizo que esta invitación fuera cursada. Sin embargo, este Ingeniero también renuncia al

⁴ Archivo Municipal de Alcoy expediente signatura 5652/13 “Puente de San Jorge”

⁵ Ver epígrafe: 3.1. *El Hormigón Armado en España*.

concurso pues entiende que el Ayuntamiento de Alcoy “no puede pagar la parte que le corresponde” según la normativa vigente del Estado⁶.

- “Constructora Bilbaína”, que sí acepta el concurso y presenta dos soluciones al proyecto, de las cuales la comisión elegirá la segunda solución por ser más económica y por “la estética del conjunto”⁷.

Como trámite administrativo normal, el proyecto presentado por la empresa “Constructora Bilbaína” es informado favorablemente por el arquitecto municipal Timoteo Briet el 12 de diciembre de 1914 y la propia empresa constructora acepta el proyecto a falta de lo que prescriba el informe de la Jefatura Provincial de Obras Públicas el 30 de diciembre de 1914.

El 30 de enero de 1915, La Jefatura Provincial de Obras Públicas de Alicante envía un escrito al Ayuntamiento de Alcoy en el que se requieren la subsanación de ciertas irregularidades del proyecto. Resultan deficientes las cubriciones, los precios no están justificados suficientemente, se requiere que completen la Memoria del proyecto, que haya mayores detalles en los Planos, acotaciones y que se amplíe el Pliego de Condiciones. Estas complicaciones crean dificultades, reparos, supervisiones que seguramente esconden dificultades presupuestarias. Estamos en plena Primera Guerra Mundial.

La Comisión Especial Municipal intentando aprovechar las oportunidades, ante la inminente visita a la ciudad el próximo 29 de abril de 1915 del Presidente del Congreso de los Diputados, a la sazón diputado a Cortes por el distrito de Alcoy, Augusto González Besada, propone en su sesión del 27 de abril de 1915, la solemne colocación de la primera piedra de la construcción del puente, así como la continuación de las obras en los estribos pues éstas son de cuenta del Ayuntamiento de Alcoy.

El 6 de julio de 1915, se acusa recibo de la llegada del proyecto de nuevo a la Jefatura Provincial de Obras Públicas de Alicante. El 22 de febrero de 1916 se devuelve el proyecto para hacer cumplir una serie de prescripciones detalladas como nuevas deficiencias.

El 23 de mayo de 1916, José de Acuña, ingeniero de caminos de Madrid, se ofrece por escrito al Alcalde Miguel Payá para redactar el proyecto del puente a instancias de la recomendación del entonces diputado a Cortes por el distrito de Alcoy, señor González Hontoria.

El 31 de octubre de 1918, este diputado González Hontoria, comunica al Alcalde Carlos Pérez Barceló sus gestiones con el ministro de Fomento Francisc Cambó, quien le anuncia la inminente fijación de créditos y reorganización de servicios para diversos “objetos”. Pero el diputado reclama información sobre la situación legal del expediente.

Sin embargo el 5 de abril de 1919, Obras Públicas continúa reclamando que aún no se ha presentado el proyecto modificado del puente.

Como veremos posteriormente, en la Memoria del Proyecto se cita que en el año 1919 se realizaron sondeos en la zona del Puente a cargo de la Jefatura Provincial de Obras Públicas de Alicante⁸.

⁶ Archivo Municipal de Alcoy expediente signatura 5652/13 “Puente de San Jorge”

⁷ Ibid.

⁸ Archivo Municipal de Alcoy, expediente signatura 3641 II, Memoria del “Proyecto de Viaducto en Alcoy”, p. 8

Después de esto, no se retomará el asunto del puente hasta septiembre de 1923 (la dictadura del general Primo de Rivera se instaura tras el Golpe de Estado del 13 de septiembre de 1923 hasta el 28 de enero de 1930). El 23 de mayo de 1925 el alcalde Enrique Albors Raduán pide dinero al Dictador Primo de Rivera para la construcción del puente⁹.

2_ La empresa constructora

No será hasta el 8 de julio de 1923, a través de una proposición del Alcalde Rafael Pérez Martínez, cuando el Ayuntamiento acordará encargar a la empresa constructora “Erroz y San Martín”, que entonces trabajaba en la construcción de las Escuelas Industriales, la redacción en el menor tiempo posible del puente de Santo Tomás:

“Informado junto con el Sr. Arquitecto municipal del Ensanche Don Vicente Pascual Pastor en la visita últimamente realizada a Madrid de que los proyectos del puente de la calle de Santo Tomás presentados hasta la fecha adolecen de grandes defectos que dificulten su tramitación y en consecuencia de la conveniencia de presentar otro proyecto más viable y de que la empresa constructora del edificio para Escuelas Industriales que goza de sólida reputación no tendría inconveniente en encargarse de dicho proyecto y de la construcción en caso de que en su día le fuese adjudicada comprometiéndose a realizarla en plazo menor de dos años, el Concejal que suscribe se permite proponer al Exmo. Ayuntamiento acuerde, teniendo en cuenta la necesidad de llevar a cabo obra de tanta importancia para Alcoy, encargar a la mencionada empresa la redacción en el menor tiempo posible, del proyecto del puente mencionado”¹⁰.

Tres días después, en la sesión plenaria ordinaria del Ayuntamiento se cita que el Alcalde, en su reciente viaje a Madrid, acompañado por el señor Salvatella, visitaron al ministro de Fomento y al Director General de Obras Públicas. Se especuló entonces con la posibilidad de que el Estado pudiera financiar el 40% de las obras bajo el programa de la Ley de Caminos Vecinales y Puentes Económicos. Se habla de la empresa constructora como “*la casa San Martín de Bilbao*”, lo cual es un error que pone de manifiesto el desconocimiento sobre la identidad de la empresa constructora en los círculos que rodeaban a los integrantes del pleno del Ayuntamiento. En el mismo viaje a Madrid, la delegación alcoyana llevaba en cartera la negociación de otros proyectos para la ciudad: la posible ampliación de los aleros del puente de María Cristina para aumentar su anchura, que se condicionó a la cesión de la propiedad del puente al ministerio de Fomento, la construcción de la cárcel, también con la cesión del solar, la Escuela de Cervantes y la segunda subasta para terminar la construcción de las Escuelas Industriales.

⁹ Archivo Municipal de Alcoy, expediente signatura 5652/13 “Puente de San Jorge”

¹⁰ Archivo Municipal de Alcoy, expediente signatura 7538/126



Fig. 178
Pabellón construido por Erroz y San Martín en la exposición Iberoamericana de Sevilla de 1929.
(CSM)



Edificio de la Compañía Vasco-Navarra de seguros en Pamplona. Construido por Erroz y San Martín. 1924.
(CSM)

Precisamente, la empresa “Erroz y San Martín” fue la adjudicataria de la primera subasta para la construcción de las unidades de obra iniciales de la construcción de estas Escuelas Industriales, obras que consistieron en el “...desmante, cimentación y alcantarillado, para el edificio Escuela Industrial, de esta ciudad... donde tiene que construirse el edificio mencionado con arreglo a los planos aprobados por el Ministerio de Instrucción Pública y Bellas Artes, cuyo autor del Proyecto es el Arquitecto de Madrid, Don Joaquín Plà Laporta. Las Precisadas obras se llevarán a efecto por la citada entidad constructora bajo la dirección del Señor arquitecto, Don Vicente Pascual Pastor, facultativo del contratista” el 20 de marzo de 1923¹¹. Contemporáneamente, a la empresa “Erroz y San Martín” se le había adjudicado un trabajo similar para la construcción de la cimentación del edificio del Banco de España de Murcia.

El azar quiso que la empresa “Erroz y San Martín” estuviera presente en Alcoy con una obra de estas características. También ocurrió con cierta normalidad, entre el interés y la casualidad, que esta empresa constructora estableciera contacto con el arquitecto Vicente Pascual para encomendarle el control y seguimiento de esta obra para la construcción de la cimentación del edificio de las Escuelas Industriales. Esta relación será fundamental para la próxima intervención en el Puente de San Jorge.

No obstante, el grueso de la construcción del edificio de la actual Escuela Industrial, situado en Paseo del Viaducto, fue adjudicado posteriormente a la empresa constructora “Construcciones y Pavimentos, S. A.”, empresa de implantación nacional que desarrolló un papel fundamental en la construcción de obras de hormigón armado, tal y como se ha citado en el apartado anterior¹². La construcción de la Escuela Industrial se alargaría hasta mediados de los años treinta.

Entonces, “Erroz y San Martín” es una empresa constructora cuya sede social se encuentra en Pamplona. Los orígenes de la empresa parten del año 1890 a través de la construcción del ferrocarril del Irati en Navarra. Su fundador fue Melchor San Martín Ripa, que comenzó entonces su actividad en el ámbito de la construcción en Navarra. En 1911, su hijo, Julio San Martín Iribarren, se puso en contacto con Secundino Erroz Lander (Pamplona 1886-1939) y constituyeron entonces la sociedad “Erroz y San Martín”. Mucho después, en 1943, tras la muerte de Secundino Erroz, sus herederos decidieron separarse y la empresa continuó hasta hoy en día con el nombre de Construcciones San Martín¹³.

Por aquel tiempo, entre sus obras destacadas están la sede del Banco de España en Navarra, a la que años después siguió la construcción de una treintena de sedes para el Banco de España en otras ciudades¹⁴. El proyecto de este edificio, sito en el Paseo de Sarasate, nº1 de Pamplona, fue proyectado por los arquitectos José Astiz y José Yarnoz Larrosa y construido en 1925¹⁵. La relación con José Yárnoz Larrosa se remonta a la construcción en 1912 del

¹¹ Instancia redactada por Julio San Martín Iribarren solicitando la autorización para el inicio de las obras a la que Timoteo Briet, arquitecto municipal de entonces, informará favorablemente el 24 de marzo de 1923, en Archivo Municipal de Alcoy expediente signatura 7538/126

¹² Ver Capítulo 3.1. *El Hormigón Armado en España en el inicio del siglo XX*

¹³ AGENCIAS. “La Cámara Navarra reconoce a Construcciones San Martín, Belnature y Magnesitas” en *DIARIO DE NAVARRA* 2/12/2005

¹⁴ *Ibíd.*

¹⁵ VV.AA. *Guía de Arquitectura de Pamplona y su Comarca*, Colegio Oficial de Arquitectos Vasco-Navarro, Pamplona 2006, p. 101

TALLERES MECÁNICOS DE CARPINTERIA
Y ALMACÉN DE MADERAS DE TODAS CLASES

OFICINAS Y JARAUTA, 76
TALLERES | Teléfono: 103
ALMACENES Y BARRIO S. JUAN
ASERRADERO | Teléfono: 469 bis

Erroz y San Martín

CONTRATISTAS DE TODA CLASE DE OBRAS
CONSTRUCCIONES DE HORMIGÓN ARMADO

Pamplona 17 de Septiembre de 1924

D. Excelentísimo Ayuntamiento de Alcoy DEBE

MES	DIA		PESETAS	CTS.
Marzo	5	Por redacción de un proyecto de Viaducto entre la calle de Santo Tomás y la 3ª zona de ensanche (planos, memoria, presupuesto y pliegos de condiciones autorizados por los Ingenieros de Caminos Sres. D. Vicente Redón y D. Carmelo Monzón y por el Arquitecto D. Victor Eusa) según encargo de ese Excelentísimo Ayuntamiento, por oficio de fecha 17 de Agosto de 1923.....	12000	00
TOTAL.....			12000	00

Pamplona 17 de Septiembre de 1924.

Fig.180
Factura de honorarios de Erroz y San Martín.
(AMA)

edificio de la Escuela de Peritos Agrícolas de la Diputación Foral de Navarra en Villava, proyectado por él. Pero sobre todo destaca que en 1927 construyeron la ampliación del Banco de España de Madrid, la parte que recae a la fachada Norte, en la calle de Alcalá, cuya fachada mantuvo la dispuesta por el proyecto original pero en cambio, el interior se realizó según el proyecto de Yarnoz. También, construyeron bajo proyecto de José Yarnoz el Teatro Gayarre de Pamplona en 1928, cuya fachada fue trasladada de su antigua ubicación desde 1839, en la Plaza de Castillo de Pamplona a su actual localización. Otros edificios contemporáneos al del Banco de España son: El edificio de Correos y Telégrafos de Pamplona construido en el Paseo de Sarasate, el Edificio del Colegio Notarial de Navarra-Guipúzcoa, también en Pamplona y El Banco de España de la vía Layetana de Barcelona, hoy sede de la Caixa de Cataluña. Al igual que sucedió en el edificio de la Escuela Industrial de Alcoy, también construyeron la cimentación del Banco de España de Murcia. En Valencia, construyeron entre 1927 y 1928 el edificio de la Compañía Telefónica Nacional de España de la Plaza del Ayuntamiento, bajo proyecto de los arquitectos Santiago Esteban de Mora y Ignacio de Cárdenas Pastor, redactado en 1926¹⁶. En la Exposición Iberoamericana de Sevilla de 1929 construyeron el Pabellón de la Marina Mercante¹⁷.

Pero la obra que probablemente más nos interesa es la construcción durante el año 1924 del edificio de la compañía de Seguros La Vasco-Navarra de Pamplona, proyectado por Víctor Eusa. Puesto que es la obra coetánea con la construcción del Puente de San Jorge y sobre la que posteriormente podremos establecer algunas relaciones y paralelismos.

La empresa “Erroz y San Martín” es una empresa cuya raíz fundamental es la carpintería de cierta escala. En la cabecera de los membretes de sus cartas, de sus facturas y en general, de todos los elementos que constituyen su imagen corporativa gráfica, aparecen como “Talleres mecánicos de carpintería y almacén de maderas de todas clases”. Su sede central, sus “oficinas y talleres” se encontraban en la calle Joaquín Jarauta, nº 78, en el centro histórico de Pamplona. Es una calle paralela a la calle Mayor y situada entre ésta y la calle de los Descalzos. En cambio, disponían de almacenes y el aserradero en el barrio de San Juan, a las afueras de Pamplona en la zona Sur-Este, por detrás de la posición actual del Seminario. No obstante, después del nombre de la empresa, ya aparecen como “contratistas de toda clase de obras” y con caracteres menores, “construcciones en hormigón armado”. Por lo tanto, aunque sus construcciones iniciales eran de “toda clase”, el germen, la especialidad de la empresa, era la carpintería adaptada probablemente a una actividad relativamente nueva en la que no había muchos especialistas: el hormigón armado. En este sentido, sería interesante discernir entre dos términos que muchas veces se confunden en uno solo: “Erroz y San Martín” es una empresa “contratista”, pero con una base fuertemente especializada como empresa “constructora” en carpintería adaptada a la construcción de encofrados de hormigón armado. Esto significa que, con toda probabilidad, disponían de carpinteros, de encargados propios altamente cualificados y adaptados a una técnica que exigía mucha competitividad en el mercado de la construcción del hormigón armado de

¹⁶ VV.AA. *Guía de arquitectura de Valencia*, Op.cit., p. 153

¹⁷ CONSTRUCCIONES SAN MARTÍN, S.A.[en línea] Madrid 2005
www.construccionessanmartin.com [consulta agosto 2011]

entonces. Esta circunstancia, en una empresa de este tipo, aseguraba que sus resultados fueran de una calidad notable, dado el control interno que su organización producía en sus oficinas, si quería mantenerse en el mercado. Este matiz de calidad es muy difícil de mantener en empresas puramente “contratistas”, tanto entonces como en los últimos tiempos en que vivimos.

En el panorama histórico de las empresas constructoras españolas, destaca la permanencia de algunas empresas que surgieron en Pamplona entonces, como es el caso de Construcciones San Martín, la heredera de Erroz y San Martín, pero también la empresa Huarte, que también existe en la actualidad bajo la unión de otras de ámbito nacional en la actual OHL. Por lo tanto, la tradición empresarial en el campo de la construcción tiene una fuerte componente navarra a juzgar por esa longevidad que le asegura una cierta calidad como causa de ello.

En cualquier caso, tras los múltiples avatares que el proyecto de la construcción del Puente de San Jorge iba sufriendo desde 1914, teniendo la empresa “Erroz y San Martín” presencia en Alcoy por la actividad de las obras ya citadas en el edificio de la Escuela Industrial y existiendo la relación entre la empresa y el arquitecto Vicente Pascual, parece lógico que la viabilidad de la gestión del proyecto tuviera por fin visos de realidad. El empeño de la propia empresa constructora y las ventajas de su intervención que le ofrecían al arquitecto Vicente Pascual¹⁸ probablemente influyeron directamente en la solución final. No obstante, el proyecto y la obra del Puente de San Jorge requerirían la concurrencia de profesionales competentes para ello y también, la concurrencia de los elementos de la administración pública correspondientes.

3_ Los ingenieros

Desde la observación del Puente de San Jorge en su contexto histórico y del análisis formal del mismo podría desprenderse que muy probablemente hubiera habido gestiones político-técnicas realizadas en Madrid para hacer realidad su construcción. Seguramente podría pensarse que estas gestiones habrían sido llevadas a cabo por personas de una cierta estatura cultural en lo que se refiere a la calidad del puente que se pretendía. Quizás podrían haber sido hábilmente aconsejados e incluso conducidos y guiados a partir de unas demandas locales muy claras con respecto a la calidad que se quería. Pero veremos que el resultado final fue solamente obra de unos determinados buenos profesionales que intervinieron en esta obra por circunstancias relativamente azarosas. En cualquier caso, el proyecto del puente tiene un empeño político importante y una capacidad de resultado de niveles sorprendentes en sus gestiones fomentados por una necesidad que se tenía muy bien medida. Con esto sólo se quiere subrayar que una construcción

¹⁸ Vicente Juan Pascual Pastor (Alcoy 1865-1941) arquitecto, titulado en 1890 por la Escuela de Arquitectura de Barcelona. Arquitecto municipal de Alcoy en 1891. Alcalde de la ciudad de 1909 a 1913. Director de la Escuela Industrial de Alcoy en 1926

pública de estas características, de esta calidad, solamente es posible por la voluntad y una visión de futuro decidida e ilustrada de las gentes de esta ciudad. Probablemente un interés absolutamente utilitario de la necesidad de una infraestructura más o menos costosa no hubiere dado como resultado este puente urbano que pocas ciudades disfrutan.

“Erroz y San Martín” como empresa adjudicataria de las obras del futuro Puente de San Jorge, debía de extraer ventajas de su posición e intentó, a buen seguro, encontrar algunos ingenieros de su entorno que conociera y con los que pudiera tener una excelente relación. Así planteó el proyecto a dos ingenieros pamploneses, jóvenes de excelente expediente académico, recién titulados en la Escuela de Ingenieros de Caminos de Madrid, bien conocidos por los ingenieros de la Administración Pública del Estado, muchos de ellos profesores de tal Escuela, y además, procedentes del seno de familias reconocidas en la sociedad navarra: los ingenieros Carmelo Monzón Repáraz y Vicente Redón Tapiz.

El ingeniero de caminos Vicente Redón Tapiz, en una carta fechada en Pamplona el 7 de agosto de 1923, dirigida al Alcalde de Alcoy, una vez producido el regreso de Alcoy del ingeniero Carmelo Monzón Repáraz expresa lo siguiente:

*“...no tenemos inconveniente en ponernos inmediatamente a desarrollar el proyecto con objeto de ganar tiempo, ya de suyo bastante apurado, aunque no he recibido comunicación de ese municipio encargándome de estos trabajos todavía...”*¹⁹

Esta carta, con membrete de “Vicente Redón Tapiz, Ingeniero de Caminos” sin más, tiene escrito en su dorso la anotación manuscrita de la probable dirección postal de los ingenieros en la calle Espoz y Mina nº 2 de Pamplona (calle del centro histórico de Pamplona, paralela a la famosa calle Estafeta), domicilio extremadamente cercano, casi contiguo, a la vivienda y al estudio del arquitecto Víctor Eusa, que se situaba entonces en la calle Duque de Ahumada, nº 3 y que precisamente hace esquina con la calle Espoz y Mina. En este edificio vivió y trabajó Víctor Eusa durante toda su vida profesional, hasta que ya octogenario se mudó a un edificio con ascensor en la plaza del Vínculo de Pamplona²⁰.

La trayectoria profesional de Vicente Redón Tapiz no debió ser muy prolífica con posterioridad. Después de la Guerra Civil española y hasta el año 1951, fue oficial de la escala de complemento en el Ejército en Ferrocarriles por la empresa de ferrocarriles “El Irati”, para la que construyeron algunas obras la empresa “Erroz y San Martín”. Fue cesado con expediente como teniente por una Orden de 14 de marzo de 1951²¹. Su hijo, Fernando Redón Huici (Pamplona 1951) arquitecto titulado en 1957, es uno de los arquitectos más importantes que tienen que ver con la ciudad de Pamplona en la segunda mitad del siglo XX.

¹⁹ Este es el único documento en el que aparece Vicente Redón Tapiz como protagonista de una gestión, en el resto de la documentación encontrada sobre las múltiples gestiones que se realizaron, la presencia de Carmelo Monzón Repáraz en solitario es muy clara

²⁰ “La casa del arquitecto municipal de Pamplona” en *Diario de Navarra* 22/05/2011

²¹ BOE nº 95, de 5 de abril de 1951

En general, sobre Carmelo Monzón y Repáraz hay curiosamente pocos datos. Con respecto a su proyecto del Puente de San Jorge se cita lo siguiente: “...proyecto redactado por nuestro joven e inteligente compañero D. Carmelo Monzón, que estudió este viaducto con todo el entusiasmo de la primera obra y con toda la competencia de una sólida preparación.”²². Por lo tanto, su primer proyecto importante fue este Puente de San Jorge para Alcoy. También se sabe que fue el número uno de su promoción de ingenieros de la Escuela de Madrid²³.

Después del Puente de San Jorge, se le encargará desde el Ayuntamiento de Alcoy el proyecto de construcción del Pontón de San Jaime, que uniría la calle de San Jaime con la calle de Orberá, en la actual plaza de Emilio Sala. Este será otro proyecto de gran relevancia para este ingeniero que aportará muchos datos sobre el modo de intervención en el puente de San Jorge y del que se tratará más adelante.

Con posterioridad a estas obras y en el periodo de la Guerra Civil española, Carmelo Monzón fue nombrado Inspector General de Obras Públicas del Gobierno Vasco de la 2ª República mediante el decreto firmado por J. Astigarrabia, Consejero de Obras Públicas, el 4 de enero de 1937²⁴. Bilbao todavía no había sido tomada por las tropas franquistas. Fue confirmado en su puesto y ampliado sus funciones a todo el departamento en una remodelación habida el primero de abril de 1937²⁵.

No hay datos que confirmen el destino de este ingeniero con posterioridad a la toma de Bilbao por las tropas nacionales. Dado que ejercía un puesto en la administración del Estado de la República es muy posible que fuera represaliado de algún modo. También aquí conviene recordar el contexto en el que se movía este ingeniero. Precisamente, el 18 de julio de 1936, el general Emilio Mola produce uno de los focos de la sublevación del “alzamiento nacional” en la ciudad de Pamplona, después de una gestación largamente proyectada. Poco antes de la sublevación, Jesús Monzón Reparaz, hermano pequeño de Carmelo, crea la organización del Partido Comunista de España en Navarra. Los Monzón-Reparaz son “una de las mejores familias de Pamplona, hijo menor de un distinguido médico burgués y descendiente, por parte de madre, de un antiguo y blasonado linaje de la aristocracia rural de Navarra...cuando en Pamplona triunfa el golpe de Estado al que las amigas de su madre llevan años enteros rezándole novenas, y consigue escapar...”²⁶. Por lo

²² PEÑA BOEUF, A. “Descimbramiento del Viaducto de Alcoy” en *Revista de Obras Públicas*. 1927, nº 2468, pp. 3 y 4

²³ CASQUEIRO, J. “El Insalud teme que muchos de sus hospitales estén contruidos sobre cemento aluminoso” en el diario EL PAÍS, 07/06/1992

²⁴ BOLETÍN NACIONAL GOBIERNO VASCO DE LA II REPÚBLICA. [en línea] www.kultura.ejgv.euskadi.net [consulta Agosto 2011]
http://www.kultura.ejgv.euskadi.net/cgi-bin_k54/bopv_20?c&f=19370107&s=1937091

²⁵ Orden del Consejero de Obras Públicas J. Astigarrabia de 1 de abril del 1937, Diario Oficial del País Vasco nº 180, 6/04/1937

²⁶ GRANDES, Almudena. *Inés y la alegría. Episodios de una guerra interminable*. Colección andanzas. Tusquets Editores. Barcelona.2010. pp. 672-673. “Jesús logra huir, seguramente con la ayuda de algún miembro de su familia, sus hermanos, sus primos, sus padres, sus abuelos, sus bisabuelos, todos carlistas, Dios, Patria y Rey. A pesar de eso, algún requeté le ayuda a cruzar las líneas...” p. 22. Para más información sobre Jesús Monzón ver MARTORELL, Manuel. *Jesús Monzón, el líder comunista olvidado por la historia*

tanto, Carmelo Monzón Repáraz, a pesar de pertenecer a una familia tradicionalista y afín a la ideología de los sublevados, tiene un hermano que fue un personaje muy conocido e importante en la superestructura del Partido Comunista de España en el exilio, que organizó la resistencia en el Sur de Francia y que durante algún tiempo fue uno de los pilares de la Secretaría General del Partido.

Es más que probable que Carmelo Monzón quedara en cierto modo deshabilitado como consecuencia de estas circunstancias políticas colaterales puesto que no hay más noticias suyas hasta algunos años después. Trabajó de ingeniero calculista de la estructura de hormigón²⁷ en el proyecto del Edificio España de Madrid, proyectado en 1947 por Joaquín y Julián Otamendi Machimbarrena y en el edificio Torre de Madrid en el año 1954 de los mismos arquitectos²⁸. Esta era una actividad que seguramente ya había desarrollado en Pamplona con otros arquitectos como Víctor Eusa.

Posteriormente, en 1951 fundó la empresa *Sociedad Anónima de Hormigones Especiales (SAHE)* que se dedicaba a fabricar elementos pretensados de hormigón, llegando a limitar su producción a la fabricación de viguetas de cemento aluminoso durante los años sesenta. Estos elementos de gran resistencia han tenido una fuerte repercusión social en la actualidad con la aparición de la patología de la “Aluminosis” y su uso dejó de estar permitido en 1980. La empresa SAHE distribuyó catálogos de sus productos entre los arquitectos alcanzando gran popularidad en el sector. La empresa desapareció en 1971²⁹.

Carmelo Monzón también fue presidente del Consejo de Administración de la empresa de elementos prefabricados de hormigón para conductos de ventilación SHUNT, S.A.

Carmelo Monzón murió en Madrid el 7 de abril de 1970 y a su sepelio acudieron sus hermanos Jesús y María del Socorro³⁰.

4_ Cronología del proyecto

Finalmente, después de la carta expedida por Vicente Redón, de fecha 7 de agosto de 1923, se inicia la redacción del proyecto por los ingenieros de Pamplona Vicente Redón Tapiz y Carmelo Monzón Repáraz, con la colaboración del arquitecto Víctor Eusa³¹. Contra la carta expedida por Vicente

²⁷ CASQUEIRO, J., Op.cit.

²⁸ VV.AA. *Guía de Madrid*. Colegio de Arquitectos de Madrid. 3ª edición 1984. Tomo I, página 217 y Tomo II, p. 164

²⁹ CASQUEIRO, J. “*La Paz y el Vicente Calderón fueron contruidos con cemento aluminoso*” en el diario EL PAÍS, 02/06/1992

³⁰ esquelas obituarios Diario ABC Madrid 07/04/1972, segundo aniversario

³¹ La empresa constructora “Erroz y San Martín” emite una factura fechada el 17 de septiembre de 1924 por los honorarios de la redacción del proyecto del viaducto por los ingenieros Vicente Redón y Carmelo Monzón y por el arquitecto Víctor Eusa por una cantidad de 12.000 pesetas. La escritura del contrato de la obra es de abril de 1925. Archivo Municipal de Alcoy, expediente signatura 3641 (I y II)

Redón, el 17 de agosto de 1923, se envía un oficio del Alcalde de Alcoy a la empresa Erroz y San Martín de Pamplona en el que se expresa que el Ayuntamiento *“...ha acordado encargar a esa empresa la redacción en el menor tiempo, del proyecto del puente mencionado.”*

Como se verá más adelante, en la Memoria del proyecto, los proyectistas cuentan que en el mismo mes de agosto de 1923 hicieron sondeos en los puntos de la cimentación³². No obstante, el proyecto se redactará con fecha febrero de 1924. Por lo tanto, en los trabajos de la redacción del proyecto se emplearon entre cinco y siete meses. Este es un plazo razonable para entender que el proyecto no estuvo sometido a las presiones de una entrega inmediata.

En este mismo febrero de 1924, todas las asociaciones obreras de la ciudad manifiestan por escrito la necesidad de la construcción inmediata del puente de Santo Tomás. Estas asociaciones firmantes son: Círculo Católico de Obreros, La Regeneración, La Casa del Pueblo, La Juventud Católica Obrera del Patronato, La Unión, El Trabajo, La Mutualidad Obrera de Socorros Mutuos y el Centro Instructivo Reformista.

Para poder acceder a algunas subvenciones estatales que pudieran llegar a financiar alguna parte de la obra, en la sesión plenaria del Ayuntamiento del día 21 de marzo de 1924 se hace que *“...constara oficialmente la aprobación del proyecto por la Corporación municipal, proponía que en esta misma sesión y previa declaración de urgencia del asunto(...). Lo que se acordó por unanimidad.”*

Entonces se iniciaron de nuevo las gestiones para incluir al proyecto del Puente en el paquete de subvenciones que planteaba la “Ley de Caminos Vecinales y Puentes Económicos” ante el Gobernador Civil de la Provincia. Aparece un oficio del Alcalde de Alcoy, de fecha 2 de mayo de 1924, dirigido al Gobernador Civil, expresando la necesidad de superar el ancho establecido en tal ley que como máximo admitía hasta cinco metros de ancho: *“...considerando el ancho establecido por los puentes económicos, habría de ser notoriamente insuficiente(...).se admitiera la anchura de once metros(...).no obstante su calificación de económico comprometiéndose a pagar la diferencia....”*. Oficio al que el Gobernador Civil responde de inmediato en una carta fechada el 7 de mayo de 1924, desestimando el proyecto por considerar que no se ajusta a las prescripciones de la ley y que por tanto, no se trata de un puente económico. Se argumentó además que se habían incumplido los plazos de presentación de tales solicitudes, según los informes de la Jefatura de Obras Públicas. El Gobernador dice que a tenor de lo expresado en la Real orden de 19 de octubre de 1923, la Alcaldía debía de haber ratificado los proyectos presentados y como no lo hizo, se debía dar por retirada la proposición (la solicitud de subvención con cargo al segundo concurso de la mencionada Ley) y que la Jefatura Provincial de Obras Públicas no veía por ningún medio legal que tal proyecto, como puente económico, pudiera obtener el auxilio del Estado.

Contra esta resolución del Gobernador contesta el propio Alcalde de Alcoy en un tono durísimo con una carta fechada el día siguiente, 8 de mayo de 1924: *“... mi protesta tan respetuosa como enérgica por el informe de la Jefatura*

³² Archivo Municipal de Alcoy, expediente signatura 3641 II, Memoria del “Proyecto de Viaducto en Alcoy”, p. 7

de Obras Públicas... Parece que el plazo de presentación de las solicitudes, con acompañamiento del proyecto aprobado por el Ayuntamiento, finalizaba el 31 de diciembre de 1923. El proyecto tiene fecha de febrero de 1924, por lo tanto el plazo de presentación se superó en dos meses.

Después de reflexionar el asunto y teniendo en cuenta que justo en este periodo se dieron los acontecimientos políticos que dieron como resultado la instauración de la Dictadura de Primo de Rivera, el Alcalde expide un oficio al Ingeniero Jefe de Obras Públicas de Alicante, fechado el 19 de mayo de 1924, justificando sumisamente el incumplimiento del plazo puesto que el proyecto no vio la exposición pública *“en días de gran desorientación”*. El Alcalde justificaba la protesta por *“no haber dejado La Corporación de afirmar sus derechos y de llevar a cabo la obra”*, por cuanto el propio ingeniero reconocía en su informe que dejó de informar por estar abrumado por otros trabajos de mayor urgencia. Probablemente estas circunstancias se debían tanto a la propia ineficacia de la administración local como a la del departamento de Obras Públicas, pero también a la falta de presupuesto.

Finalmente se desestimó seguir persiguiendo la subvención por este camino. Se buscaron entonces otras alternativas, entre ellas la financiación de la obra a través de la propia empresa constructora.

El 17 de septiembre de 1924, la empresa constructora “Erroz y San Martín”, envía la factura correspondiente a los honorarios por la redacción del proyecto del Viaducto de Alcoy de los Ingenieros Vicente Redón y Carmelo Monzón y por el arquitecto Víctor Eusa encargado por el oficio de 17 de agosto de 1923

El 2 de enero de 1925 se envía desde Pamplona el proyecto definitivo para tramitarlo administrativamente en el Ayuntamiento de Alcoy.

El 10 de enero de 1925, se produce un escrito firmado por los técnicos municipales: Vicente Pascual y Timoteo Briet (firma ilegible), arquitectos y José Cort Merita, ingeniero, en el que:

*“DICEN: Que han estudiado con todo detenimiento el proyecto del Viaducto de Santo Tomás, redactado por los Ingenieros de Caminos Sres. Redón y Monzón-Reparaz y el Arquitecto Don Víctor Pérez...”*³³ y consideran que la solución del hormigón armado es la mejor desde el punto de vista técnico y económico. Además, expresan que debe haber pequeñas modificaciones sobre el plazo de garantía en el Pliego de Condiciones del Proyecto.

En la misma fecha, 10 de enero de 1925, existe un informe externo dirigido al Alcalde de Alcoy, firmado por el arquitecto Vicente Valls Gadea en el que dice *“que estudiado con el detenimiento debido el proyecto en cuestión, lo considera inmejorable, debiendo aprobar sin reservas todas sus partes”*.

Con estos documentos se prepara la memoria propuesta para la aprobación municipal de la contratación, el 11 de enero de 1925. En esta memoria se reconoce que no se han podido conseguir las subvenciones como puente “económico” dado el ancho del tablero propuesto.

³³ Aquí se produce uno de los errores tipográficos que enmascaran la presencia de Víctor Eusa oficialmente. El arquitecto, que colaboró en la redacción del proyecto desde el principio, solamente dejó la huella de su nombre en los planos del proyecto en los que colaboró a través de su firma. Esta firma es muy difícil de leer su peculiar apellido, así pues, los técnicos municipales que no conocían al arquitecto, interpretaron una lectura errónea. Archivo Municipal de Alcoy, expediente signatura 3641-II

5_ Análisis del proyecto

El “Proyecto de Viaducto en Alcoy” presentado al Ayuntamiento y redactado en Pamplona con fecha de febrero de 1924, consta de los siguientes documentos: el primer documento constituye la Memoria y consta de treinta y siete páginas mecanografiadas con profusión de anotaciones escritas a mano en las partes correspondientes a la justificación de los cálculos; el segundo documento está constituido por los planos del proyecto con un total de doce planos para la definición gráfica total del Puente, el tercer documento es el Pliego de Condiciones constituido por treinta y tres artículos desarrollados en diez páginas y, por último, el cuarto documento constituye el presupuesto de la obra desarrollado en varios apartados en veintisiete páginas. Todos los documentos de este proyecto vienen firmados por Vicente Redón y Carmelo Monzón y Repáraz, excepto un plano en el que colabora efectivamente el arquitecto Víctor Eusa y sobre el cual deja su firma, en cierto modo ilegible en su apellido, cosa que indujo a confundirlo en su lectura por algunos empleados o técnicos municipales al supervisarlos. Desde un punto de vista actual parecería un proyecto excesivamente parco en documentación tanto gráfica como escrita, pero era la costumbre oficial establecida y así se puede comprobar con los proyectos de los puentes contemporáneos e incluso, con los proyectos de arquitectura. Bien es cierto que se trata del expediente obrante en el archivo municipal, con toda seguridad, durante la obra se especificaron muchos más detalles que ayudaron a desarrollar el presente proyecto.

Al estudiar el Proyecto, sorprende que haya algunos elementos del Puente que no coinciden con la realidad construida que se puede observar al contemplarlo. Hubo cambios importantes en la composición general de toda la obra pero también se modificaron aspectos formales e incluso “decorativos”. En este apartado se estudiará el documento del proyecto entregado al Ayuntamiento para su aprobación y posteriormente se analizarán las circunstancias y el alcance de las modificaciones habidas.

5.1_ La Memoria

La Memoria del proyecto tiene varias partes: una primera parte en la que se expresa el objeto del proyecto, en donde se justifica su necesidad; a continuación se exponen las razones por las cuales se elige la construcción de un puente de hormigón armado y seguidamente se expone con brevedad las intenciones “arquitectónicas” del Puente como elemento urbano. Algunas prescripciones generales sobre las distintas unidades de obra que van a realizarse dan paso a la justificación del cálculo de la estructura del Puente para acabar con unas estimaciones generales sobre el presupuesto.

Queda patente en la Memoria que hay dos objetivos por los cuales tiene razón de ser este Puente: por un lado acortar las distancias entre el centro de la ciudad y las estaciones del ferrocarril del Norte y de Gandía, conformando una nueva vía de acceso a la ciudad que aventajaría en tiempo los recorridos tanto de mercancías como de personas desde el ferrocarril, pero también de las poblaciones cercanas que llegaban a Alcoy desde esta carretera. Es curiosa la claridad económica con la que se expresa este argumento con miras a justificar la amortización de esta importante inversión pública, cosa que en operaciones similares de la más reciente actualidad vienen mermadas por espurios argumentos de ajustes presupuestarios necesarios en épocas de crisis; el otro objetivo final es la solución del problema de la escasez de vivienda que se ofrece en el casco urbano, proponiendo suelo del Ensanche más rápidamente accesible por la existencia de la nueva vía de acceso que propone el Puente. Realmente estos objetivos ya estaban planteados en el proyecto del Ensanche de la ciudad de 1878 pero el proyecto no se llegaba a materializar hasta este momento.

La segunda cuestión que aborda la Memoria del proyecto del Puente es la justificación de la elección de la construcción en hormigón armado. Teniendo en cuenta el contexto tecnológico en el que se inserta este proyecto, del que se ha tratado en el apartado anterior correspondiente, parece clara la tendencia “progresista” de los proyectistas a aventurarse en una obra concebida en hormigón. Realmente el Puente se construiría completamente en hormigón armado, si se exceptúan los elementos de cerrajería de las barandillas y del alumbrado urbano, esto se acerca mucho a las posiciones modernas defendidas por personajes como Auguste Perret, frente a las posiciones de los proyectistas de algunos de los puentes contemporáneos. No por ello dejarán de analizar las otras posibilidades técnicas basándose en criterios comúnmente aceptados en el seno de la profesión. Los proyectistas se refieren en la Memoria al examen de los “modelos oficiales” de puentes que existen para su justificación. Estos modelos, que constituyen un catálogo de tipos de puentes para distintos requerimientos, vienen acompañados por respuestas a los condicionantes de partida relativos a longitudes, alturas y anchos demandados. En función de éstos acaban dando unas orientaciones presupuestarias. Procedimientos justificativos similares se daban en casi todos los proyectos de la época, como hemos visto en el Viaducto de Canalejas de Alcoy³⁴.

Los proyectistas no se decantan por un por el uso de un tipo de puente de gravedad con estructuras de pilas y arcos de fábrica, ya que se trata de un puente que será muy alto y bastante largo, lo que supondría un desarrollo con muchas pilas y con luces pequeñas entre ellas. Pero sobre todo porque la altura conllevaría unas pilas muy robustas y pesadas que transmitirían una carga muy fuerte a un terreno de dudosa capacidad para soportarlas sin cimentaciones anchas o con sistemas de pilotajes, algo que encarecería la obra con toda seguridad. En el rechazo de esta solución hay una componente estética que expresan los proyectistas: los espesores y las dimensiones de los elementos del Puente serían muy grandes y pesados frente a la esbeltez y la finura de otras soluciones. La certeza ya muy experimentada de que con otros sistemas tecnológicos más modernos podía justificar el rechazo de esta solución era evidente. En los “modelos oficiales” de puentes no encuentran

³⁴ Ver Capítulo 2.2. *Los primeros grandes puentes*

cabida en la clasificación de puentes de fábrica ejemplos con estas luces, altura y anchura del Puente a proyectar. La solución de un sistema constructivo constituido por tramos metálicos, del tipo utilizado en el Viaducto de Canalejas de Alcoy, no eliminaba el recurso a pilas de gran altura, sin embargo, una razón que aportan los proyectistas para su rechazo es la necesidad de mantenimiento que supone el uso del acero a la intemperie con los riesgos de oxidación y de vigilancia que ello supone dada la altura del puente. No deja de ser una razón banal, comparada con otras experiencias totalmente cercanas, si no fuera porque en los propios “modelos oficiales” de puentes de tramos metálicos para el tipo de luces que tenemos, los presupuestos son más elevados que en las soluciones contempladas en hormigón armado.

Sin embargo, en la elección del sistema constructivo aquello que será determinante será el terreno de la cimentación y por lo tanto, la carga a transmitir al terreno, y la propia anchura del puente que se demanda. Un puente de hormigón armado puede llegar a conseguir mucha esbeltez en sus elementos, esto repercute en el peso final, pero además, puede ser muy eficiente estructuralmente la construcción de los vanos por parejas de arcos enlazados por el forjado. Éste además, podrá volar a partir de ellos hacia afuera, consiguiendo así una gran anchura de tablero con una solución estructural muy ajustada, que en cualquiera de los otros sistemas catalogados sería económicamente muy diferente.

Así pues, los proyectistas eligen la solución del hormigón armado y ya en este momento, expresan que el puente estará constituido por tres vanos de 46 metros entre ejes de las pilas y los estribos, contando con dos pilas centrales y dos estribos en los extremos. El ancho proyectado del puente es de 12 metros, tendrá una longitud de 156 metros y una altura de hasta 45 metros.

En tercer lugar, en la Memoria se muestra la sensibilidad “estética” de los proyectistas hacia una obra inmersa en la ciudad. Se trata de un puente urbano y por tanto “...no podemos prescindir de la parte estética a la cual dedicaremos unas líneas en la presente memoria...”³⁵. Tal y como ya era costumbre en muchos de los puentes urbanos, desde el concurso del Puente de María Cristina en San Sebastián, los proyectistas cuentan con un profesional de la arquitectura para las cuestiones del embellecimiento y lo más importante: “... ha colaborado en este proyecto un Arquitecto no limitándose dicha colaboración a una simple decoración después de resuelta la parte de ingeniería sino que por el contrario aquella se ha dejado sentir desde el primer momento con lo cual el cálculo y la estética van íntimamente unidas evitándose así reformas enojosas que ante las exigencias arquitectónicas hubiesen sido hechas después”³⁶. Toda una declaración de principios sobre el modo de trabajar en un proyecto entre profesionales del mundo de las estructuras y de la arquitectura, entendiendo esta disciplina aquí como la experiencia en el control de la forma tendente hacia la belleza y la integración en la ciudad sin menoscabo de la función y de la estabilidad.

³⁵ Archivo Municipal de Alcoy, expediente signatura 3641 II, Memoria del “Proyecto de Viaducto en Alcoy”, p. 3

³⁶ *Ibid.*, p. 4

El arquitecto en cuestión, cuyo nombre solo figura en la firma de algunos de los planos del proyecto y en la factura de los honorarios por la redacción del mismo, es Víctor Eusa. Tal y como analizaremos más adelante, la postura profesional de Víctor Eusa ante trabajos de esta índole es muy propia de esta declaración de principios. En la propia Memoria se puede observar la sintonía entre los proyectistas en esta postura tan determinada: *“ En líneas generales hemos procurado suavizar aquellos detalles estructurales reñido con el conjunto armónico de la obra sacrificando a su favor la economía que el cálculo podía proporcionarnos aunque en cantidades insignificantes, es por esto que la fibra media del arco que resulta ser una parábola de 4º grado muy conveniente para la resistencia se halla suavizado en los arranques con un arco tangente a los paramentos de las pilas con lo cual el espesor del arco en dicha región se aumenta favoreciendo su empotramiento.”*³⁷.

Como rasgo importante del acercamiento a las tendencias de la modernidad, que se observará en la trayectoria del los proyectistas y que se pone de manifiesto ya en la propia Memoria de este proyecto, está su idea de la posición de los detalles ornamentales y su coherencia con el material con el que se va a construir el Puente: *“ En cuanto a la ornamentación se ha tenido en cuenta los fines de las obras y el material de que se ejecuta: lo primero nos ha inducido a tratar la parte alta con más riqueza ornamental que la inferior ya que aquella formará parte de una vía urbana y esta se desarrolla en los terrenos próximos al río.”*³⁸. La consideración de la parte alta como formando parte de un vía urbana, como una “calle” en definitiva es crucial para entender la evolución hasta el resultado final de los cerramientos defensivos del Puente desde el interior del mismo. Esta es una visión muy arquitectónica propia de una profesión sensible hacia las características de los espacios urbanos.

También, con respecto al hormigón armado como material principal de la construcción del Puente hay una tendencia decidida: *“ Siguiendo siempre con la idea de buscar formas propias a la estructura de hormigón armado hemos respetado para su decoración y ornamentación las líneas puramente constructivas lo que nos ha llevado a tratar todo con gran ligereza procurando acentuar en un máximo grado las líneas verticales dominantes en este proyecto: con ello hemos conseguido evitar el contraste grande que hubieran producido las pilas por su masa con relación a las demás partes componentes.”*³⁹. Por lo tanto, aquí se observan las intenciones al utilizar y dominar ciertos recursos formales, siempre con líneas puramente constructivas, para obtener un resultado que proporcione gran ligereza a unos elementos que de por sí resultarían muy robustos.

Pero también hay un gran interés en que el perfil del Puente desde su visión lejana tenga una lectura de objeto compuesto en su totalidad con estos mismos criterios: *“Estas mismas pilas, como elementos principales, las hemos acentuado en su parte superior con los motivos ornamentales íntimamente unidos a ellas y con estructura pura y simple de hormigón armado habiendo empleado como elemento auxiliar el hierro ya que su relación con el hormigón no puede ser más íntima y habiéndosele tratado con la mayor sencillez puesto que ese debe ser la impresión dominante de una obra de este género. Era preciso asimismo debido a la gran longitud de este viaducto evitar la monotonía el*

³⁷ *Ibíd.*, p. 4

³⁸ *Ibíd.*, p. 4

³⁹ *Ibíd.*, p. 4

*cansancio que hubieran producido inevitablemente la gran línea horizontal superior, lo que hemos conseguido al acentuar las pilas con los motivos ornamentales que hemos citado, y el punto más alto de los arcos con otros motivos menos importantes que aquellos;*⁴⁰. Probablemente estas apreciaciones constituyen el único testimonio escrito de las intenciones de Víctor Eusa en su intervención como arquitecto en un trabajo como éste. Son argumentos sobre morfología y sobre la composición que normalmente son extraños a la ingeniería, al menos en los tiempos actuales, aunque también es cierto que entonces había ingenieros con una sensibilidad estética muy educada en estos menesteres.

Conferirles una función a los elementos ornamentales más significativos de esta obra también constituye un rasgo de modernidad: *“...de este modo ha quedado resuelto también el problema de la iluminación de un modo íntimo al resto de la estructura evitando así el tener que recurrir mas tarde a la utilización de otros elementos, como por desgracia tantas veces hemos visto en casos análogos, que lejos de mejorar las condiciones estéticas las anulan completamente.”*⁴¹

Y como conclusión de estas tendencias fijadas en la Memoria del Proyecto: *“No se ha hecho un solo despiezo, no se ha variado ni un solo plano de los exigidos por el cálculo, por entender que es preciso avanzar buscando las nuevas formas que exige este material y para ello es necesario antes que todo subordinar a las condiciones del mismo sin temer que en un principio puedan causar extrañeza estas innovaciones ante la rutina de las casas conocidas, respondiendo siempre a la lógica que deben guiar todas nuestras concepciones.”*

No conviene perder de vista que es la empresa constructora “Erroz y San Martín” quién se hace cargo de la aventura de la construcción del Puente. La propia empresa busca a los redactores del proyecto pero también influirá en algunas decisiones que le interesan legítimamente. Es muy probable que la decisión sobre la elección del sistema general de la construcción en hormigón armado fuese compartida y acordada entre proyectistas y constructores, no hay que olvidar que “Erroz y San Martín” tiene una matriz como empresa de carpintería adaptada a la construcción, por lo tanto podemos considerarla como una constructora especialista en encofrados. Pero no solo esto, la decisión sobre el sistema a utilizar en las cimbras para los encofrados se tomará sobre aquella solución que la empresa domina más especialmente frente a otras soluciones que no han ensayado anteriormente. En la Memoria del proyecto, también se trata de la cimbra proyectada: la solución propuesta es una estructura cuajada desde el suelo hasta la posición de los arcos. Esta solución, de entrada puede parecer excesivamente cara si consideramos las grandes luces y alturas de los arcos. Sin embargo, los proyectistas justifican esta solución argumentando que el uso de una estructura de pies verticales empotrados en el suelo y unidos por carreras horizontales en todos los sentidos, convenientemente arriostrados con cruces de San Andrés, les llevará a conseguir una estructura muy estable con escuadrías muy finas optimizadas

⁴⁰ *Ibíd.*, p. 4

⁴¹ *Ibíd.*, p. 5

a través de un cálculo muy ajustado⁴². Primará la estabilidad que pueden conseguir frente a otras soluciones al uso conformadas con castilletes unidos entre sí, cuya estabilidad es más difícil de conseguir con el ancho que precisa este viaducto.

Desde el punto de vista constructivo, la Memoria del Proyecto cita algunas disposiciones de algunos elementos del Puente. Desde el procedimiento de cálculo estructural, cuyo primer paso era elegir el tipo de puente sobre aquellos que el catálogo clasificaba. Se eligieron el número y tipo de bóvedas y como consecuencia se situaron las pilas que no tenían lugar especialmente marcado, dada la uniformidad del terreno en donde se asentarían las cimentaciones. Las directrices de los arcos que mejor se adaptaban a la optimización del cálculo serían las parábolas de cuarto grado y en función de ello, se idearon los tabiques transversales, las pilastras que se dispondrían sobre los arcos, también en una disposición óptima para el cálculo. Del mismo modo, se justifican los espesores de estos tabiques en el frente del alzado del Puente y también la solución de remate contra el tablero. La solución del remate, como se verá en los planos, se conforma mediante bóvedas de hormigón de 50 centímetros de espesor sobre las cuales se podrán empotrar mejor los vuelos de las aceras del tablero. Esta solución solamente se dispondrá en la cara exterior, pues internamente se realizará mediante vigas longitudinales. Este remate tendrá una carga formal muy importante como veremos posteriormente en la propuesta de alzado del puente. Las pilas del puente, una vez superado el arranque de los arcos, serán huecas con objeto de disminuir la carga sobre la cimentación. También se indica el modo previsto de construcción de las diversas juntas de dilatación y las características especiales que tendrá cada uno de los estribos del Puente. Cuando tratan sobre el estribo izquierdo resulta muy significativo que los proyectistas digan: *“La dificultad de este estribo proviene de la característica especial de Alcoy de carecer de vertedero de tierras pues en cualquier otro punto en el que no sucediese esto hubiese sido más económico prolongar el puente.”*⁴³. Aquí podemos ver claramente cómo la solución del gran terraplén del estribo izquierdo fue una imposición programática que recibieron los proyectistas desde la propiedad, que seguramente intentaba extraer beneficios de este elemento constructivo que después hubo que modificar.

Por fin, en el apartado en el que la Memoria trata sobre las cimentaciones, se habla de los resultados de los sondeos practicados en agosto de 1923 y de las coincidencias que se encontraron con aquellos practicados por la Jefatura Provincial de Obras Públicas de Alicante. Esto justifica que los proyectistas disponían de esa documentación que les aseguraba sus datos de partida para el cálculo, el nivel de asiento y la construcción de las cimentaciones. Los elementos de cimentación de las pilas serán entonces amplias plataformas de hormigón que llegarán a hacer trabajar a las gravas

⁴² *“...basta señalar el trabajo a que hemos sometido todas las piezas de madera tanto en lo que se refiere a esfuerzos de tracción como en los de compresión los cuales en ningún caso exceden de 50 kg/cm² aceptando este coeficiente de trabajo que para obras provisionales resulta pequeño...”* Archivo Municipal de Alcoy, expediente signatura 3641 II, Memoria del “Proyecto de Viaducto en Alcoy”, p. 6.

⁴³ *Ibíd.*, p.7

del suelo a menos de 3 kg/cm². Los proyectistas tuvieron prevista una partida para el agotamiento de agua, dada la situación del Puente sobre el lecho del río aunque conocen los datos de sus avenidas y sus tiempos de sequía⁴⁴.

5.2_ La Memoria de cálculo

La Memoria del procedimiento del cálculo del Puente es también un referente de la posición tecnológica de los proyectistas, de su empeño por estar a la última y por consiguiente, de la posición innovadora de este proyecto en su tiempo. Por ello, la parte justificativa del cálculo en esta Memoria ocupa aproximadamente un 73% del documento y aún así, los proyectistas expresan que no exponen todas sus consideraciones para no hacerla demasiado larga.

Una vez decidido el tipo de estructura al que se adscribía el Puente había que proceder al cálculo de sus elementos estructurales: los arcos principales, los estribos, las pilas, los tabiques o pilastrillas y el conjunto de elementos constitutivos del tablero. Dadas las dimensiones del Puente, los proyectistas se dirigen directamente al método que preconiza el señor Zafra en su manual *“Cálculo de Estructuras”* al que ya hemos hecho referencia⁴⁵.

No obstante ellos, en el caso de los arcos como elemento principal del Puente realizaron ajustes propios. La resolución de los cálculos analíticos eran sencillos si las directrices de los arcos eran parábolas de segundo grado aplicando el procedimiento exacto marcado por Zafra, pero aún armando desmesuradamente la sección no conseguían rebajar el espesor de la sección del arco en la clave por debajo de 1'30 metros. Parece que esta circunstancia era objeto de discusión entre los calculistas de la época, de modo que los proyectistas, empeñados en realizar una estructura poco armada de acero y lo más esbelta posible, se acercaron a las experiencias de Geteschi Sejourné, los estadounidenses Hollister & Johnson y Víctor H. Cochrane con su tratado *Design of Symmetrical Hingeless Concrete Arches*, utilizando arcos de directriz de parábola de cuarto grado. Con este camino conseguían espesores de sección menores de un metro con armados ligeros. Aun habiendo avanzado considerablemente con respecto al sistema de Eugenio Ribera, con sus puentes redundantes de cerchas-cimbras metálicas embebidas en el hormigón, como se ha descrito anteriormente, en este Puente de hormigón armado con cuantías ligeras de acero en redondos lisos todavía, no se atreven a optimizar el trabajo del hormigón armado *“hemos adoptado pues el arco de directriz la parábola de cuarto grado dándose espesores algo holgados (fijamos en un metro el espesor de la clave) y armando ligeramente con objeto de suprimir en absoluto el esfuerzo de tracción al hormigón porque creemos que en España no se ha llegado todavía a hacer trabajos en hormigón armado el hormigón a tracción y además porque tratándose del elemento más importante del puente debemos extremar las garantías de seguridad”*⁴⁶.

⁴⁴ *Ibíd.*, p.8

⁴⁵ Ver Capítulo 3.1. *El Hormigón Armado en España en el inicio del siglo XX*

⁴⁶ Archivo Municipal de Alcoy, expediente signatura 3641 II, Memoria del “Proyecto de Viaducto en Alcoy”, p. 9

Para el establecimiento de las sobrecargas de uso del Puente se utilizó la entonces reciente normativa para puentes metálicos del 15 de febrero de 1923, para un puente situado en una población. Se tuvieron en cuenta las solicitaciones del viento y aquellas de los esfuerzos secundarios debidos a la retracción por fraguado y temperatura y a la retracción por compresión. Aunque el método de cálculo arrojaba armaduras asimétricas en las secciones de los elementos constructivos, se decantaron por armaduras simétricas para facilitar la construcción y el anclaje a los elementos colindantes. Del mismo modo, aunque en los cálculos no resultaba necesario, se juntaron los estribos y se colocaron barras inclinadas en las zonas en donde se producía el esfuerzo cortante. También, en el cálculo de las pilastras a pandeo no resultaba necesario el armado pero se colocó por una cuestión constructiva, tal y como se puede observar en las mediciones del proyecto.

En el cálculo del estribo izquierdo se contempló la hipótesis de que el terraplén se iría construyendo paulatinamente como vertedero municipal, y también se partió de la hipótesis de un descimbrado completo a un tiempo de los tres arcos con las sobrecargas más desfavorables.

5.3_ Los planos

Naturalmente, todas estas intenciones volcadas en la memoria del proyecto hay que contrastarlas y complementarlas en el análisis de los documentos gráficos del Proyecto.

El Proyecto que existe en el Archivo Municipal de Alcoy tiene solamente doce planos, claro está que se trata del documento entregado al Ayuntamiento para su aprobación y para cursar los trámites administrativos pertinentes. Resulta obvio que la obra se construyó con más instrucciones gráficas y muchos detalles que los que esta documentación contiene⁴⁷.

⁴⁷ Aunque no hay una lista efectiva que permita seguir un orden y teniendo en cuenta que los planos no van numerados y que tampoco tienen un título genérico ni un cajetín al uso, tal y como lo podemos entender hoy, los planos del proyecto son los siguientes:

Plano de Situación. Escala 1/2000.

Perfil Longitudinal del Terreno por A-B-C-D-. Escala 1/500.

Alzado del Puente. Escala 1/200.

Planta Superior, Sección Horizontal y Planta del Entramado de Vigas. Escala 1/200.

Secciones Transversales Generales y Sección Longitudinal. Escala 1/200.

Sección Transversal del Tablero. Escala 1/25.

Detalle de la Junta de Dilatación, Detalle del Armado del Arco, Detalle del Armado de Vigas y Ménsulas, a escala 1/25 y Detalle de la Cimbra a escala 1/200.

Plano de cálculos gráficos del Arco

Plano de cálculos gráficos de la Estabilidad de la Pila, de la Estabilidad del Estribo derecho y de la Estabilidad del Estribo Izquierdo.

Plano de las líneas de influencia de la Viga Empotrada de 6 metros.

Plano de las líneas de influencia de las Vigas de 3 tramos de 3 metros.

Plano de las líneas de influencia de las Viguetas del Tablero del puente.

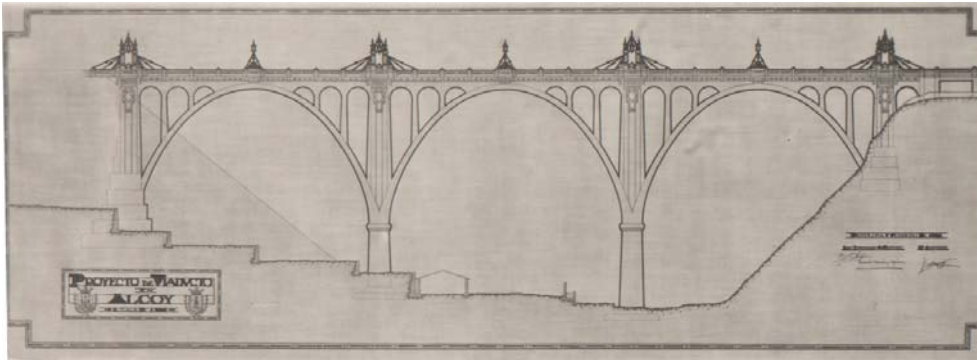


Fig. 181
Plano del Alzado del Puente de San Jorge de Alcoy. Proyecto de febrero de 1924.
(JN)

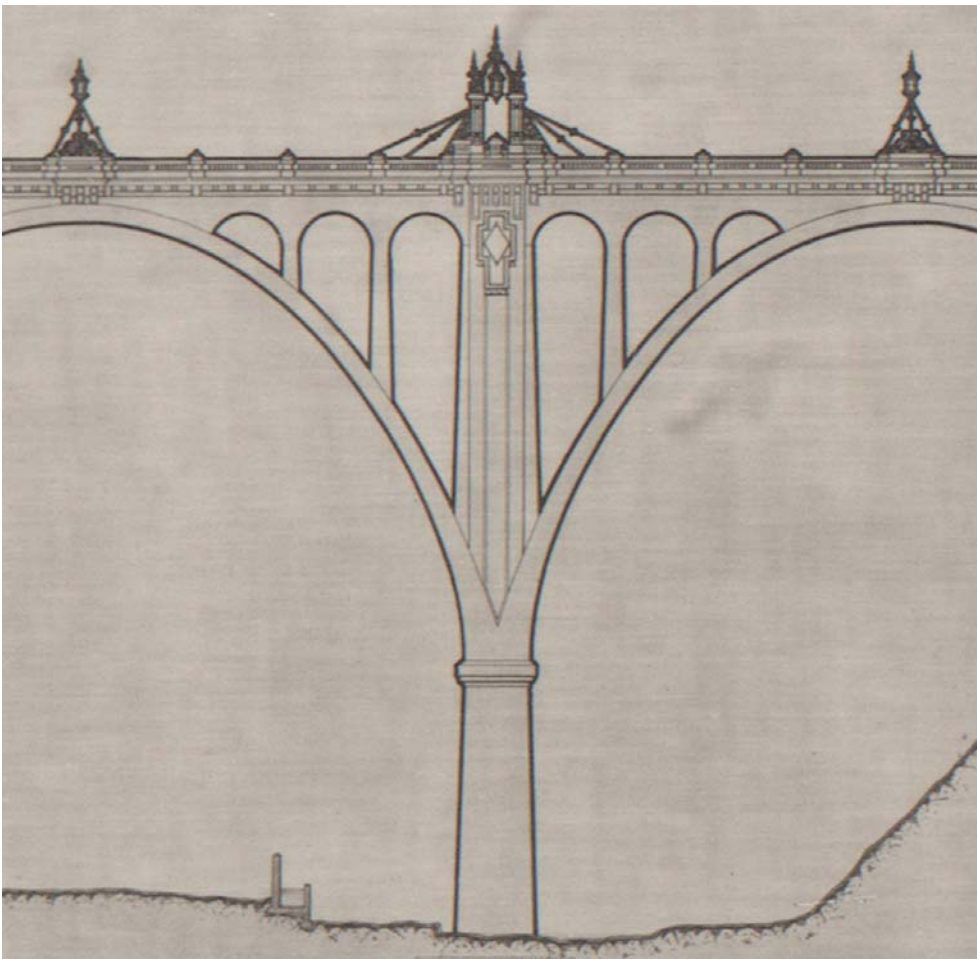


Fig. 182
Detalle del plano del Alzado del Puente de San Jorge de Alcoy. Proyecto de febrero de 1924.
(JN)

5.3.1_ El plano de situación

El primer plano a estudiar es el plano de situación de la obra. Se trata de un plano sin título, sin fecha, sin cajetín, pero también sin la firma de los proyectistas y dibujado a escala 1/2000. Tal vez fue un plano redactado por la oficina técnica del Ayuntamiento de Alcoy que recogió el Proyecto directamente. El plano expone la situación del Puente sobre un ámbito de la ciudad bastante restringido. Puede verse el curso del río *Barxell* desde el puente de María Cristina hasta un poco más abajo de su situación y expresa claramente la posición de las edificaciones afectadas por el trazado del Puente. También, se puede observar la llegada del Puente al centro de la ciudad en su estribo derecho, dando cuenta del estado en que se encontraba la calle de Santo Tomás en ese momento, con edificios construidos en la llegada del puente y entre la plaza de San Jorge y la plaza del Carmen.

La ciudad construida que aparece dibujada se limita a describir una zona del núcleo histórico que recoge la *placeta del Carbó*, la *placeta del Fosar* y la plaza de la Constitución (actual plaza de España); el *Raval Vell* completo con la inclusión de la conexión aún no construida de la calle de San Jaime con la Plaza de Emilio Sala, en la Primera Zona de Ensanche, situada entre la calle Anselmo Aracil (hoy avenida del *País Valencià*) y el propio cauce del río. Sólo aparece un pequeño fragmento del *Raval Nou* pues parece que lo que le interesa al redactor del plano es mostrar únicamente la posición de la calle Polavieja (actualmente San Lorenzo) y la calle San Lorenzo como partes de una nueva ronda de conexión en la ciudad que se creará con la construcción del Puente. Así pues, se establece esta conexión en este plano de servicio desde el Puente, con la apertura de la calle Santo Tomás, la plaza de España, San Lorenzo, la avenida del *País Valencià* hasta el puente de María Cristina, la calle de Alzamora con el paseo de Cervantes hasta el puente de San Roque, expresando la posición del cuartel de infantería y por fin, la carretera de Játiva a Alicante con la posición del puente de la Pechina, el Matadero y las dos estaciones del ferrocarril, como única elemento de la tercera zona de Ensanche de la ciudad. Por tanto, este plano quiere afirmar contundentemente el objeto que persigue la construcción de este Puente. Se muestra con bastante fidelidad el estado en que se encuentra la ciudad en relación con los accesos a la misma en el plano de servicio que establece la carretera, la actual Alameda.

5.3.2_ El perfil longitudinal del terreno

El siguiente plano de carácter general que podemos observar en un orden lógico, es aquel que nos muestra un perfil longitudinal del terreno. Este plano ya aparece con la fecha: "PAMPLONA Y FEBRERO DE 1924" y la firma de los Ingenieros de Caminos Vicente Redón y Carmelo Monzón y Repáraz. Es un plano dibujado a escala 1:500 en donde aparece todavía el alzado del Puente aún muy esquemático pero con la suficiente información para deducir en el primer vistazo que no se trata del puente construido en la realidad. Esto ocurre porque el Puente dibujado está constituido por tres vanos con los arcos

parabólicos y luego, en el margen izquierdo, hay un gran terraplén que llega hasta la calle Valencia, que en realidad es la carretera Játiva-Alcoy, la actual Alameda. Además observamos que el tablero del puente descansa sobre una sucesión de arcos de medio punto que van rematando a las pilastras que surgen de los grandes arcos. Esto se percibe inmediatamente ya que la fuerza iconográfica de estos arcos confiere rápidamente una imagen muy determinada que no se corresponde con la realidad construida, aunque se trate de un dibujo simplificado. Ya en la Memoria se habían advertido las características de este elemento cuya función principal era absorber los esfuerzos de los vuelos del tablero de un modo ampliamente seguro, pero no se manifiesta la carga iconográfica hasta que no se lee en el alzado del Puente. En cualquier caso, el plano pretende mostrar el corte del terreno que hay en una posición paralela a la directriz del Puente pero un poco aguas arriba, de modo que se puedan apreciar las plataformas del terreno y los muros existentes que las van sustentando, pero también, las rasantes planteadas más allá del propio Puente, para la calle de Santo Tomás y para el terraplén que llegará hasta la actual Alameda. Del estribo derecho hacia la calle Santo Tomás aparece un vano simétrico de igual factura que el del lado izquierdo y, después de una pequeña pila, se dispone el paso inferior de la calle San Miguel-calle Purísima. Este paso es un túnel de techo plano que indica que era un requerimiento del programa pues aparece en el plano con una presencia muy definida. A partir de este paso se establece un pequeño acuerdo entre la rasante del tablero del Puente y la que se propone para la calle de Santo Tomás. El plano muestra aquí dos acuerdos entre el desembarco del Puente (en la denominada plaza Herreros) hasta la plaza de San Jorge que ya van poniendo de manifiesto las discrepancias de posibles rasantes para la calle Santo Tomás. Sin embargo, el planteamiento de los proyectistas es un acuerdo corto y una rasante uniforme, de una sola pendiente, hasta la plaza del Carmen. Del otro lado, desde el estribo izquierdo, situado al final del vano del tercer arco, se muestran dos rasantes, una con una suave pendiente descendente que va desde el Puente hasta el eje de la calle Doctor Sempere y a partir de allí, la siguiente rasante se propone horizontal hasta la llegada a la Alameda. Estas son las condiciones que se fijan y que se mantendrían en el momento del replanteo. No obstante, en este plano, que se encuentra en el Archivo Municipal, no aparecen cotas, ni medidas ni tantos por cien de pendientes que aseguren la efectividad del replanteo en la obra.

5.3.3 El alzado del puente

Después del plano anterior conviene analizar el plano donde aparece el Alzado del Puente ya que la incertidumbre provocada por las diferencias con la realidad constructiva observada anteriormente nos predispone a ello. De inmediato se entiende que se trata de un plano más arquitectónico. Dispone de un recuadro con los cantos recortados y retranqueados a la manera *Déco* que ya presenta una tendencia clara del redactor del plano hacia posiciones “modernas”, al menos en el ámbito del grafismo. Es el único plano en el que aparece un cajetín en el que se puede leer *Proyecto de Viaducto en Alcoy* y la escala del dibujo a 1:200 en el extremo inferior izquierdo.

En el extremo inferior derecho aparece la fecha y la firma de los Ingenieros de Caminos. Junto a las firmas de ellos aparece claramente la única firma de “*El Arquitecto*” Víctor Eusa de todo el Proyecto, en cierto modo ilegible pero auténtica.

El dibujo comprende solamente el alzado del Puente visto desde aguas arriba desde el estribo izquierdo hasta el estribo derecho con la definición del paso de la calle San Miguel-calle Purísima. El alzado surge desde el corte del terreno con la expresión en proyección de las cimentaciones de pilas y estribos pero también, con la indicación de los muros que sustentan las plataformas del terreno. La escala a la que está dibujado el alzado ya permite definir más precisamente los detalles “ornamentales” del Puente y así se pueden observar perfectamente las intenciones de los adornos de las pilastras y la composición del remate de los vuelos del tablero, de las barandillas y de las “*columnas decorativas*” en los remates de las pilas y estribos, y en los centros de las bóvedas.

A primera vista se observa claramente que el Puente proyectado sólo se parece al construido en los grandes arcos y en las pilastras. Tal vez en el alzado de las ménsulas que soportan el vuelo del tablero. Pero, como antes se ha citado, la presencia de los arcos de medio punto en el remate de las pilastrillas o tabiques que arrancan de los arcos es muy contundente. Además, la misma manera de dibujar las líneas que separan macizos de vacíos en el dibujo, con un grosor más acentuado para precisamente marcar tales vacíos, una costumbre típica de la época para perfilar los volúmenes en los alzados arquitectónicos, ayudan a acrecentar el protagonismo de tales arcos.

Las pilas del Puente, que tienen una masa considerable, vienen tratadas por el arquitecto con determinación colocando unas pequeñas estrías coronadas por una especie de cruz para conformar una imagen más vertical. El remate de las dos estrías tiene una proporción justa para observarse desde la lejanía y viene dispuesto bajo el peso y la composición de las ménsulas que frontalmente aparecen como elementos muy rectangulares. Se podría decir que en este remate, el arquitecto ha estado jugando con elementos cuadrados y rectangulares como si de una composición gráfica plana se tratara. Esta especie de cruz se enmarca en la corona que conforman las ménsulas y se conforma con retranqueos de doble línea, que después se habrían de encofrar, dejando en el interior un rombo. Esto es puramente un recurso iconográfico *Déco*, no obstante, tanto la base de la cruz, como sus brazos vienen rematados inferiormente por una especie de “gotas” a la manera clásica en la que se remataban los triglifos de los frisos.

Con esta ornamentación, este elemento del Puente es un tanto extraño y discordante con el tratamiento que se le da a la cornisa del alzado general en la barandilla y en las columnas decorativas.

Las barandillas están conformadas con secuencias de balaustres que se vienen jalonando con unas piezas macizas colocadas encima de cada una de las pilastras que arrancan de los riñones de los arcos. Este ritmo viene interrumpido por la posición de las columnas decorativas que se localizan justo encima de las pilas del puente y encima de las claves de los arcos, con formas distintas para cada una de estas dos posiciones.

Los elementos situados sobre las pilas son una especie de pórtico construido en hormigón que alberga una luminaria entre los dos pilares. De los pilares extremos parten unos tirantillos metálicos que inducen a pensar que tiran del tablero del puente de una manera casi testimonial. Los elementos situados sobre las claves de los arcos son una especie de farolas que albergan también una luminaria y del mismo modo que antes, presenta unos tirantillos incipientes.

Al observar tanto las barandillas como las columnas, se nos antoja pensar que tienen un carácter “ecléctico” en la línea de la tradición muy extendida por el territorio español, a pesar de la presencia de los tirantillos. También, queda la discusión de la conveniencia de la utilidad de los arcos de medio punto con su peso iconográfico que del mismo modo está más cerca de las voluntades eclécticas o, incluso, historicistas de la época. Pero lo que está claro es que son “decoraciones” contradictorias iconográficamente con aquellas que se plantean en las pilastras. Entonces, podemos preguntarnos si existe alguna discusión interna entre el equipo de proyectistas o si simplemente se trata de un debate personal del arquitecto. Solo se pueden plantear hipótesis: la necesidad mecánica de las vigas longitudinales situadas sobre las cabezas de las pilastras y conformadas con arcos de medio punto, parece una imposición de los ingenieros, si además tenemos en cuenta que es una solución recurrente en otros puentes; pero también hay que pensar en la posición del arquitecto y en la época en que se desarrolla este Proyecto. Probablemente habría habido alguna prevención contra el rechazo de la propiedad si el diseño “decorativo” hubiese sido demasiado radical, demasiado moderno en definitiva, de modo que es posible que se decantara hacia una solución más “comprensible” en primera instancia, anunciando tímidamente indicios de modernidad en las pilastras, pues al fin y al cabo son elementos cuya visión no es tan inmediata como en los otros casos. Finalmente, como puede observarse en la obra construida que nos ha llegado, ganó la voluntad de “modernidad”.

5.3.4_ Las plantas

A continuación hay un plano que muestra la planta superior del Puente, una sección horizontal a media altura y la planta del entramado de las vigas. Este vuelve a ser un plano en el que aparece únicamente la fecha y la firma de los Ingenieros de Caminos. En el plano aparecen dos plantas dispuestas una sobre la otra. El dibujo superior está partido en dos: en la parte izquierda aparece la planta superior del tablero con la expresión del ancho de la calzada uniforme, la posición en los bordes de los dos tipos de columnas decorativas situadas sobre ménsulas especiales y la posición de las barandillas con sus pilastras rigidizadoras. La parte derecha nos muestra la posición de las vigas que soportan el tablero del puente, inmediatamente inferiores al mismo. Se advierte la distinta configuración de las vigas y de las ménsulas

sobre las que se apoyan las columnas decorativas, según la posición que ocupan, las que soportan los vuelos de las aceras y las que coronan las pilastras que arrancan desde los riñones de los arcos. El dibujo inferior es una sección horizontal que corta al Puente a una altura media. Se observa la sección de las pilas por encima de los arranques de los arcos en donde se aligeran siendo huecas. También, se pueden ver las pilastras o tabiques seccionados que parten de los riñones de los arcos y cómo tienen una sección en T, de modo que ofrecen una visión en el alzado más robusta por las necesidades de proporción del alzado. Y cómo, curiosamente, la sección de los arcos va disminuyendo asimétricamente en su lado exterior, siendo estos arcos más anchos en su parte inferior que en la clave, pero manteniendo la alineación solo en la parte interior. Se trata pues de un plano descriptivo de la forma constructiva de estas piezas. Solamente los retranqueos de los vuelos de las zonas en donde se asientan las columnas decorativas aparecen como elementos que nos puedan recordar a unas formas pertenecientes al *Déco*.

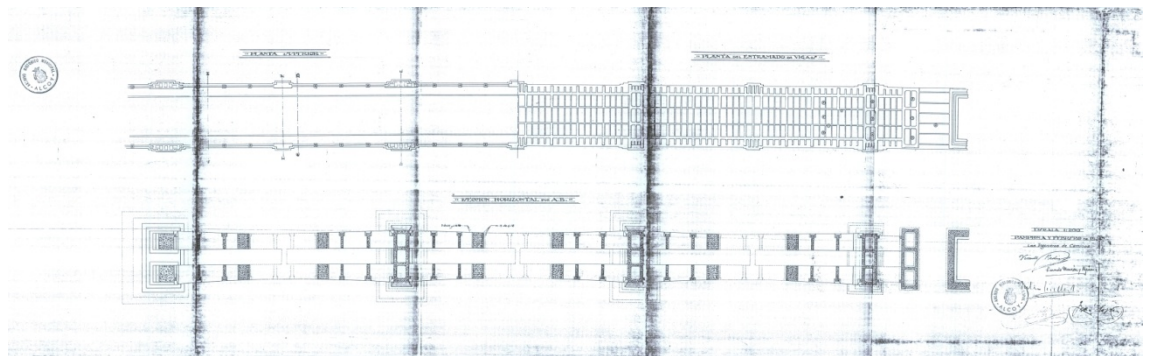


Fig. 183
Plano de plantas del Puente de San Jorge de Alcoy. Proyecto de febrero de 1924.
(AMA)

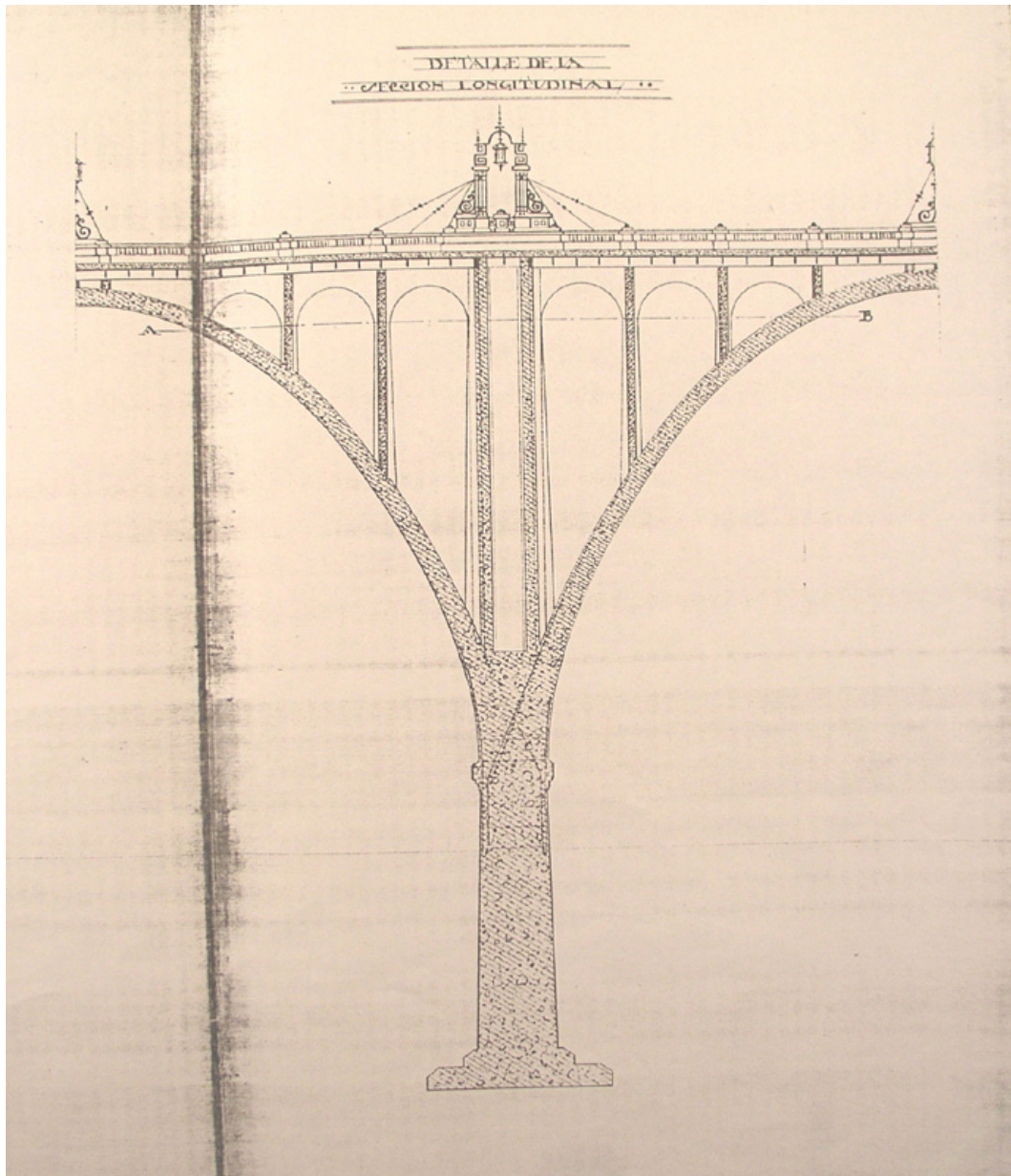


Fig. 184
Detalle de la Sección longitudinal del Puente de San Jorge de Alcoy. Proyecto de febrero de 1924.
(AMA)

5.3.5_ Las secciones transversales

Seguidamente, dentro de los planos que representan la generalidad de la obra, aparece un grupo de secciones transversales. Es un plano dibujado todavía a escala 1:200 que dispone de la fecha y de la firma de los Ingenieros de Caminos y en el que hay cuatro secciones, un detalle de la sección longitudinal por el eje del Puente, que comprende el espacio entre las dos claves de dos arcos consecutivos y una pila; a continuación se presenta una sección transversal por el eje de una de las pilas, una sección transversal por la clave de uno de los arcos y finalmente, una sección transversal en la zona de los riñones de uno de los arcos. Tanto en el detalle de la sección longitudinal como en la sección transversal por el eje de la pila, puede observarse el detalle general del armado de los arcos y su empotramiento en la base de la pila que es totalmente maciza de hormigón en masa. También se pone de manifiesto la esbeltez de los tabiques que parten de los riñones de los arcos y cómo las pretendidas razones de proporción llevan a los proyectistas a colocar en el frente del alzado los ensanchamientos y los arcos de medio punto superiores, por aquello de dar una imagen más ajustada. Esta circunstancia compositiva y para nada estructural, según han expresado los propios proyectistas en la Memoria, es contradictoria con las utilizadas en algunos puentes contemporáneos en los que la esbeltez se manifestaba abiertamente y en cambio, los ornamentos y las proporciones de los elementos dispuestos en el tablero, eran más retrógrados. En las secciones transversales por la clave y por los riñones del arco puede observarse la sección variable propuesta para el desarrollo de los arcos, el ensanchamiento en T de los tabiques que soportan al tablero y las distintas ménsulas que se proponen para sustentarlo, todas ellas con formas que retrotraen todavía a las molduras clásicas. Un detalle sorprendente es la disposición de unos huecos rematados con arcos de medio punto situados en los arranques de los tabiques sobre el arco, cuya función era ofrecer un paso que recorriera la parte superior del mismo.

5.3.6_ La sección del tablero

Después de los planos generales vienen dos planos de los detalles, uno de ellos es un detalle de la sección transversal por el tablero del Puente. El plano tiene la fecha y la firma de los Ingenieros de Caminos y está dibujado a escala 1:25. Es una sección asimétrica que nos muestra el tablero en un corte situado en el centro de un vano, por la clave de uno de los arcos de medio punto situados entre dos tabiques. El corte coincide con el centro de uno de los tramos de la barandilla entre las ménsulas más cortas. Sin embargo, la proyección de los alzados posteriores es deliberadamente asimétrica para expresar a la izquierda el perfil de una de las columnas decorativas que se sitúa sobre la pila y, en cambio, en la parte derecha, aparece el vuelo destinado a la columna dispuesta sobre la clave del arco, pero esta vez sin la presencia del remate metálico constituido por una farola atirantada. En este detalle,

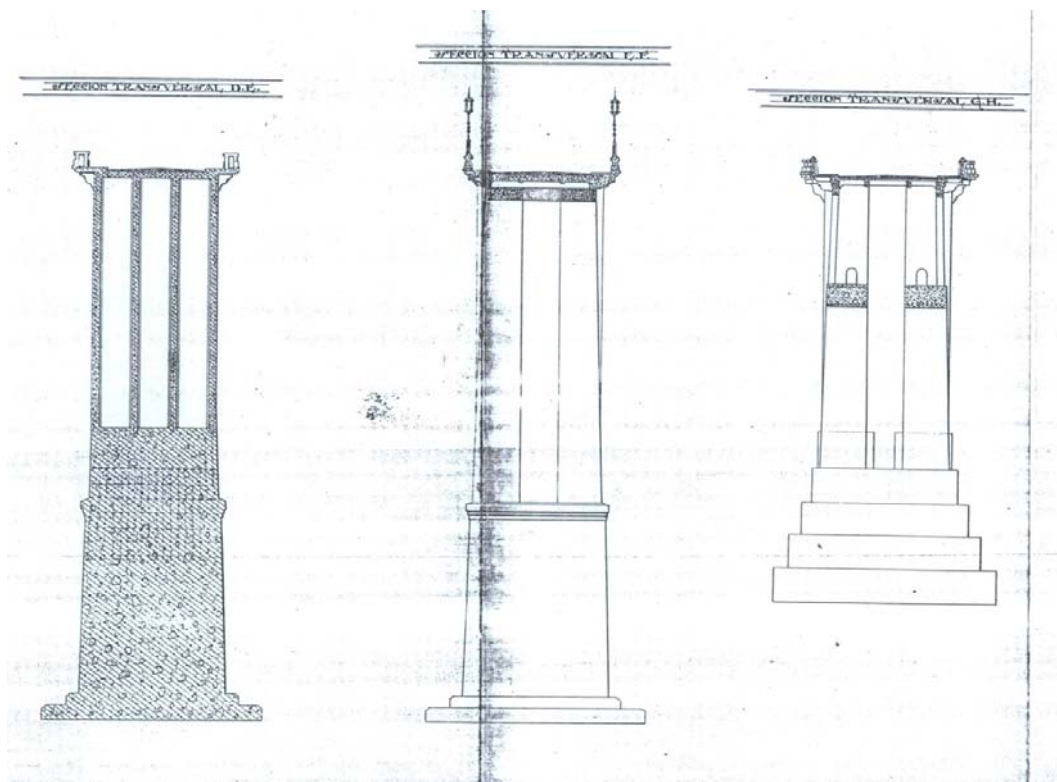


Fig. 185
Secciones transversales del Puente de San Jorge de Alcoy. Proyecto de febrero de 1924.
(AMA)

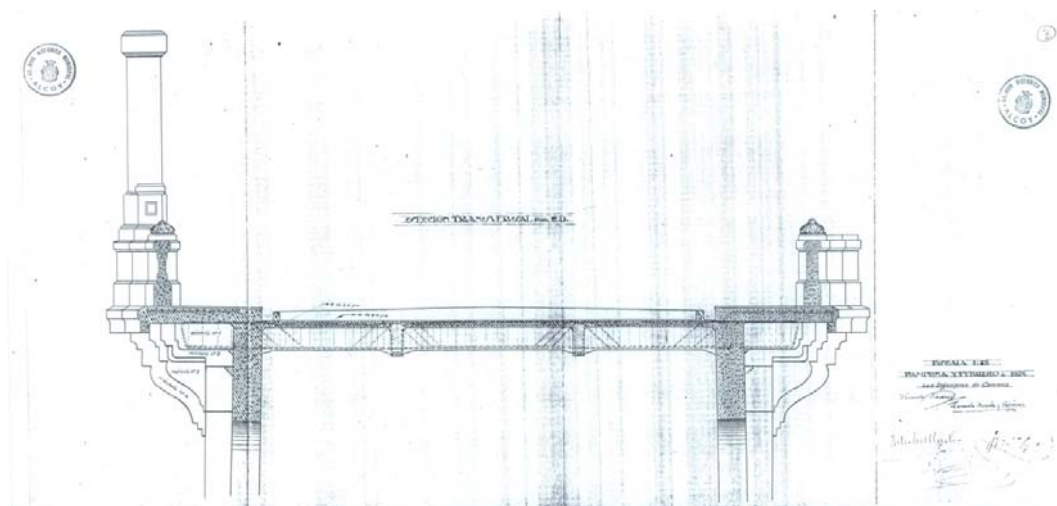


Fig. 186
Detalle de la Sección transversal del tablero del Puente de San Jorge de Alcoy.
Proyecto de febrero de 1924.
(AMA)

podemos observaren como la viga longitudinal que recorre los frentes de los tabiques y que va conformando los arcos de medio punto, es una pieza de hormigón en masa en los vanos entre tabiques, es decir, estos arcos de medio punto no están armados. También, pueden observarse los cuatro tipos de ménsulas propuestos para el soporte de los vuelos de tablero convenientemente numerados y el detalle del armado de las vigas que conforman el tablero. Los detalles de los balaustres con sus remates en las pilastras intermedias e incluso, los detalles de las bases de las columnas decorativas son un tanto toscos y despreocupados. Sin embargo, sorprenden los detalles del canal longitudinal para la recogida de aguas pluviales conformado en hormigón, para el confinamiento de los pavimentos, tanto del paquete de la calzada, acotado entre dos bordillos de hormigón con unos pequeños angulares metálicos que protegen los cantos, como en las aceras con la presencia de un angularcillo, esta vez posterior a la colocación del pavimento, que lo remata en el borde de las aceras. Finalmente no se construyeron de este modo, sino que el canalillo para la recogida de aguas se conformó mediante dos bordillos de piedra natural y una pieza, también de piedra, en la base.

5.3.7_ Los detalles

El otro plano contiene varios detalles de diversa índole. También tiene solamente la fecha y la firma de los Ingenieros de Caminos y cada detalle tiene la escala justa para establecer aquello que quiere expresar. En la parte izquierda del plano está la definición a escala 1:200 de la cimbra de uno de los arcos parabólicos del Puente. Se trata de un alzado, una planta y una sección que explican todo el complejo entramado de madera necesario para la construcción del arco. A continuación, se muestran los detalles de los armados de todas las vigas y de las diferentes ménsulas previstas en el tablero del Puente a escala 1:25. Después, a escala 1:100, se define el armado del arco parabólico con los arranques de los tabiques y la armadura especial para los esfuerzos cortantes. Aquí puede verse cómo el arranque del arco desde la pila tiene un tramo de arco circular, con un radio de 17'45 metros y a partir de allí se desarrolla el arco parabólico. Esta solución se realiza así para resolver bien el problema de la tangencia con la base de la pila de modo que el acuerdo sea continuo. Por último, un detalle dibujado a escala 1:25 en dos dibujos, uno de planta y otro de alzado, nos muestra el modo de construir las juntas de dilatación en la coronación de las pilas. En el alzado pueden observarse, con mayor claridad si cabe, los detalles ornamentales de los remates de estas pilas.

Por último, el Proyecto contiene los planos de los cálculos gráficos agrupados en cuatro planos dedicados al arco parabólico, a la estabilidad de las pilas y estribos y a las líneas de influencia de las distintas vigas del tablero del Puente. También en estos planos, aparecen la fecha y las firmas de los Ingenieros de Caminos.

5.4_ El pliego de condiciones

Este documento general que con el tiempo acabará siendo casi un documento tipo, en este caso es un Pliego escueto y relativamente corto, como serían los pliegos de todos los proyectos del momento. No obstante, en este Pliego se especifican los distintos tipos de hormigón referidos a la cantidad de cemento que tendrán en la dosificación para cada elemento estructural y los tipos de materiales a emplear. Dado que se trata de una obra civil con poca variedad de materiales y de unidades de obra, la longitud de las especificaciones también es reducida.

Son curiosas algunas especificaciones relativas a la puesta en obra del hormigón en las bóvedas y los tabiques, en cuanto al uso del riego con lechada de cemento (una parte de cemento y dos de arena) para el acoplamiento de distintas etapas de construcción (nunca mayores de 48 horas) sobre superficies rugosas de la etapa anterior. O también, el uso de la lechada de cemento en los lugares en los que la cantidad de acero confiera dificultad al macizado de los elementos estructurales. Este procedimiento también se especifica para el hormigón a utilizar en los elementos decorativos y en los voladizos.

Con respecto a las cimbras, el Pliego ratifica que la operación del descimbrado de las bóvedas se realizará por el sistema de vaciado de la arena de las cajas fundidas que se construirán en la base de los pies derechos en su arranque desde el suelo.

El Pliego fija que el plazo de ejecución de las obras será de 20 meses

5.5_ El presupuesto

El presupuesto de ejecución material del Puente fijado en el proyecto asciende a la cantidad de 1.123.325'68 pesetas. A esta cantidad se le añade un 15% para el beneficio industrial y los honorarios de los proyectistas (12.000 pesetas en concepto de redacción del proyecto y 33.000 pesetas en concepto de dirección de las obras) lo que arroja un presupuesto total de 1.336.824'53 pesetas. Hay que recordar que el proyecto está fechado en febrero de 1924.

Se trata de un documento ya muy normalizado, con un estado de mediciones suficientemente explícito para la reducida cantidad de unidades de obra que tiene el Puente. El resto de los apartados del Presupuesto son los acostumbrados: precios de mano de obra de la época, precios de los materiales, precios de unidades de obra y precios descompuestos, un presupuesto general y el resumen por capítulos. Pues bien, cinco son los capítulos del presupuesto. Movimientos de tierras, hormigones, carpintería, hierros y varios. Las cantidades de presupuesto que consumen los cuatro primeros capítulos son razonables teniendo en cuenta el tipo de obra del que se trata, pero en el capítulo de varios, se expresan concretamente los elementos que forman parte de la decoración del Puente: 16 columnas

decorativas de cemento armado, 8 decoraciones metálicas en el centro y laterales de las columnas y 6 decoraciones en los centros de las bóvedas. Todos estos elementos están dispuestos en los cerramientos del Puente como hitos especiales de los antepechos de las defensas del tablero. También hay una partida importante dedicada a los repasos de los paramentos exteriores de todas las fábricas.

Pero tal y como cuentan los proyectistas al final de la Memoria del proyecto, la inversión en elementos que contribuyen al embellecimiento del puente es cuantiosa:

“Como puede verse, por la descripción del proyecto, su ornamentación ha requerido un gasto considerable, pero que se ha considerado necesario dada la situación que ocupará el puente; ahora bien, suprimida esta y atendiendo solamente al objeto práctico de la obra se puede fijar en SETENTA MIL PESETAS la economía que se podía obtener”⁴⁸.

La cantidad en la que se fija este concepto de “ornamentación” como una partida añadida y prescindible, supone un 6’23% del presupuesto total del Puente. No deja de ser muy significativo que los proyectistas se alineen en la convicción de que la ornamentación puede ser suprimida y que con lo realmente funcional, habría un ahorro.

6. La contratación de la obra

El 17 de diciembre de 1924, la empresa constructora Erroz y San Martín, envía una carta al Alcalde de Alcoy remitiéndole un borrador del contrato (bases de la escritura pública) *“...para la construcción del Viaducto que ha de unir la calle de Sto. Tomás con el Nuevo Ensanche...”*⁴⁹. En esta carta expresan las siguientes consideraciones previas tratadas en una reunión celebrada la semana anterior entre el Ayuntamiento de Alcoy y el señor Erroz: avisan previamente de las posibles desviaciones presupuestarias que podrá tener la obra con respecto a los aumentos de volumen de las cimentaciones debidas a las dudas que entonces tenían sobre la calidad del terreno⁵⁰, expresando que no serían superiores a 500.000 pesetas; que el préstamo que pidieron a la empresa para financiar la obra al 6% debiera ser al 6’5%, de otro modo no podrían asumirlo y por último, que apremiaba la decisión municipal sobre la adjudicación de la obra, no fuera que les encargaran otras obras que tenían previstas por la zona y entonces no pudieran hacerse cargo de la misma.

⁴⁸ Archivo Municipal de Alcoy, expediente signatura 3641 II, Memoria del “Proyecto de Viaducto en Alcoy”, p. 37

⁴⁹ *Ibid.*

⁵⁰ Todo esto a pesar de que los proyectistas ya habían realizado investigaciones del terreno en agosto de 1923, cuando confirmaron los resultados de los sondeos que Obras Públicas había realizado en 1919, tal y como se expresa en la Memoria del proyecto. Aún así, la empresa procuró tomar todas las precauciones posibles. Archivo Municipal de Alcoy, expediente signatura 3641 II, Memoria del “Proyecto de Viaducto en Alcoy”, pp. 7-8

Por lo tanto, la empresa constructora plantea ya algunas de las cuestiones que se han convertido en típicas a lo largo del tiempo hasta la actualidad, que pueden albergar posibles desviaciones en el coste final de las obras. En un proyecto sin datos previos de las características mecánicas del suelo en donde se tiene que asentar la obra, está claro que puede generar variaciones, en más o en menos, sobre lo previsto por los proyectistas. Pero ante las dudas, conscientes o no, de la empresa constructora, ya empezaba a considerarse normal la inclusión de ciertas cláusulas en el contrato que aseguraran la posición de cada parte en estas circunstancias. En este caso, a pesar de que los proyectistas ya habían realizado investigaciones del terreno en agosto de 1923 y éstos habían confirmado los resultados de los sondeos que Obras Públicas había realizado en 1919⁵¹. Aún así, la empresa constructora procura tomar todas las precauciones posibles.

Por otro lado, se atisba en este escrito los intentos municipales de encontrar financiación para la construcción del Puente. De su lectura se desprende la negociación entre la empresa constructora y la propiedad sobre un sistema de financiación por parte de la empresa. Este sistema significaría una posición de cierta dependencia en las relaciones y decisiones técnicas sobre la obra que probablemente, debieran haber sido vigiladas de un modo más ecuánime.

También, es típica la presión de la empresa constructora en apremiar la decisión sobre la adjudicación de la obra con miras a organizar su cartera de pedidos por la zona, cosa que seguramente era cierta como hemos visto en las ciudades de Murcia y Valencia. Esto impone cierta presión sobre los agentes municipales ya de por sí presionados por la necesidad de la infraestructura y también, por la envergadura de la aventura.

El mismo día 17 de diciembre de 1924, Secundino Erroz escribe desde Pamplona a José San Martín a Alcoy advirtiéndole del envío de la documentación sobre el modelo del contrato para el Ayuntamiento. Le enviaba copia de toda la documentación para que se lo estudiara, sobre todo haciéndole fijar su atención en las reservas del contrato y en los precios unitarios fijados por los ingenieros redactores del proyecto, sobre los que expresa sus seguramente bien fundadas quejas.

Pues bien, en primer lugar, la empresa constructora plantea un borrador de contrato que somete al estudio del Ayuntamiento.

En la parte del borrador que trata de la descripción de la obra se habla de un Viaducto de hormigón armado de 156 metros de longitud, sobre un proyecto redactado en febrero de 1924, teniendo en cuenta que la redacción del proyecto se hizo para que “...el Ayuntamiento hiciese las obras por los procedimientos corrientes...”, pero dado que el procedimiento esperado no ha dado resultado, la empresa constructora insta a colocar en el documento del contrato todas las dudas que pudieren surgir a lo largo del periodo de vigencia de tal documento. Aquí se pone de manifiesto la posible premura con la que se exigió un proyecto que debería haberse sometido a una serie de requisitos administrativos de la supervisión “pública”, en un programa de subvenciones que no dio el resultado esperado, como ya se ha citado anteriormente.

En el documento se cita que el plazo de ejecución de las obras se estima en 20 meses a partir de la firma del acta de replanteo. Si comparamos la envergadura de la obra con los medios técnicos y auxiliares de los que se

⁵¹ Ver epígrafe. 5.1. *La Memoria*

disponía en aquel tiempo, podemos pensar que el plazo de ejecución es muy parecido a los que se fijan en la actualidad con respecto a obras de similares características. Quizás las mermas tecnológicas del momento en relación con los tiempos actuales, fueron equilibradas con un alto aporte de mano de obra. No obstante, con respecto al plazo de ejecución, se estipula el modo de controlar las posibles ampliaciones de plazos en función de las liquidaciones finales. Se establece una penalización de 100 pesetas diarias de multa por los retrasos no considerados "por razones de fuerza mayor". Por lo tanto, podemos observar las precauciones de ambas partes contratantes con respecto a las más que probables desviaciones de los plazos que puede conllevar una obra de estas características. Algo de lo que la empresa constructora era plenamente consciente a la vista del proyecto, una circunstancia que siempre es muy difícil de controlar desde el principio, a pesar de haber estudiado concienzudamente un proyecto. Siempre se genera dependencia de los suministros, de las dificultades técnicas sobrevenidas y de la adaptación del funcionamiento de una empresa en un entorno determinado y todo ello puede hacer variar estos plazos.

En las cláusulas relativas a los costes de la obra, se fija un presupuesto total de 1.336.824'53 pesetas. Pero se cita también que el Ayuntamiento pagará las liquidaciones de las obras en diez años, si no se supera el presupuesto en un 10% del presupuesto establecido, al 6'5 % de interés. Igualmente se fija que el presupuesto se pagará por certificaciones mensuales, tal y como viene siendo costumbre. Se establece que la cantidad asignada a los Gastos Generales y al Beneficio Industrial de la empresa será del 15% sobre el presupuesto de ejecución material de la obra.

Como ya se ha dicho y con carácter previo al inicio de las obras, en el propio documento se establece la necesidad de realizar unos sondeos geotécnicos que pagará el Ayuntamiento, extremo que materializa las prevenciones expresadas en la carta previa remitida al Ayuntamiento desde la propia empresa. Pero también, el documento recoge la existencia todavía de tres inmuebles por derribar en la calle Santo Tomás que afectan a la obra en ese punto. Esto es una muestra de las dificultades que existían todavía en la tramitación de la apertura de la calle que acompañarían al desarrollo de la obra y que producirían efectos determinantes.

Con respecto a las unidades de la obra, hay algunas estipulaciones que son relevantes para la historia del desarrollo de la misma:

En primer lugar, sorprende una cuestión fundamental: los terraplenes necesarios para acceder a los estribos del Puente quedan fuera del proyecto y serán construidos por el Ayuntamiento. En el caso del estribo derecho, en el lado del centro de la ciudad, parece una cuestión de menor importancia justificada por el desarrollo de la obra de la apertura de la calle Santo Tomás que gestiona directamente ya el propio Ayuntamiento. Pero en el caso del estribo izquierdo, el terraplén que hay que construir para alcanzar el nivel del tablero del puente es considerablemente grande. Por un lado, se trata de una cuestión seguramente habitual para el Ayuntamiento de Alcoy, ya que estos terraplenes se convierten en vertederos sobre los que puede extraer cánones que financien al menos la obra de tales terraplenes cuando no se vislumbren mayores beneficios. No obstante, la dimensión de este terraplén debería haber alarmado y predispuesto a un control más exhaustivo por parte de los técnicos municipales hacia las consecuencias que posteriormente aparecieron. Mucho más habitual es la estipulación sobre las excavaciones que el proyecto

necesitaba. En este sentido, el borrador del contrato especifica que las excavaciones que realmente se realicen, así como sus apuntalamientos, acodalamientos, etc., se medirán en obra y se abonarán con arreglo a los precios establecidos en el proyecto.

En segundo lugar, para establecer un control económico de la obra, se estipula la creación de un libro de registro de materiales que entrarán al tajo (maderas, hierros, herrajes, esparto, escaleras, etc.), éste será supervisado por un representante del Ayuntamiento.

Y por último, se fija una cantidad para pagar las pruebas de carga a realizar al final de la obra, que deberán estar a cargo del Ayuntamiento. También, se corrige la cantidad de juntas de dilatación que tendrá el Puente, puesto que parece que el proyecto tenía un error tipográfico con respecto a esta unidad de obra.

Al final del documento se precisa la intervención de un técnico municipal a cargo del Ayuntamiento “... que comprobará y dará su conformidad a las variantes que el Director de la Obra pueda introducir durante la construcción...” por necesidades de la cimentación. Y como colofón, para que constara en el documento que se elevaría a escritura pública, la propia empresa sugiere la importancia del Puente en el siguiente texto: “... no en balde se trata de la obra de hormigón armado más importante de España y que ocupará uno de los primeros lugares de las construidas en el extranjero.”⁵²

El 16 de enero de 1925, siendo Alcalde de Alcoy, Enrique Albors Raduán, el Ayuntamiento en su sesión plenaria extraordinaria acuerda la aprobación de todo el documento de contratación con el mandato de modificación de las cláusulas sugeridas por el Ayuntamiento al borrador de la empresa constructora. Al día siguiente se pide al Gobernador la publicación en el Boletín Oficial de la Provincia del acuerdo y se expide un edicto para la exposición pública de las cláusulas de la contratación de las obras con vencimiento para el 5 de marzo de 1925. También se hace público el acuerdo plenario en dos periódicos: “La Gaceta de Levante” y “La Daga”. Además en el periódico “La Voz del Pueblo” se publica el anuncio de la construcción del puente⁵³. No habiendo alegaciones o reclamaciones públicas, el 10 de febrero de 1925 se acuerdan entre las partes las cláusulas definitivas del contrato. El 25 de febrero de 1925 se aprueba por el Gobierno Civil de la provincia la contratación de la obra y el 26 de febrero de 1925 se aprueba definitivamente en el Ayuntamiento de Alcoy. La partida presupuestaria de la contratación de la obra del Puente de San Jorge se destinaría a los presupuestos municipales de la 3ª zona de Ensanche.

El 13 de marzo de 1925, la empresa “Erroz y San Martín” envía una carta al Alcalde de Alcoy adjuntando un plano del perfil del terreno y una planta del puente para poder efectuar las debidas expropiaciones, citándose que el Puente afecta a una casa situada en la posición del estribo izquierdo y que en este lado izquierdo, la primera pila del Puente afecta a un pequeño ángulo de la fábrica de tintes allí situada. Parece que las cimbras previstas para los arcos del Puente se disponían sobre parte de esta propiedad. También, ponen de manifiesto en esta carta que la segunda pila se sitúa sobre un canal de riego y que siguen existiendo una serie de casas a expropiar y derribar en el estribo derecho.

⁵² Archivo Municipal de Alcoy, expediente signatura 3641 I y II

⁵³ El 17 de enero de 1925, el semanario “La Voz del Pueblo” anuncia la construcción del puente. Archivo Municipal de Alcoy, expediente signatura 3641 (I y II)

Finalmente, el 19 de mayo de 1925 se firma la escritura pública del contrato entre el Ayuntamiento de Alcoy y la empresa “Erroz y San Martín”. El alcalde de Alcoy es Enrique Albors Raduán. Este mismo alcalde, escribe el 24 de mayo de 1925 al Dictador Primo de Rivera un “panegírico” con la historia de la tramitación del expediente con objeto de conseguir dinero para la construcción del puente⁵⁴.

7 El desarrollo de la obra

Todo proyecto se complementa o se modifica con detalles, profundizaciones y ajustes de lo proyectado durante el periodo de la construcción de la obra. Pero además, en el tipo de obras como estas se dan circunstancias y acontecimientos que modifican el devenir de las mismas. Por ello es importante recorrer el relato de la construcción del Puente de San Jorge para conocer los cambios que tales vicisitudes le imprimieron sobre lo que se había previsto en el proyecto.

En todo el expediente municipal del Puente de San Jorge no hay documentación alguna que certifique la presencia o la colaboración expresa en Alcoy del arquitecto Víctor Eusa durante la construcción del mismo. En cambio sí hay documentos mensuales de los ingenieros sobre las certificaciones de la obra. Tampoco hay documentación en el entorno del arquitecto que acredite su presencia en Alcoy, tanto en el periodo de redacción del proyecto como durante la realización de la obra.

El 20 de agosto de 1925, un oficio del Arquitecto municipal Vicente Pascual expresa la realización de sondeos en los apoyos de la primera pila del puente a 3’80 metros de profundidad en los que *“se vio clara la uniformidad y resistencia de tales terrenos”*.

El 22 de agosto de 1925, el entonces Alcalde de Alcoy, don Miguel Payá Pérez, Marqués de San Jorge, hace una proposición oficial al plenario del Ayuntamiento de Alcoy para dar nombre definitivamente al Puente como “Puente de San Jorge”, proposición que aprueba el pleno municipal el 26 de agosto de 1925.

El 1 de octubre de 1925, a las 12:00 horas, se firma lo que ahora llamaríamos el **Acta de Viabilidad** de la obra, pues Julio San Martín Iribarren por parte de “Erroz y San Martín” firma el Acta de Cesión y Recepción de todos los terrenos necesarios para la construcción del Puente. Se fija entonces el Acta de Replanteo para antes de dos meses, en el día 1 de diciembre de 1925.

El 27 de noviembre de 1925, a las 16:00 horas, firman el **Acta de Replanteo** de las obras Secundino Erroz Lander, Carmelo Monzón y Repáraz, El Marqués de San Jorge: Miguel Payá Pérez, Alcalde de Alcoy y el Secretario del Ayuntamiento. El Acta de Replanteo es el documento con el que se inicia oficialmente la obra. Ha transcurrido un año y nueve meses desde la fecha de redacción del Proyecto del Puente que existe en el Archivo Municipal de Alcoy.

⁵⁴ Ibíd.



Fig. 187
Puente de San Jorge en construcción. Alcoy
Vista del proceso de la excavación de la zona del estribo derecho.
(JN)

Dada la importancia de la obra, no solo por su envergadura sino por su volumen económico, el Ayuntamiento de Alcoy había creado una comisión permanente para hacer el seguimiento de las obras durante su construcción. Esta comisión especial se reunirá todos los meses y a juzgar por sus actas, fundamentalmente aprobará las certificaciones mensuales de la obra.

El mismo 31 de diciembre de 1925, la empresa constructora “Erroz y San Martín”, a través de una carta manuscrita sobre un papel de carta con el membrete de la empresa pero fechada en Alcoy (tachando el nombre tipografiado de Pamplona) y con una firma autógrafa a nombre de Erroz y San Martín, expresa “...que el ingeniero nombrado por nosotros desde el principio de las precitadas obras es don Alfonso Peña Boeuf”⁵⁵. Unos días después, en el acta de la Comisión Permanente municipal del 7 de enero de 1926, el Ayuntamiento se da por enterado del anterior nombramiento, equivocándose de nuevo el secretario con el nombre del ingeniero a quién llama Adolfo Peña Boeuf. Este es un trámite administrativo necesario por el cual la obra se somete a la vigilancia de un Ingeniero de Caminos del Cuerpo del Estado. En la misma acta se da cuenta de las obras ejecutadas hasta el 31 de diciembre pasado (por una cantidad de 369.416’29 pesetas) y de los acopios realizados (un 50% del total por 60.702’50 pesetas) por un total de 430.120’48 pesetas, aprobándose que se paguen 250.000 estipuladas en el contrato. También, en la misma comisión, se nombra al arquitecto Vicente Pascual Pastor como técnico representante del Ayuntamiento en las tareas de supervisión necesarias sobre las modificaciones del proyecto que pudieran aparecer, tal y como se expresaba en las cláusulas del contrato.

Obsérvese en la imagen **187** los trabajos de excavación y escarificado de la zona del estribo derecho del Puente, en la zona del casco histórico de la ciudad. Puede verse como han sido derribadas las casas recayentes a la antigua plaza de Herreros, que ocupaban el trazado de la calle Santo Tomás en el borde de la posición de llegada del Puente. Sorprenden los cortes del terreno, las dimensiones de los muros de los edificios colindantes y los medios auxiliares que se utilizaban. Las entibaciones, los modos de traslados de las tierras y las escaleras de acceso a las distintas plataformas. Al mismo tiempo se iban preparando las excavaciones de las cimentaciones de las pilas.

En las imágenes **188** y **189** se aprecian ya la cimentación de la primera pila a partir del estribo derecho del Puente completamente construida, en hormigón ciclópeo en su núcleo y la plataforma para la excavación de la segunda. Al fondo, se observa el inicio del terraplén que ya surge desde la altura de la calle Doctor Sempere. A la izquierda del terraplén se observa el cerramiento posterior de la parcela de *El chalet de Carlos Pérez* (hoy residencia “*El Teix*”) ajustado a la rasante que entonces tenía la calle Doctor Sempere. También se observa con claridad como la traza del Puente y por lo tanto del terraplén, van a afectar a los edificios de *la Fabrica de Gisbert* y a la *Caseta de Irlés*.

⁵⁵ Archivo Municipal de Alcoy, expediente signatura 3641-II. Ver también Capítulo 3.3. *La Influencia del Cuerpo de Ingenieros del Estado* sobre la figura de Alfonso Peña Boeuf y en el Capítulo 3.4. *Los puentes contemporáneos* para observar la cantidad de puentes en los que de alguna manera intervino



Fig. 188

Puente de San Jorge en construcción. Alcoy

Vista de la cimentación de la primera pila del puente y del proceso de la excavación de la segunda. Al fondo se aprecia el comienzo del terraplén a la altura de la calle Doctor Sempere.

(JN)

Inmediatamente se procedió a la construcción de las cimbras de madera como muestra la secuencia de imágenes de la **190** a la **191**. Al mismo tiempo que se iban encofrando y llenando de hormigón las partes macizas de hormigón en masa de las pilas y del estribo derecho. Nótese las pasarelas provisionales, las casetas de la obra y las condiciones de seguridad y salud de la época.

Pero debe ser entonces, entre el 31 de diciembre de 1925 y el 17 de febrero de 1926 cuando se produce un cambio importante en la concepción del proyecto. No hay constatación documental sobre la discusión de las causas que lo provocaron. De algún modo, el cambio viene motivado porque se cuestiona la construcción del terraplén proyectado a partir del estribo izquierdo del Puente. Por un lado, su gran volumen y las consecuencias estructurales que conllevaría, y por otro, el tiempo necesario para su construcción. Conviene no perder de vista que este elemento constructivo está fuera de las competencias de la empresa constructora según el contrato que mantiene en vigor, por lo tanto la construcción del terraplén tiene que realizarla el Ayuntamiento de Alcoy. El 17 de febrero de 1926, es decir dos meses y medio después de iniciadas las obras, se recibe en la Comisión Permanente municipal el Proyecto de Ampliación del Puente presentado por el Director de las Obras, concluyéndose el traslado de este proyecto a informe del arquitecto municipal. Por lo tanto, entre el inicio del año y el 17 de febrero de 1926 se trabajó en la redacción de una modificación del proyecto del Puente. De esta modificación solamente se ha encontrado el plano que puede verse en la imagen **196**.

Si ahora mismo nos situamos sobre el estribo izquierdo, en la vertical del arranque del último arco en la parte Norte del Puente e imaginamos el terraplén que preveía el proyecto, podremos comprender que fue una solución extremadamente aventurada. Por la lectura del Plano del Corte del Terreno del Proyecto, sabemos que desde la cota del tablero sobre el tramo de los tres arcos se descendía con una pendiente muy suave hasta el eje de la calle Doctor Sempere y desde allí, se seguía horizontalmente hasta la Alameda. Las alternativas para las pendientes eran las siguientes: se podía llegar a la actual Alameda con una pendiente mínima de alrededor del 1'75%, ya que las pendientes para desembocar a la altura de la calle Doctor Sempere (3'62%) o de la calle Balmes (25%) eran excesivas. Hay que tener en cuenta los medios mecánicos disponibles en la época para efectuar un terraplén de estas características y el tiempo necesario para ir completándolo, considerando que dicho terraplén quería convertirse en un vertedero controlado desde la municipalidad.

Mientras tanto, el 22 de febrero de 1926, el Ingeniero Jefe de la División Hidráulica del Júcar contesta un requerimiento municipal sobre el proyecto de cimentación del puente, pidiendo que se le envíe el proyecto completo.



Fig. 189
Puente de San Jorge en construcción. Alcoy
Vista de la cimentación de la primera pila del puente
(JN)

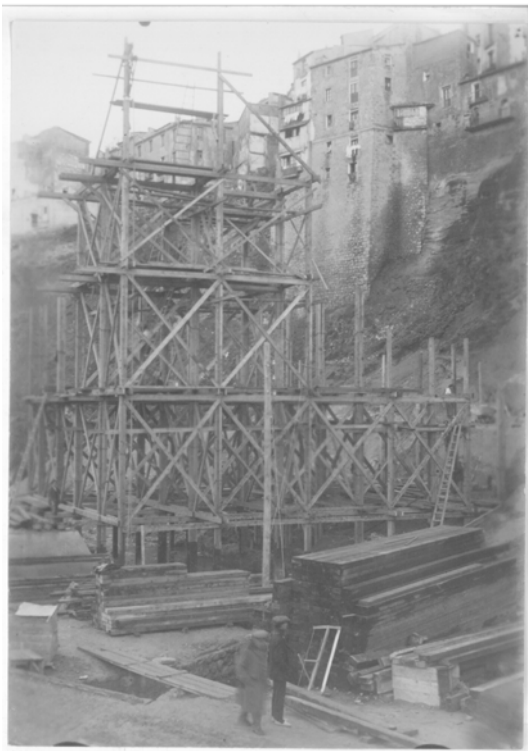


Fig. 190
Puente de San Jorge en construcción. Alcoy
Vista del comienzo de la construcción de la cimbra
rodeando el inicio de la primera pila del puente.
(JN)

Poco tiempo después, el 23 de marzo de 1926 está fechada el acta del Pleno del Ayuntamiento en el que se presentó la Ampliación del Puente por el propio Director de la Obra, Carmelo Monzón y Repáraz. Este proyecto de ampliación se ha realizado “... *cumpliendo el encargo que oportunamente se le confirió por la Corporación(...)para hacer asequible, en tiempo relativamente breve, la formación de un terraplén, que de otro modo, sin la ampliación que ahora se propone, hubiera sido más largo que el deseable.*”⁵⁶.

En esta acta se hace referencia a que en la Memoria del Proyecto de Modificación del Puente se examinan las circunstancias que mediaron para que el proyecto original fuera como era y también, se examinan las causas que a juicio del Director de las Obras excluyen la solución de tal proyecto original. Así mismo, el Director de la Obra expuso que las soluciones propuestas fueron elaboradas con la colaboración del Ayuntamiento.

Se estudiaron varias soluciones y de entre ellas destacaron dos:

1. La mejor desde la óptica exclusivamente técnica: “...*llega el Viaducto hasta la calle Balmes con lo que quedan resueltas todas las dificultades, incluso el paso de esta calle. Se le da además a todo el Viaducto una pequeña pendiente para ganar más fácil la diferencia de nivel entre la Plaza de San Jorge y la calle de Sempere, pues sería imposible salvarla en el trozo de la calle Balmes a la de Sempere*”⁵⁷. Esta solución significaba modificar la rasante del tablero del Puente de modo que tuviera una pendiente uniforme, continua y decreciente desde el estribo derecho hasta la calle del Doctor Sempere, pero alargando el Viaducto hasta la calle Balmes sin interrumpirla, es decir, dejando su trazado libre. Esta solución se desestima por el propio Ingeniero por razones económicas pues de este modo, el presupuesto aumentaría considerablemente. Pero además, habría que tener en cuenta entonces, las modificaciones sustanciales que el proyecto tendría que tener considerando que la obra ya estaba empezada.
- 2 El Director de la Obra plantea esta segunda solución como la propuesta a realizar y consiste en la construcción de dos tramos rectos de 18 metros de cálculo, con lo que se prolonga el Viaducto 39’50 metros. El apoyo del último vano será un estribo perdido en el terraplén. Este terraplén será más pequeño con cargas menores y por tanto mucho más asequible. Con esta solución, los malos asientos de las cimentaciones a 10 y 12 metros quedarán más allá de la prolongación del Puente. La afección al muro de la fábrica de Gisbert sería mucho menor que la que suponía el terraplén original. En la sesión, se presentó un plano con la expresión gráfica de los dos terraplenes, el previsto en el proyecto original y el de la nueva propuesta. Complementando a este plano había un pequeño cuadro comparativo sobre los terraplenes:
Proyecto primitivo terraplén: volumen de tierras 100.000 m³; área invadida 6.750 m².

⁵⁶ Particular del acta de la sesión celebrada por el Pleno del Excmo. Ayuntamiento en 23 de marzo de 1926, Archivo Municipal de Alcoy, expediente signatura 5652/13

⁵⁷ *Ibíd.*

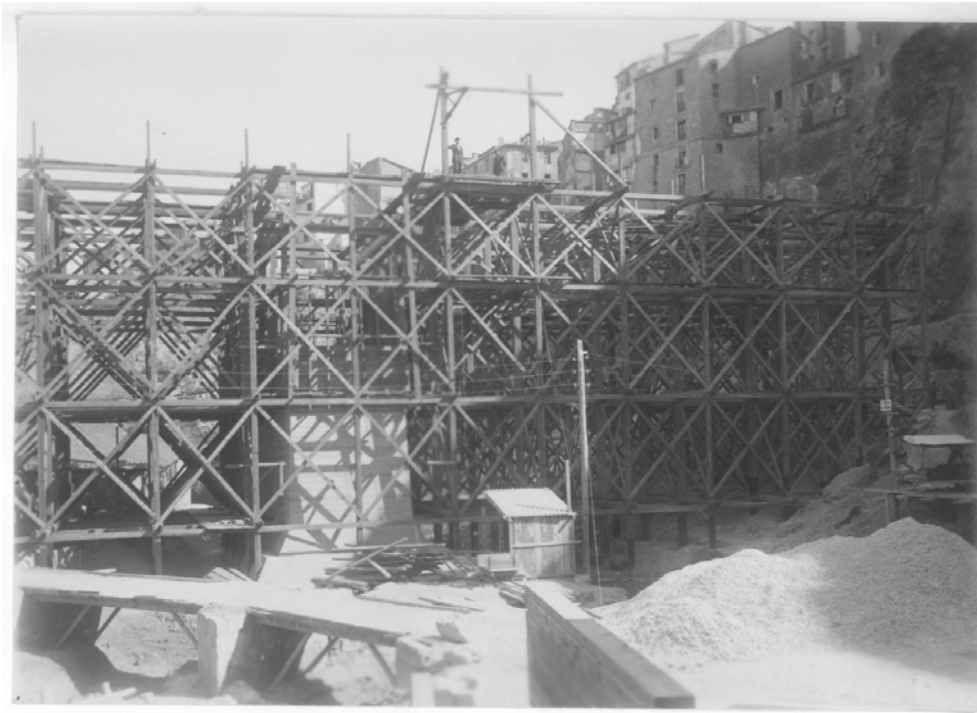


Fig. 191
Puente de San Jorge en construcción. Alcoy
Vista del progreso de la construcción de la cimbra
rodeando el inicio de la primera pila del puente ya hormigonado.
(JN)

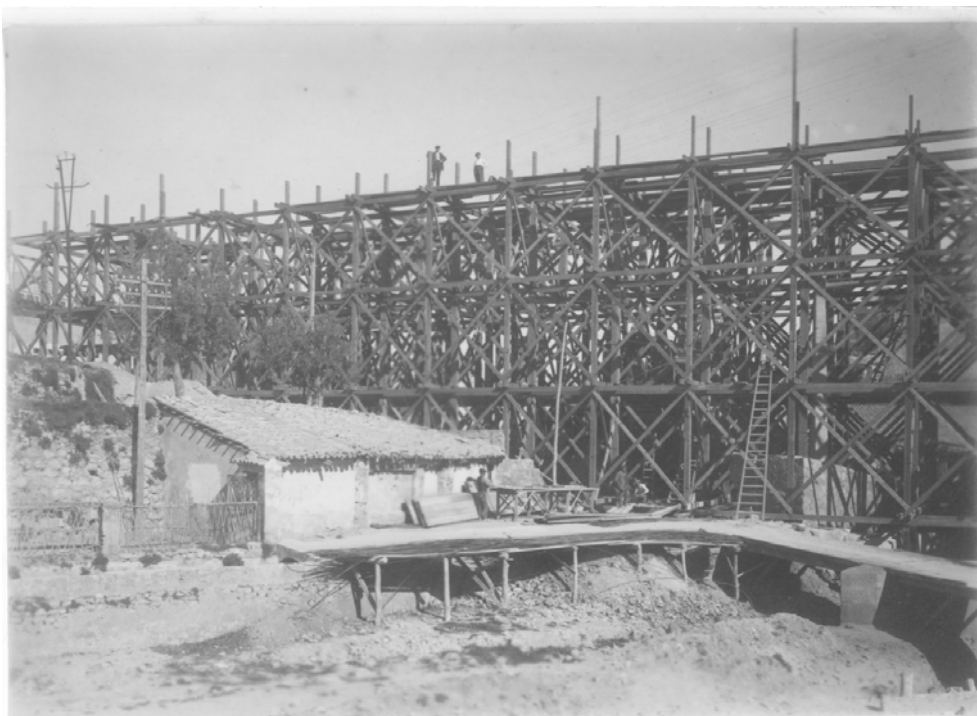


Fig. 192
Puente de San Jorge en construcción. Alcoy
Vista del progreso de la construcción de la cimbra
En la zona de la segunda pila del puente.
(JN)

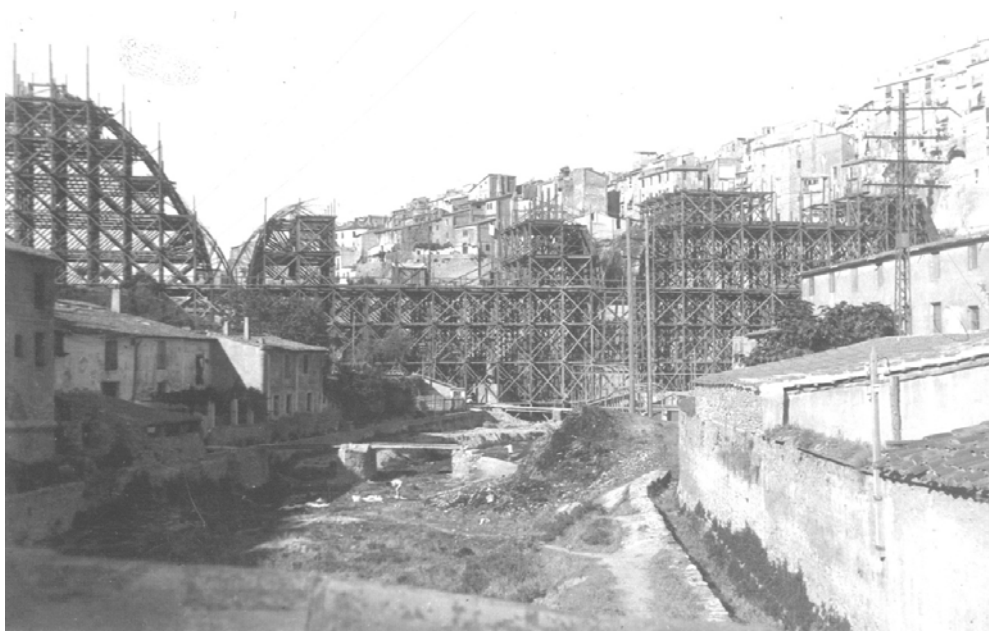


Fig. 193
Puente de San Jorge en construcción. Alcoy
Vista de la construcción de la cimbra desde aguas arriba
(JN)



Fig. 194
Puente de San Jorge en construcción. Alcoy
Vista de la construcción de la cimbra desde aguas abajo.
(JN)

Proyecto ampliado terraplén: volumen de tierras 34.000 m³; área invadida 4.500 m².

El proyecto inicial contaba con un muro de contención de 40 metros de altura en esta zona y además, en la cimentación del estribo izquierdo era complicado repartir la presión transmitida sobre el terreno puesto que no podía ser mayor de 2 kg/ cm². Ya el propio terraplén sobrepasaba la carga del terreno.

No obstante esta solución dejaba pendiente el paso de la calle Balmes.

El coste de esta ampliación se cifraba en 260.430'90 pesetas. No obstante, habría que sustraer 50.000 pesetas de lo previsto en el proyecto inicial, correspondientes a las cantidades de parte de las unidades que ahora no se construirían.

El arquitecto municipal, en su pertinente informe, dice al respecto dos cosas, primero:

“Prescindo de entrar en consideraciones en cuanto a la parte técnica, pues ya en otra ocasión tuve que reconocer oficialmente que(...)era dentro del sistema de construcción adoptado, una obra maestra de la ingeniería moderna y que el nombre del joven Ingeniero Don Carmelo Monzón y Repáraz, avalado con el de Don Alfonso Peña verdadera autoridad española en el sistema de construcciones a base de hormigón armado representaba una garantía para el éxito de la empresa.”

Este párrafo sirve para poner en contexto la autoridad del Director de la Obra y su Proyecto y en segundo lugar:

“Si se mira bien el problema bajo el punto de la estética es indudable, y basta para convencerse con una sola mirada del proyecto que con la retirada del terraplén hacia la derecha añadiendo dos tramos rectos, queda libre de las tierras el estribo del tercer arco parabólico dándole al conjunto mayor visualidad y hermosura”. Para el arquitecto municipal, esta nueva solución aporta nuevas ventajas además de la reducción del gran terraplén. Se evitan invasiones de caminos existentes, las afecciones a propietarios para expropiar serían menores y ya no sería necesario expropiar la “Caseta de Irlés”, puesto que quedaría bajo el vuelo del Puente⁵⁸.

No obstante, el arquitecto municipal expresa además que hay que hacer el paso de la calle Balmes. En este asunto hay discrepancias con el Director de la Obra ya que el Ingeniero es de la opinión de dejar consolidar el nuevo terraplén, habida cuenta de cómo va a construirse, y una vez transcurrido un tiempo prudencial proceder a la apertura del ámbito de la calle Balmes⁵⁹.

A los casi cuatro meses de haberse dado comienzo a la obra, en esta sesión plenaria del 23 de marzo de 1926, se aprobó la propuesta de la ampliación del Puente.

⁵⁸ Archivo Municipal de Alcoy, expediente signatura 5652/13, en Particular del acta de la sesión celebrada por el Pleno del Excmo. Ayuntamiento en 23 de Marzo de 1926

⁵⁹ *Ibíd.*

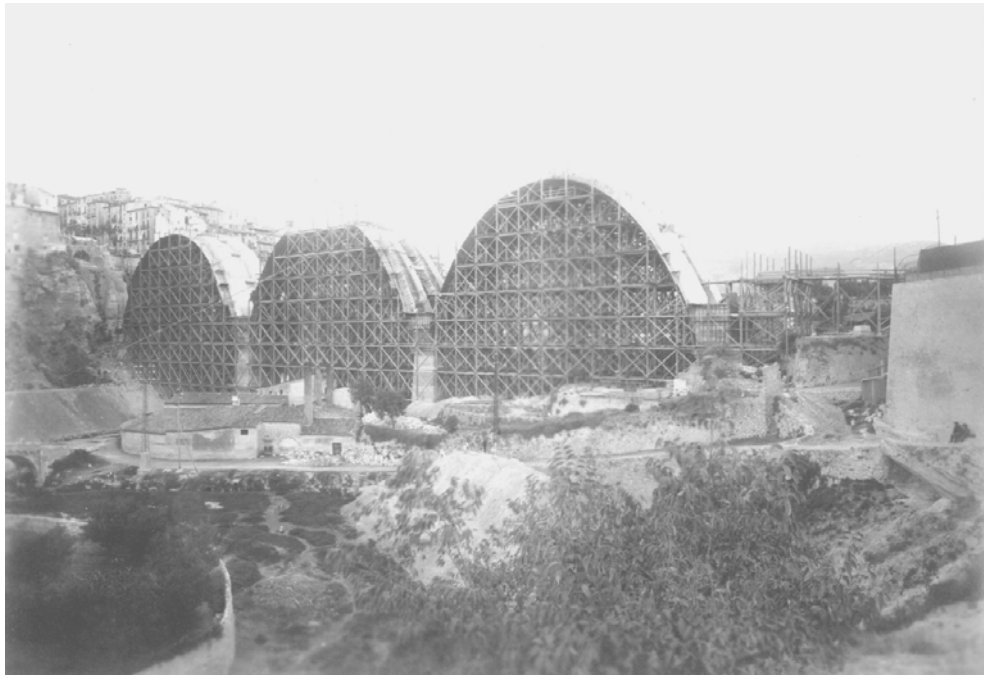


Fig. 195
Puente de San Jorge en construcción. Alcoy
Vista de la construcción de la cimbra desde aguas abajo.
(JN)

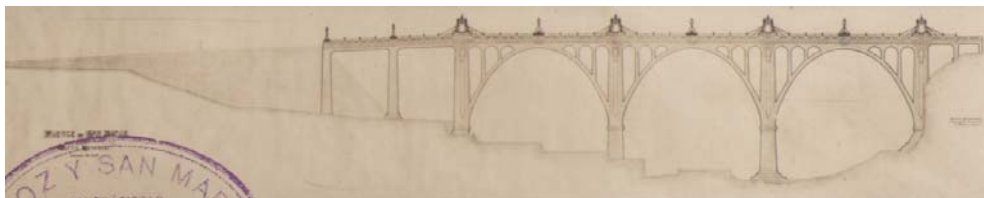


Fig. 196
Proyecto de Ampliación del Puente de San Jorge. Alcoy. 1926.
Alzado visto desde aguas arriba.
(JN)

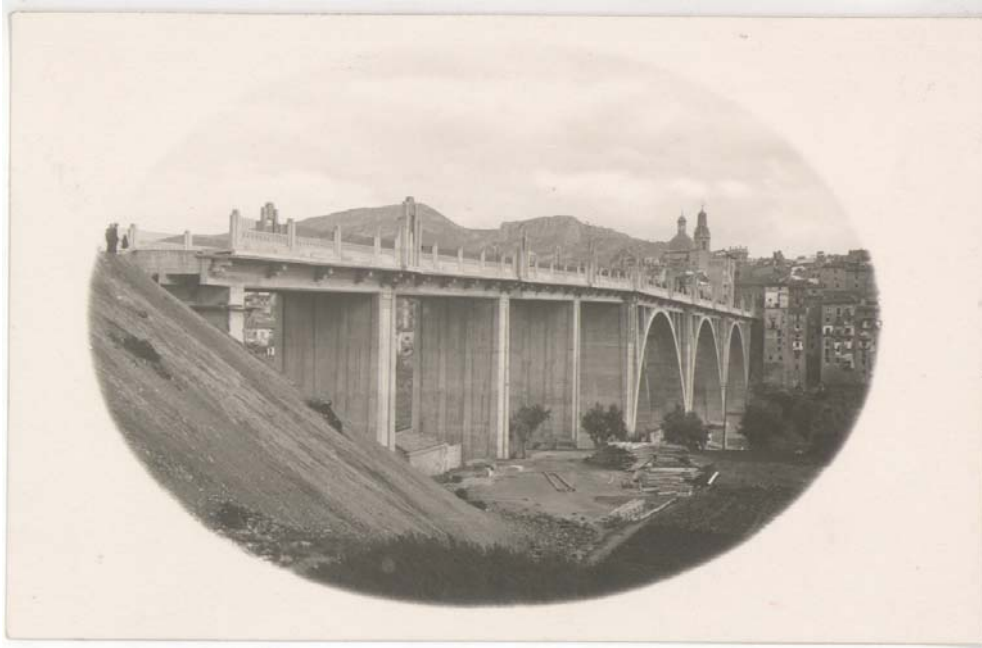


Fig. 197
Puente de San Jorge. Alcoy.
Vista del Puente desde la calle Doctor Sempere.
El puente está construido casi totalmente pero no el terraplén.
(JN)

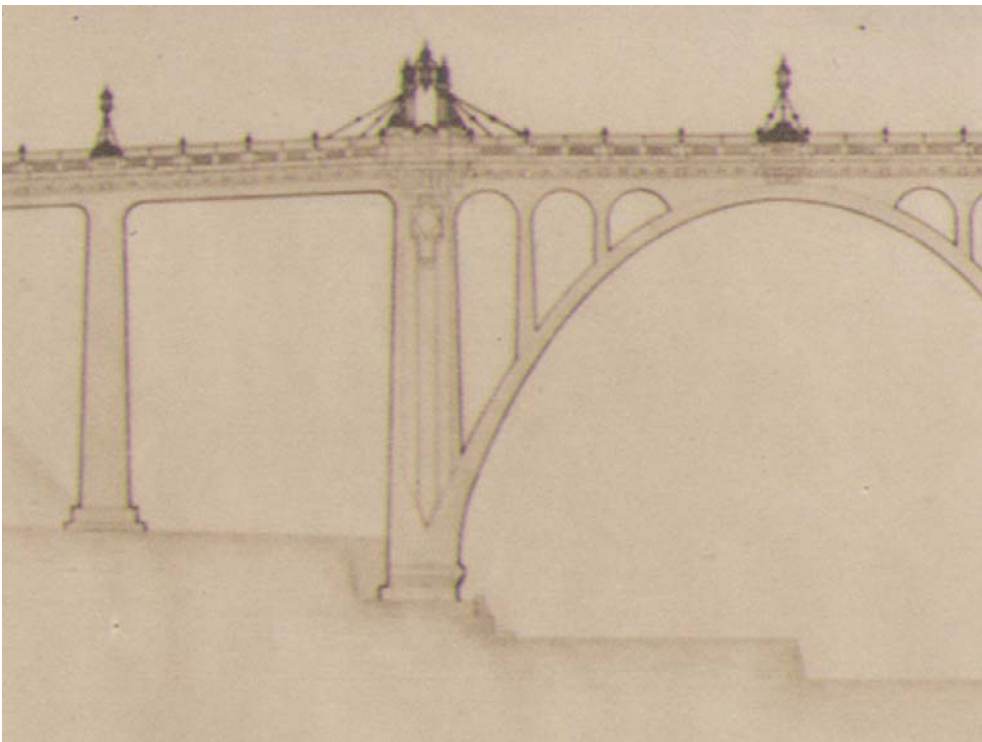


Fig. 198
Proyecto de Ampliación del Puente de San Jorge. Alcoy. 1926.
Detalle del cambio de pendiente en el Alzado visto desde aguas arriba.
(JN)

Los problemas que generaba del gran terraplén del proyecto original, su contención, el alcance de su ámbito y sus consecuencias para con la calle Balmes eran mayúsculos, pero lo extraño era que ya los proyectistas lo intuyeron en su proyecto. Se trataba de una cuestión ciertamente evidente que quizás se ensombreció por el afán de algunos en el aprovechamiento de un gran vertedero bajo el control municipal. Lo cierto es que se optó por desestimar tamaño terraplén y que finalmente se construyó aún una solución alternativa, como puede verse en la imagen **197**. No tenemos constancia documental de la generación de esta nueva alternativa, pero la razón muy probablemente estuviera en la resolución eficaz del paso de la Calle Balmes. Esta nueva alternativa elegida a cambio proponía un tramo de tablero apoyado sobre pilastras verticales de unos 75 metros de longitud desde el último estribo del puente hasta la calle Balmes. Se trata del doble de longitud de la ampliación del Puente prevista en la propuesta aprobada. Desde ahí hasta la calle Doctor Sempere y hasta el ajuste con la Alameda se construiría un terraplén, ahora mucho más comedido y totalmente abordable económicamente. Esta solución necesariamente pasa por ajustar la rasante de este nuevo tramo del Puente procurando un tablero inclinado de distinta pendiente del tramo previsto sobre los tres arcos (3'62%).

Finalmente, de la Modificación del Proyecto del Puente recogiendo su ampliación resultará una composición asimétrica y un puente constituido por dos tramos muy distintos. No obstante, en la realidad construida, la calidad de la construcción es idéntica y el ajuste de los acabados, incluso el ajuste de la verticalidad de los tramos de cerramientos con distinta pendiente, se realiza con una precisión impecable. Este hecho simple demuestra la profesionalidad de los ejecutores en una tarea en la que suelen aparecer resoluciones compositivas poco acertadas. Si observamos minuciosamente el detalle del plano del Proyecto de la Ampliación del Puente (imagen **198**) en la zona de la ampliación podremos observar como todo el aparato del remate de las barandillas, incluso con las columnas para las luminarias, se disponen perpendiculares a la rasante inclinada de esta ampliación. Esto supone que tanto los balaustres y las pilastras de los antepechos como las farolas no son verticales. Puede que en esta fase de la redacción del proyecto de la ampliación no interviniera el arquitecto Víctor Eusa, puede que sí, lo que sí es cierto es que el Puente construido tiene diferencias notables con respecto todavía a este Proyecto de Ampliación entregado en febrero de 1926.

El 21 de julio de 1926, el acta de la comisión aprueba la propuesta de la empresa constructora de dirigir en lo sucesivo los pagos del Ayuntamiento por este Puente a "La Vasconia". El 12 de agosto de 1926, todavía está sobre la mesa el proyecto de la ampliación del puente sin resolver su aprobación presupuestaria.

El 26 de agosto de 1926 se expide el informe favorable de la Comisión Permanente sobre el proyecto de la ampliación del puente. Y en esta misma sesión de la Comisión se consideró de qué modo se abordaría la financiación de la ampliación del Puente. La empresa constructora "Erroz y San Martín" propuso cobrar al contado el importe de la totalidad de la obra comprometiéndose a terminarla para el primero de julio de 1927, de este modo se conseguiría explotar el puente un año antes de lo previsto: el primero de julio de 1928. Para garantizar ello establecieron un sistema de fianzas y una bonificación ventajosa que se aprobó en esta misma sesión. Así pues,

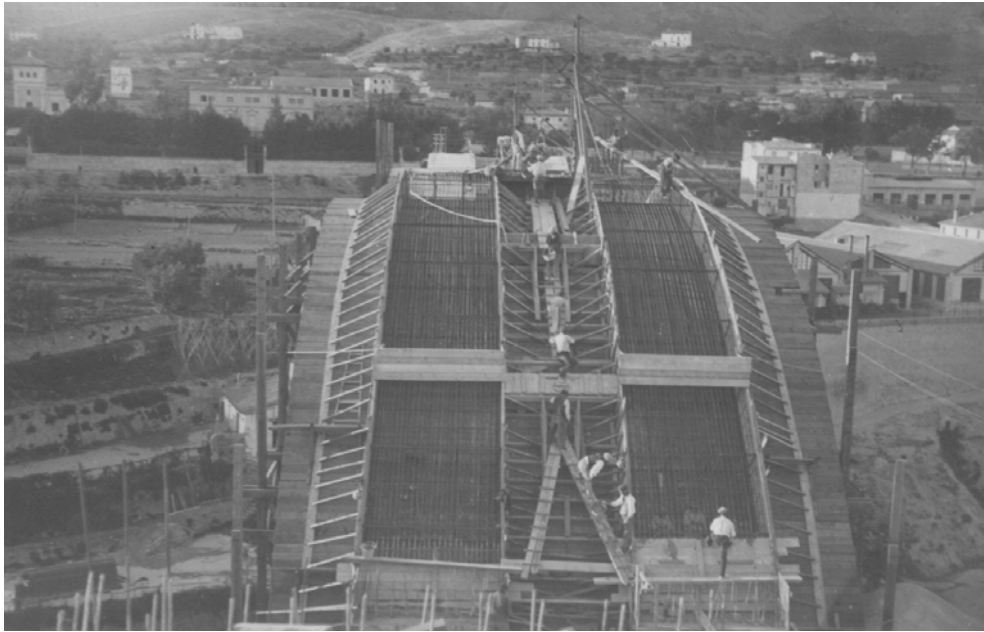


Fig. 199
Puente de San Jorge en construcción. Alcoy
Vista del encofrado y ferrallado de las bóvedas del primer arco.
(JN)

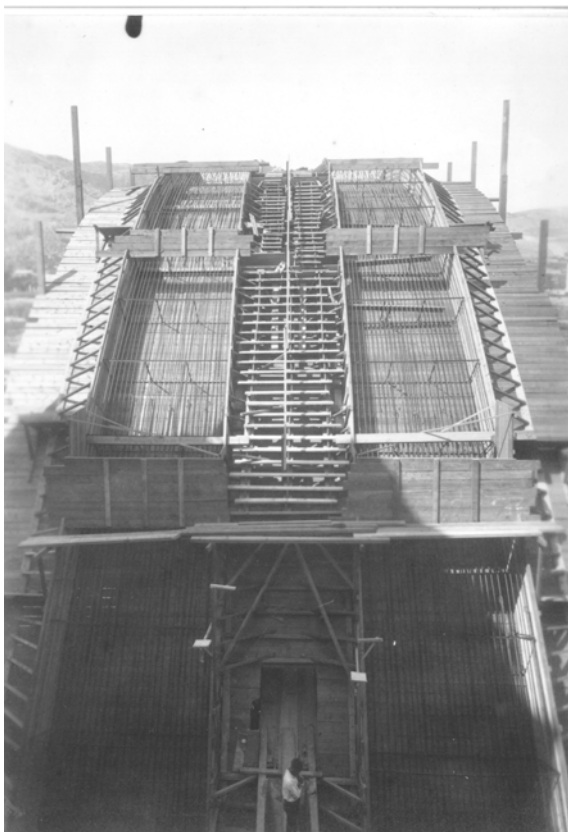


Fig. 200
Puente de San Jorge en construcción. Alcoy
Vista del encofrado y ferrallado de las bóvedas del primer arco.
(JN)

finalmente el coste de la construcción del Puente ascendía a 2.000.000 de pesetas que se iría satisfaciendo al contado contra certificación, y esta cantidad se financiaría por una parte con 1.750.000 pesetas procedentes del préstamo concertado con el Banco de Crédito local de España y las 250.000 pesetas restantes procederían de los agentes directamente beneficiados por la construcción del Puente a partir de contribuciones especiales.

El 15 de septiembre de 1926, se establece oficialmente el presupuesto extraordinario de 2.000.000 pesetas en total para el Puente y el 21 de septiembre de 1926, en la sesión plenaria del Ayuntamiento, se aprobó definitivamente el proyecto de la ampliación del Puente⁶⁰.

En la imagen **201** podemos apreciar las cimbras de los arcos completamente construidas en un paisaje nevado. Esta circunstancia nos indica que se completaron en la estación invernal. Si consideramos la posibilidad de que se tratara de un invierno largo y tenemos en cuenta que en Alcoy alguna vez ha nevado hasta en el mes de abril, podríamos aventurar que la operación de la construcción de las cimbras se desarrolló durante los cuatro meses que van desde el mes de enero hasta el mes de abril de 1926. Dadas las evidencias de la obra construida, con respecto al Proyecto que se ha analizado anteriormente, es de suponer que en este periodo al menos se plantearon y se resolvieron algunas variaciones importantes del mismo, a parte de las cuestiones suscitadas por la ampliación del Puente.

Si el Proyecto de la Ampliación del Puente se entregó a la Comisión Permanente en febrero de 1926 y las cimbras se acabaron de montar en abril del mismo año, mientras se construían las pilas y los estribos, es muy probable que en este periodo de tiempo los proyectistas, incluido el arquitecto Víctor Eusa, tomaran decisiones definitivas sobre las formas de algunos elementos fundamentales del Puente que ahora podemos contemplar. No se dispone de información ni gráfica, ni escrita sobre estos detalles en el Archivo Municipal de Alcoy, tampoco se puede recurrir al archivo de Víctor Eusa puesto que desafortunadamente desapareció y la empresa constructora destruyó todos sus archivos de la obra hace más de treinta años. Por lo tanto, solamente podemos juzgar estas modificaciones a partir de las fotografías que se han ido recopilando.

La forma de los arcos es relevante, pero con los arcos se construyen los arranques de los tabiques que soportarán el tablero y en el hormigonado tanto de las pilas como de los arranques de los tabiques, deben estar completamente claros los detalles ornamentales de éstos (ver imágenes **203** y **204**). Más adelante observaremos en el trabajo de Víctor Eusa esta misma tendencia que apoyará las decisiones tomadas en este momento. Este cambio tiene que venir forzado por el empeño del arquitecto que seguramente vino apoyado por algunas ventajas constructivas que vieron los propios constructores.

⁶⁰ Acta de la sesión ordinaria de la Comisión Permanente del Ayuntamiento de Alcoy de 26 de agosto de 1926, p. 549 y de 9 de septiembre de 1926, p. 554, y de 15 de septiembre de 1926, p. 557. El último informe de los técnicos municipales en relación con los precios presentados para la construcción de la ampliación del puente está fechado el 2 de octubre de 1926 y resultó aprobado en la sesión de la Comisión Permanente del 27 de octubre de 1926, p. 578. Archivo Municipal de Alcoy, expediente B.C. 120

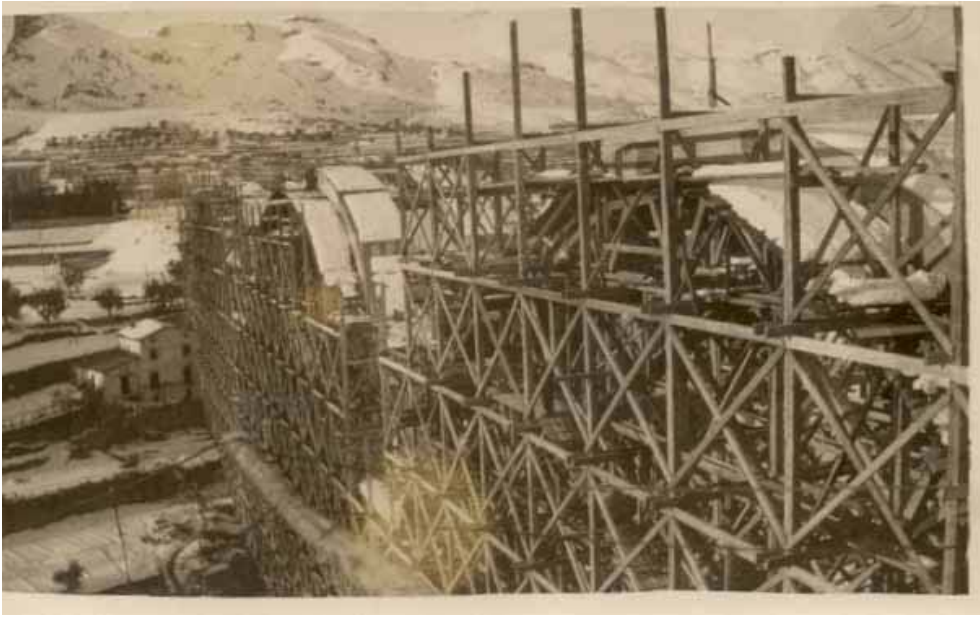


Fig. 201
Puente de San Jorge en construcción. Alcoy
Vista con la nieve de las cimbras y los arcos hormigonados.
(AMA)



Fig. 202
Puente de San Jorge en construcción. Alcoy
Vista del encofrado de las bóvedas y los arcos hormigonados.
(JN)

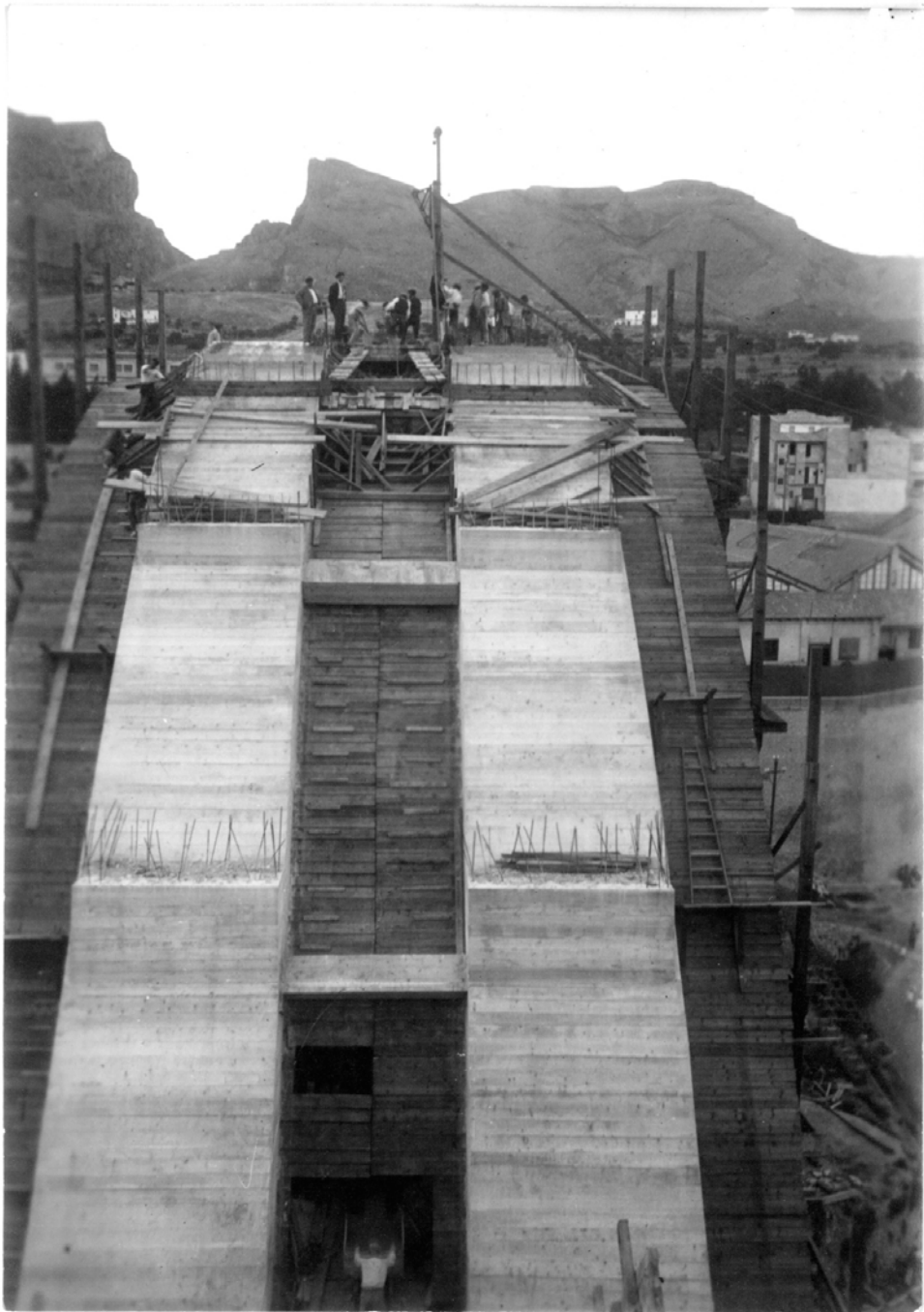


Fig. 203
Puente de San Jorge en construcción. Alcoy
Vista del encofrado de las bóvedas y los arcos hormigonados.
(JN)

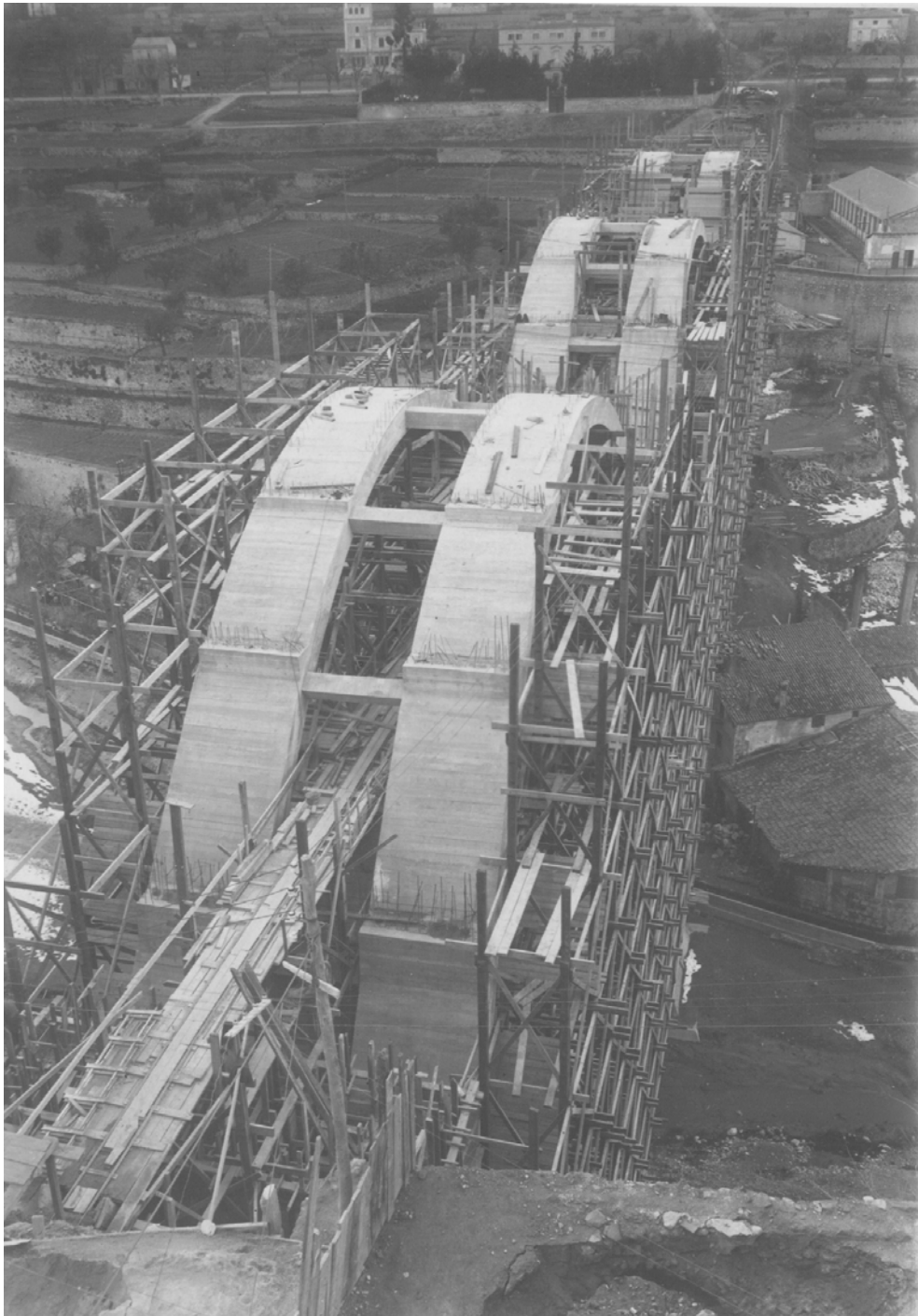


Fig. 204
Puente de San Jorge en construcción. Alcoy
Vista del encofrado de las bóvedas y los arcos hormigonados.
(JN)

Durante todo el periodo transcurrido entre febrero y septiembre de 1926, mientras se discute y se trata el tema de la ampliación del Puente, la obra principal ha seguido su curso a un ritmo muy vivo. El 10 de noviembre de 1926, se aprobaron las nuevas instrucciones para realizar el ajuste de la pendiente de la rasante entre la Alameda (entonces Avenida de Canalejas), la calle del Doctor Sempere y la nueva ampliación del puente.

En noviembre de 1926 se procedió al descimbramiento del primer arco del puente. La crónica de esta operación se relata por el ingeniero Alfonso Peña Boeuf en la Revista de Obras Públicas⁶¹. Este ingeniero es testigo de este acto y en el relato cuenta que los arcos extremos se encuentran hormigonados y se está en proceso de vertido del hormigón en el arco central, hecho que corrobora con el aporte al artículo de una fotografía. También aportó una fotografía realizada durante el final del descimbramiento, cuyo proceso es cuando menos curioso en comparación con los sistemas que se utilizaron en los puentes que contemporáneamente se construían:

“Para el descimbramiento no se ha seguido ninguna de las prácticas corrientes: nada de cajas de arena, ni tornillos, ni medios auxiliares –ni siquiera gatos-. Mucho más sencillamente se consiguió del modo siguiente: Cada pie derecho de la cimbra está compuesto de tres tablones empalmados a tope y sujetos por zunchos metálicos. A la altura de un metro sobre los arranques se cortó cada uno de los tablones centrales de los pies derechos, en una altura de diez centímetros, sustituyendo ese hueco por dos cuñas.

El día del descimbramiento se cortó en bisel, por golpes de azuela los tablones laterales de cada pie derecho, e inmediatamente se colocó un obrero en cada pie, que a una voz fueron golpeando ligeramente las cuñas, hasta que descendieran un centímetro, conseguido por el aplastamiento de los biseles laterales.

Repetida varias veces la operación, con media hora de intervalo, para acostumbrar al material, y golpeando simultáneamente por una cuadrilla los camones superiores, se consiguió en cuatro horas el descimbramiento, con una regularidad admirable, no rompiendo ninguna pieza ni notándose el menor movimiento, a pesar de ser tan grande el volumen de madera que había que descender.”⁶²

En el momento de la publicación de este artículo a principios de 1927, el autor señala que los tres arcos se encuentran terminados, habiéndose producido ya el descimbramiento de los dos últimos.

⁶¹ PEÑA BOEUF, A. “Descimbramiento del Viaducto de Alcoy” en *Revista de Obras Públicas*. Enero 1927, nº 2468, pp. 3 y 4

⁶² *Ibid.*, p. 4



Fig. 205
Puente de San Jorge. Alcoy
Vista inferior de los arcos.
(JFPS 2009)

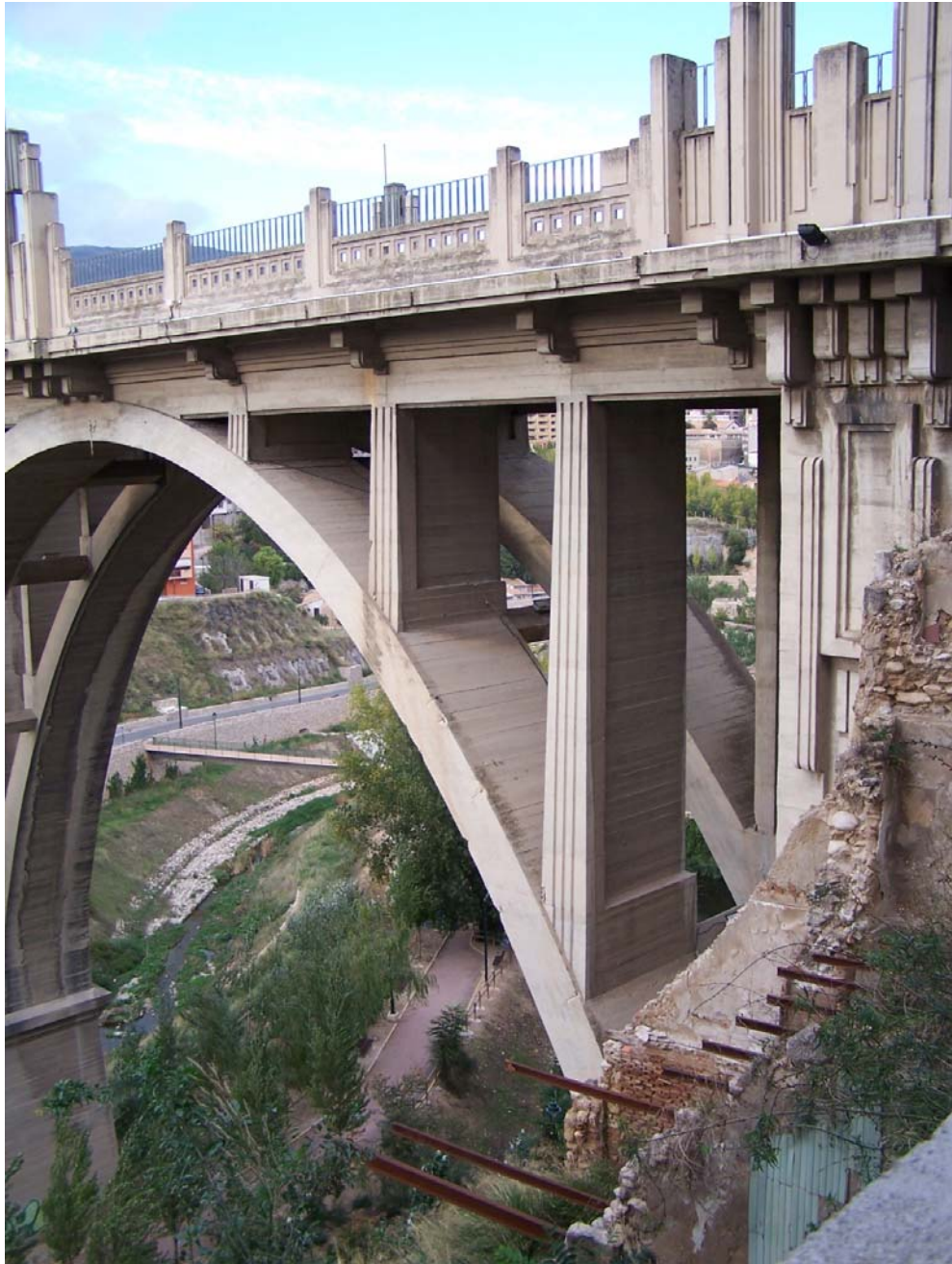


Fig. 206
Puente de San Jorge. Alcoy
Vista inferior de los arranques de los tabiques desde los arcos
(JFPS 2009)

Como se desprende del relato, en el sistema de descimbramiento tampoco se utilizó el método previsto en el proyecto. Aquél consistía en la colocación de cajas de hierro fundido con arena en el arranque de los pies derechos de la cimbra. El vaciado de la arena de las cajas produciría el descimbramiento. Por lo tanto, ya desde el comienzo de la construcción de la cimbra, a principios del año 1926, este nuevo sistema se debía haber establecido como definitivo.

Después del descimbramiento, los trabajos que se irán realizando a continuación serán la construcción de los tabiques o pilastrillas que arrancan de los arcos y la preparación del encofrado del tablero, al tiempo que se van desmontando las cimbras (imágenes **211** y **212**). En este momento ya deben de estar claros los detalles de las ménsulas y de los cerramientos y barandillas del Puente, puesto que es necesario tener previsto su encofrado en breve tiempo. Por lo tanto, si los proyectistas no tuvieron preparados todos los detalles en el momento de la decisión del cambio formal de la sección de los arcos, pilas y tabiques entre febrero y abril de 1926, las decisiones sobre las ménsulas, el tablero y sus cerramientos y la producción de los planos de detalles sobre ellos no pudieron demorarse más allá del momento del descimbramiento a finales del año 1926.

Al observar la complejidad geométrica y la precisión formal de estos elementos, es inmediato pensar en la intervención de un profesional del diseño de estos tipos de elementos en el campo formal y constructivo. Como veremos más adelante, la trayectoria profesional del arquitecto Víctor Eusa en otras obras suyas contemporáneas, incluso muy cercanas, fundamentarán la autoría sobre estos elementos formales que confieren al Puente su especial identidad.

Pues bien, si en la composición general del Puente resultan finalmente dos partes claramente diferenciadas, el trabajo de su construcción consiguió que el Puente se muestre como si de un proyecto unitario se tratara. Su uniformidad y la capacidad de ajuste de las grandes diferencias que podía haber mostrado responden a la profesionalidad de los oficios que intervinieron. Un detalle muestra la complejidad de estos ajustes. Se había citado anteriormente que en el proyecto de la ampliación del Puente, las “columnas decorativas” eran normales a la rasante del tablero y por tanto, no eran verticales; pues si se observa detenidamente la imagen **227** podrá verse cómo se resolvió este detalle apostando por la colocación aplomada de los elementos verticales mientras que se disponían paralelos a la rasante los “horizontales”. Esto significa que los elementos verticales no son perpendiculares a los “horizontales” y que por lo tanto, los ángulos de todos sus elementos ornamentales no son de noventa grados. Solamente un buen trabajo de modulación muy preciso y consciente del problema, desde los elementos del encofrado hasta la cerrajería, pueden resolver este problema óptico de modo que sea inapreciable. Claro está que esta solución solo puede darse en unas pendientes muy suaves como es el caso de esta ampliación del Puente de San Jorge.

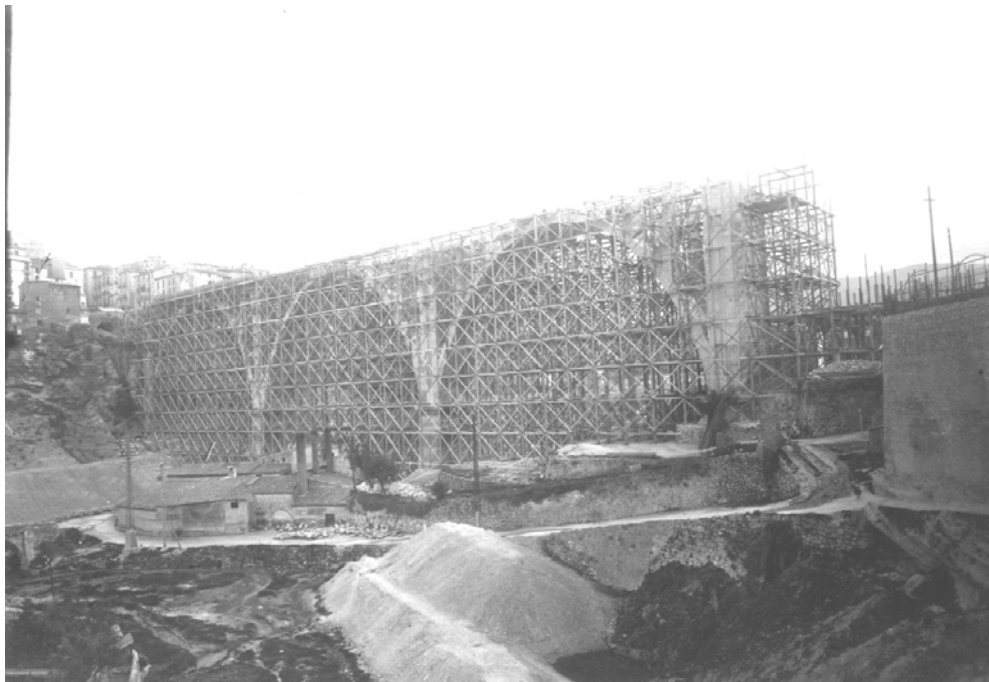


Fig. 207
Puente de San Jorge en construcción. Alcoy
Vista de la cimbra llegando al nivel del tablero encofrado de las bóvedas y los arcos hormigonados.
(JN)



Fig. 208
Puente de San Jorge en construcción. Alcoy
Vista de la cimbra llegando al nivel del tablero encofrado de las bóvedas y los arcos hormigonados.
(AMA)

Para la extracción de la piedra para la fabricación del árido destinado a la composición del hormigón del Puente, se utilizarían las canteras abiertas en los alrededores de la ciudad. Esta necesidad imperiosa de árido de tamaño fino para un material cuya costumbre aún no estaba enraizada, probablemente modificó algunos hábitos en los oficios de los picapedreros que sí utilizaban árido grueso para los lechos de los tendidos de las vías de los ferrocarriles y para algunas incipientes pavimentaciones de calzadas. Pero también, la actividad del hormigonado en el Puente de San Jorge, como en los puentes del ferrocarril de Alicante a Alcoy, cuya construcción comenzaba en este momento, modificarían los hábitos del sector del transporte en estas actividades. En la sesión de la Comisión Permanente del Ayuntamiento del 2 de noviembre de 1927, se aprueba la cesión de la explotación de la cantera situada en el sitio de Cantagallet y en la ladera del monte de San Antonio que ostentaba la empresa Erroz y San Martín a favor de el contratista Bautista Fanjul Sánchez, adjudicatario de las obras del ferrocarril. Esta cantera, muy cercana al trazado del ferrocarril, casi coincidente, dista del emplazamiento del Puente de San Jorge más de dos kilómetros⁶³. Esto significa que en octubre de 1927 las labores de fabricación de hormigón en la obra del Puente han terminado. Pero no sabemos cuándo se terminaron las operaciones de construcción efectivamente. Desde luego no hay queja oficial alguna sobre la finalización de la obra prevista para el 1 de julio de 1927. Probablemente el terraplén de la parte izquierda no estaba listo todavía para hacer practicable el puente y este terraplén era competencia exclusivamente municipal.

El 23 de marzo de 1928 se levanta un acta sobre la realización de las pruebas de carga del puente: Se utilizaron camiones de 10 toneladas y carros de cuatro toneladas puesto que en Alcoy no se disponía de tranvías, que era lo que obligaba la normativa vigente para este tipo de puentes en poblaciones. Las aceras se cargaron con 450 kg/m². El puente no flechó ni un milímetro. Con los resultados de las pruebas de carga, se hizo entrega del puente por la empresa constructora al Ayuntamiento.

En este momento, la empresa constructora “Erroz y San Martín” concluye las obras contratadas del Puente, sin embargo quedan por terminar las partes concernientes al Ayuntamiento, según el Pliego de Contratación, relativas a las operaciones a efectuar más allá de ambos estribos: a partir del estribo derecho la conexión con la calle Santo Tomás y a partir del estribo izquierdo la finalización de la conexión de la vía hacia la calle del Doctor Sempere y la actual Alameda.

⁶³ *Libro de Actas de la Comisión Permanente* del Ayuntamiento de Alcoy correspondiente a los años 1926 a 1929. Archivo municipal de Alcoy, expediente BC.122

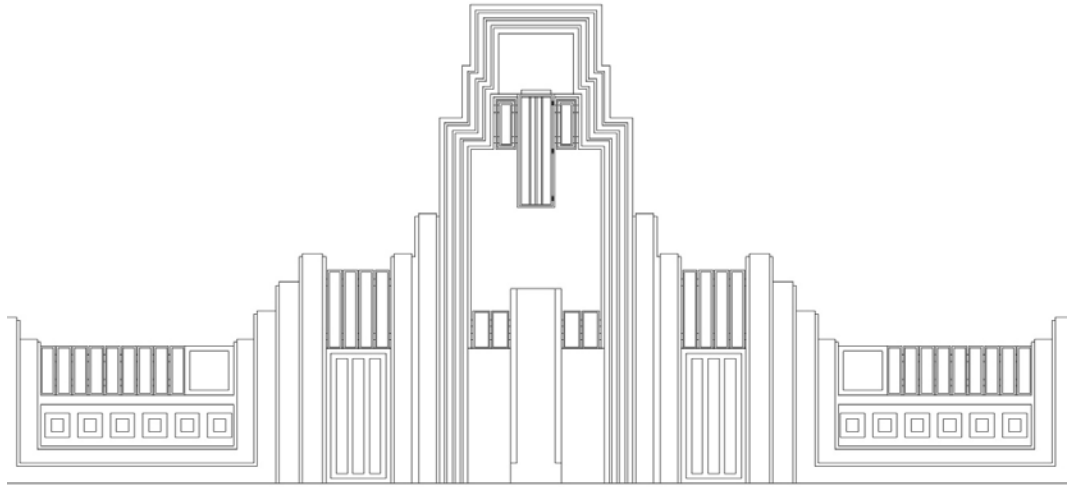


Fig. 209
Puente de San Jorge. Alcoy
Detalle del alzado interior de las defensas en la columna
sobre una pila del puente, realmente construido
(IGS)

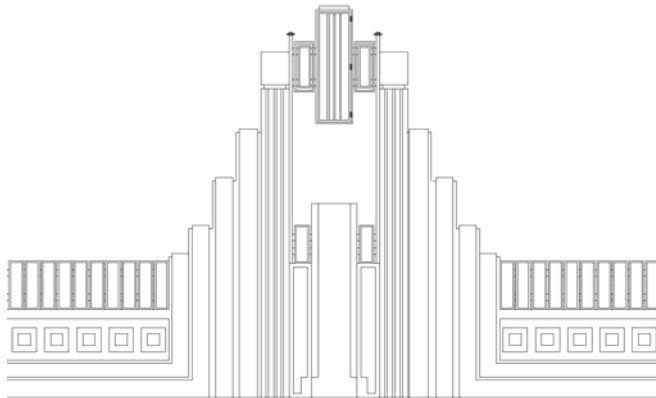


Fig. 210
Puente de San Jorge. Alcoy
Detalle del alzado interior de las defensas en la columna
sobre una pila del puente, realmente construido.
(IGS)

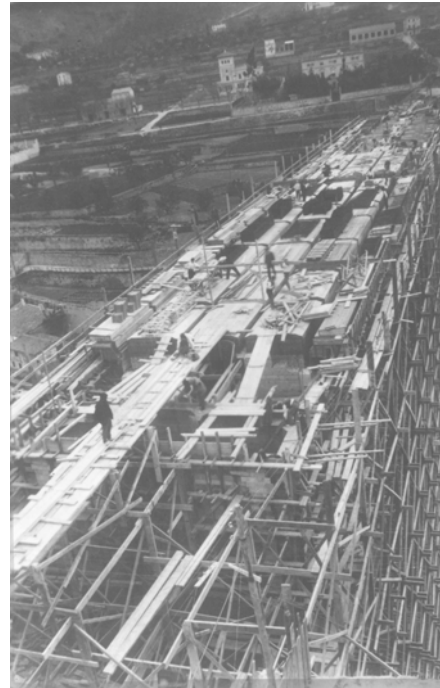
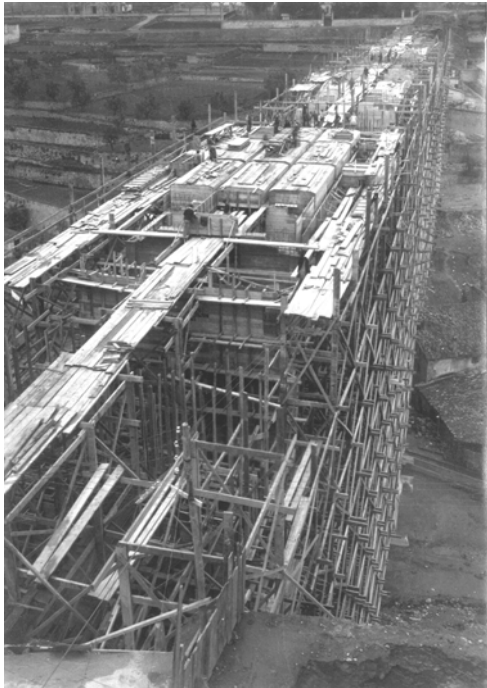


Fig. 211 y 212

Puente San Jorge Alcoy

Detalles del encofrado del tablero

Observense las medidas de seguridad y la carencia de sistemas sofisticados de elevación de materiales
(JN)

Fig. 213

Puente de San Jorge en construcción. Alcoy

Detalle del tablero hormigonado con las esperas para las defensas, columnas y barandillas.

(JN)

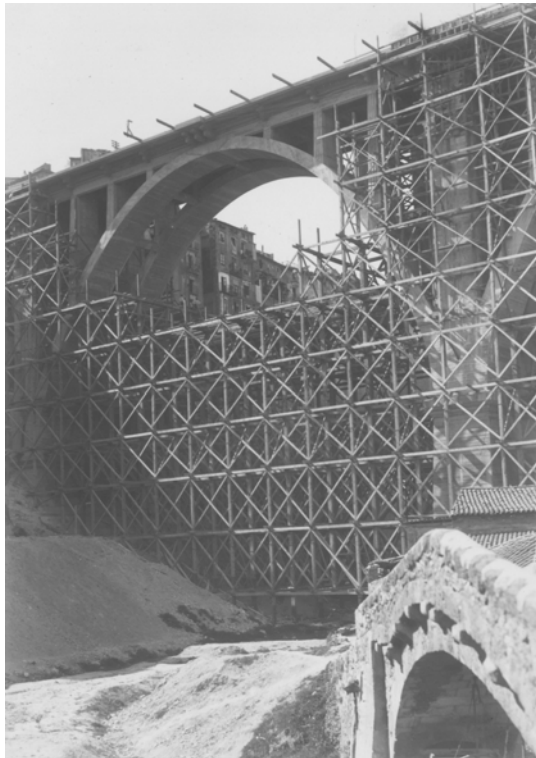


Fig. 214
Puente de San Jorge en construcción. Alcoy
Comienzo del desmantelamiento de la cimbra.
(JN)



Fig. 215
Puente de San Jorge en construcción. Alcoy
Comienzo del desmantelamiento de la cimbra desde aguas arriba
(JN)

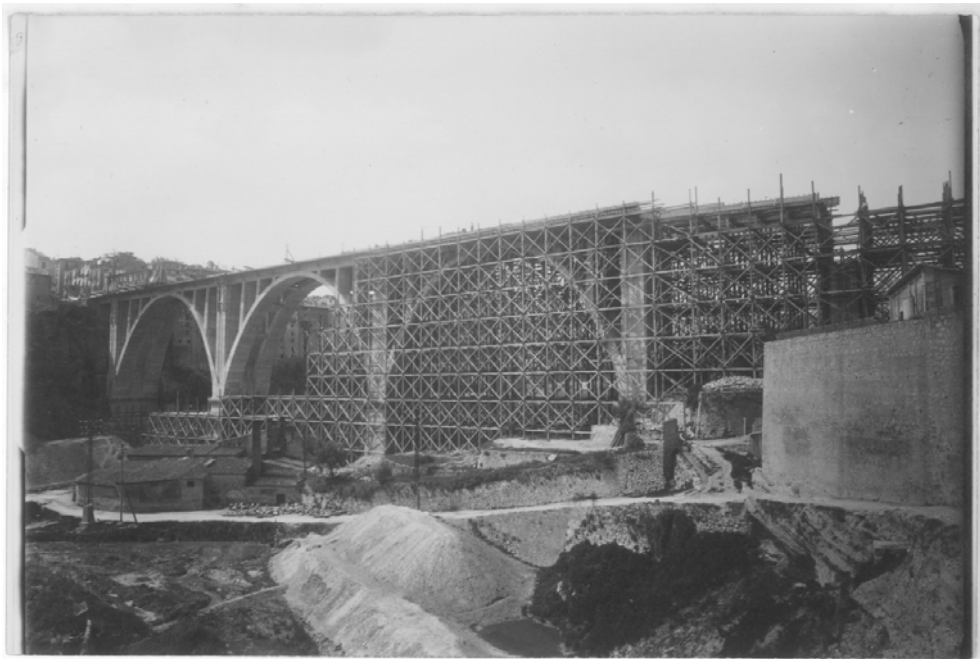


Fig. 216
Puente de San Jorge en construcción. Alcoy
Mitad de la cimbra desmontada desde aguas abajo.
(JN)



Fig. 217
Puente de San Jorge en construcción. Alcoy
Mitad de la cimbra desmontada desde aguas arriba.
(JN)

El 18 de abril de 1928, en la sesión ordinaria de la Comisión Permanente del Ayuntamiento de Alcoy, se da cuenta de la liquidación final de la obra de la construcción del Puente, junto con las certificaciones y liquidaciones correspondientes al periodo de la obra que van desde octubre de 1927 hasta el 12 de abril de 1928. En la liquidación se establece el coste final de la obra contratada del Puente se San Jorge en 2.552.777'09 pesetas. No obstante, el asunto se queda "sobre la mesa" y tardará bastante tiempo en resolverse⁶⁴.

El 21 de Agosto de 1928, Carmelo Monzón Repáraz escribe al alcalde de Alcoy, como director de las obras del Puente de San Jorge en contestación a un oficio referente a la apertura de la calle Balmes. El ingeniero expresa que dado que el estribo se ha construido por el sistema de estribo perdido o embebido en el terraplén, no es prudente descargar una de las caras del estribo hasta que el terraplén haya dejado de asentarse. Añade que el plazo determinado de dos años para su completo asentamiento se ha visto incrementado como consecuencia de no haber desviado la alcantarilla que provoca la inundación de la zona del asiento del terraplén, hecho denunciado desde el inicio de la construcción del estribo. Al mismo tiempo anuncia que tiene listo, para el momento oportuno de hacer el paso de la calle, el proyecto de plegado y muro de mampuestos que limite el ancho de la calle y defienda la parte superficial del terraplén⁶⁵. Por consiguiente, el recorte del terraplén para producir la apertura de la calle Balmes, también fue una de las causas del retraso en la terminación de todas las obras que afectaban al Puente.

El terraplenado de la zona del estribo izquierdo originó bastantes problemas, no solo por el propio volumen que significaba y las propias dificultades del acopio de tierras, en cualquier caso muchísimo menor que el del proyecto original, sino que también afectó a algunas construcciones colindantes como ya se sabía. El caso más grave fue el ocurrido en el edificio de la fábrica de paños de M. Gisbert Valls situada en la calle Balmes, aguas abajo, cuya fachada lateral y el muro de cerramiento de los patios se vieron afectados. En esta situación se hizo necesaria la intervención del arquitecto municipal para organizar un muro y unos contrafuertes situados al exterior de los muros del edificio para soportar el peso de las tierras acumuladas⁶⁶.

Carmelo Monzón visitó e inspeccionó la obra para proceder al levantamiento del Acta de Recepción Definitiva de las obras entre el 25 y el 30 de octubre de 1928⁶⁷.

⁶⁴ *Libro de Actas de la Comisión Permanente del Ayuntamiento de Alcoy* correspondiente a los años 1926 a 1929. BC.122. sesión del 18 de abril de 1928. En la sesión del 23 de mayo de 1928 se requieren informes internos sobre estas liquidaciones

⁶⁵ Acta de la sesión de la Comisión Permanente del Ayuntamiento de 29 de agosto de 1929 *Libro de Actas de la Comisión Permanente del Ayuntamiento de Alcoy* correspondiente a los años 1926 a 1929. Archivo Municipal de Alcoy, expediente BC.122

⁶⁶ Op.cit. *Libro de Actas de la Comisión Permanente del Ayuntamiento de Alcoy* sesiones del 5 y 12 de septiembre de 1928

⁶⁷ *Ibid.* sesión de 17 de octubre de 1928



Fig. 218
Puente de San Jorge en construcción. Alcoy
Obsérvense los trabajos de encofrado de las barandillas y columnas.
(JN)

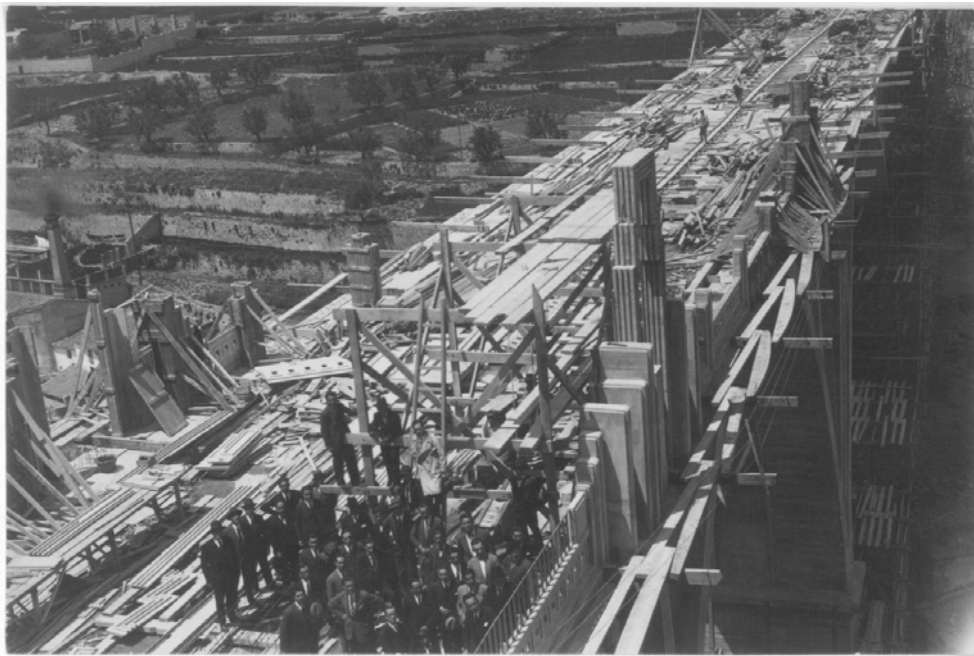


Fig. 219
Puente de San Jorge en construcción. Alcoy
Obsérvense los trabajos de encofrado de las barandillas y columnas.
(JN)

Finalmente, en la sesión del 13 de marzo de 1929 de la Comisión Permanente municipal se aprobaron las liquidaciones pendientes de la obra y la liquidación final. En la misma sesión se dio cuenta del encargo a la misma empresa constructora para la instalación del alumbrado urbano del Puente como una contrata independiente. En todas las versiones que este Puente tuvo se contempló siempre la integración de las luminarias del alumbrado urbano de una manera u otra.

El 26 de marzo de 1929, se firma el Acta de la Recepción Definitiva de la obra, un año y tres días después de haber sido entregada la obra. Al día siguiente se aprobó la devolución de la fianza a la empresa constructora. El plazo de ejecución de la obra fue de veintisiete meses y medio, teniendo en cuenta la variación afectada por la ampliación del Puente. El ajuste de la rasante a la Alameda, costó 500.000 pesetas de más, ascendiendo la liquidación final de la obra completa a la cantidad de 2.552.777'09 pesetas.

El Puente de San Jorge completo se abrió al paso peatonal en 1928 pero no se abrió al paso de vehículos hasta su inauguración oficial el 26 de marzo de 1931, a las once horas. Quizás se esperaba el asentamiento definitivo del terraplén, sin embargo, las largas demoras en la apertura completa de la calle de Santo Tomás fueron la causa fundamental del retraso en la puesta en funcionamiento efectivo del Puente⁶⁸.

Ya hemos citado que la apertura de la calle Santo Tomás no está completada cuando se inicia la construcción del puente. Una decisión se debió tomar en su momento sobre la cota de rasante a la que el Puente llegaría al estribo del centro histórico de la ciudad. Esta cota pasa alrededor de tres metros por encima de la cota de la calle San Miguel sobre la que el Puente acomete perpendicularmente. De este modo el Puente pasa por encima de esta calle produciendo un túnel cuya longitud es el ancho del tablero del puente. A partir de este túnel se realiza un relleno encajonado entre muros que deja dos calles laterales de ajuste entre la cota de la calle Santo Tomás a la altura de la Iglesia de San Jorge y la calle San Miguel. Estas dos calles quedan como "patios ingleses" con unas rampas pronunciadas que en el lado derecho, anteriormente, se salvaban con peldaños. Esta es una solución de encuentro del Puente demasiado extraña que pone en evidencia que no formaba parte del proyecto, en todas sus fases y variaciones, tampoco es una solución de la que aparezcan documentos redactados por Carmelo Monzón durante la fase de la construcción, los muros laterales no responden a los elementos constructivos de los que disponía la empresa constructora y las soluciones formales de las barandillas no son coherentes con la intervención de Víctor Eusa en el seno del Puente.

⁶⁸ Ibíd. sesión del 28 de marzo de 1931



Fig. 220
Puente de San Jorge en construcción. Alcoy
(JN)



Fig. 221
Puente de San Jorge en construcción. Alcoy
Vista del desmontado de la cimbra desde aguas arriba.
(JN)



Fig. 222
Puente de San Jorge en construcción. Alcoy
Vista del puente con la cimbra prácticamente
desmontada desde aguas abajo.
(JN)



Fig. 223
Puente de San Jorge en construcción. Alcoy
Vista del puente con la cimbra prácticamente
desmontada desde aguas arriba.
(JN)

Realmente, desde el inicio de la obra del Puente hasta pocos meses antes de su apertura en marzo de 1931, se estuvieron derribando edificios que ocupaban la nueva traza de la calle Santo Tomás, sobre todo en las cercanías de la Plaza del Carmen en la parte alta y en las inmediaciones de la Iglesia de San Jorge. Tanto fue así que todavía en agosto de 1930 se discutía en el seno de la Comisión Permanente del Ayuntamiento sobre las distintas soluciones que debía tener tal nueva e importante calle. La cuestión debió de ser grave puesto que además de la discusión sobre las cuestiones técnicas, se debatía sobre la confianza en el arquitecto municipal y en la comisión de Policía Urbana para resolver estas circunstancias. Se habían llegado a parar las obras de la urbanización de la calle hasta que hubiere una propuesta técnica rigurosa, puesto que se iba practicando a partir de tanteos. Se había actuado ya entre la Plaza de la Iglesia de San Jorge y la embocadura de la calle Virgen de Agosto, con una rasante. A estas alturas, con el Puente construido, se tenía claro que la *“entrada y salida por las calles de Santo Tomás y San Jaime, sea directa”*⁶⁹. Se corría el riesgo de tener dos rasantes a lo largo de la misma calle y parecía lógico que debería haber una única rasante *“desde la acera de la Iglesia de San Agustín, hasta que se enfrente con el eje de la calle de San Jaime”*⁷⁰. Pero desde la embocadura de la calle San Jaime hasta el Puente, necesariamente habría otra rasante, puesto que hay muy poco desnivel con el tablero, si se compara la pendiente de la calle Santo Tomás. A esto se sumaban las dificultades de acuerdo de rasantes entre las calles transversales.

Dos meses más tarde, el arquitecto municipal presentó tres soluciones:

- La primera solución era la más radical, consistía en que al salir del estribo del Puente, la calle Santo Tomás tomara toda su anchura de veinte metros a la cota del tablero y, por tanto se accediere a las calles San Miguel y Purísima a través de nuevas rasantes en rampa que enterrarían parte de las fachadas de las casas que entonces dan fachada a Santo Tomás entre la calle San Jaime y el Puente.
- La segunda, consistía en prolongar el ancho del Puente, con sus aceras y barandillas, hasta la calle San Jaime, construyéndose unas gradas a partir del ancho del Puente hasta conseguir salvar el desnivel. Para ello era necesario interrumpir el acceso de vehículos a las calles San Miguel, Purísima y San Antonio.
- La tercera solución consistía en prolongar el Puente con una rasante que uniera la cota del tablero con el nivel de la embocadura de la calle San Jaime, mantener las bajadas a las calles Purísima y San Miguel como rampas laterales entre la prolongación del Puente y las alineaciones de los edificios, que permitan el acceso de vehículos, construir otra rasante desde la calle San Jaime hasta la embocadura de la calle Virgen de Agosto y plantear una tercera rasante distinta desde allí hasta la parte superior de la calle Santo Tomás en la confluencia con el actual *carrer l’Escola*.

⁶⁹ Libro de Actas de la Comisión Permanente del Ayuntamiento de Alcoy correspondiente a los años 1929 a 1931. Archivo Municipal de Alcoy, expediente BC.123, sesión del 20 de agosto de 1930

⁷⁰ *Ibid.* sesión del 20 de agosto de 1930

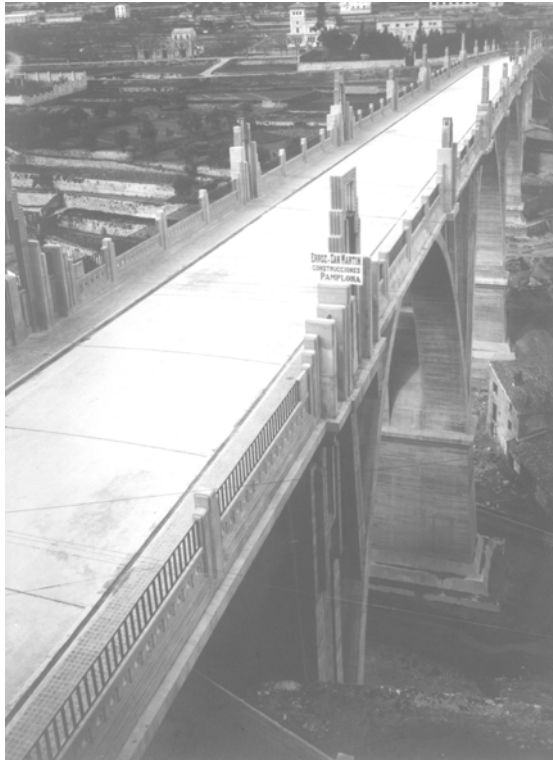


Fig. 224
Puente de San Jorge terminado. Alcoy
(JN)

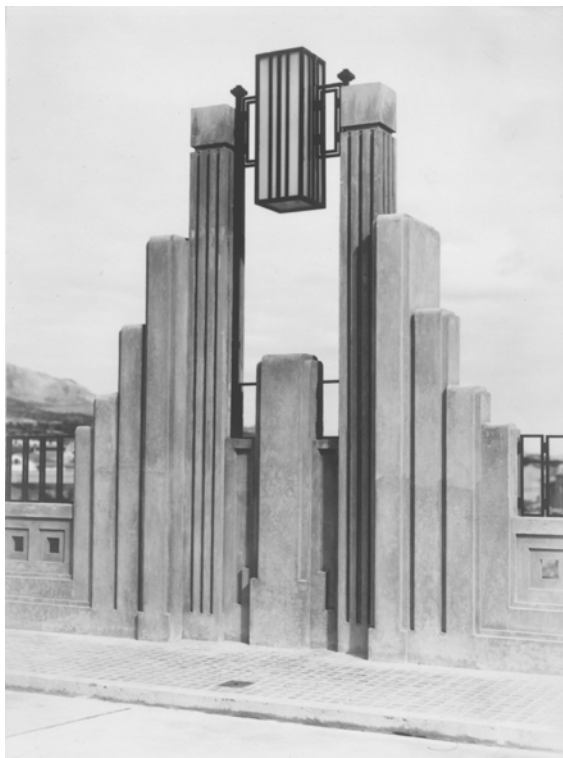


Fig. 225
Puente de San Jorge terminado. Alcoy
Detalle interior de la "columna" sobre la clave del arco.
(JN)

Todavía estaba por realizar la expropiación y el posterior derribo de la casa número 25 de la calle Santo Tomás. Queda patente que fue la tercera solución la que se construyó finalmente, a pesar de las decisiones tomadas. El resultado es el conocido: una calle Santo Tomás con tres rasantes distintas en todo su recorrido y una calle San Jaime que tampoco tendrá una rasante uniforme en todo su trazado⁷¹.



Fig. 226
Puente de San Jorge. Alcoy
Inauguración y apertura del puente. 1931.
(AMA)

⁷¹ *Ibíd.* sesión del 1 de octubre de 1930



Fig. 227
Puente de San Jorge terminado. Alcoy
Detalle interior de la "columna" sobre las pilastras de la ampliación.
(JFPS 2011)

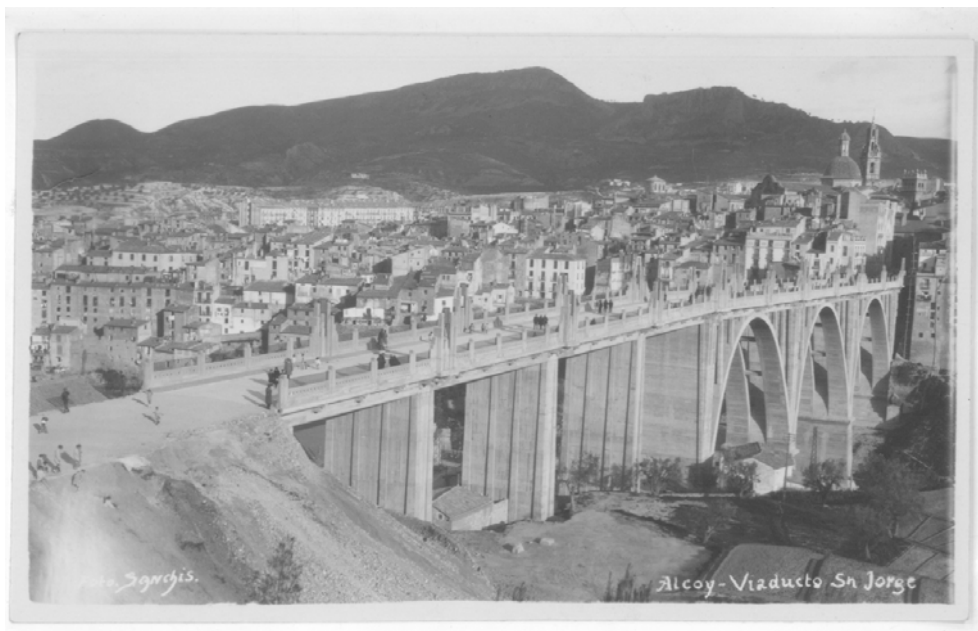


Fig. 228
Puente de San Jorge terminado. Alcoy
Vista desde el Ensanche, frente de aguas arriba.
(JN)

El 12 de abril de 1931 se celebran elecciones municipales en toda España y en Alcoy gana con amplia mayoría la candidatura republicana. Como consecuencia de estas elecciones el 14 de abril de 1931 se proclama la II República española. En la sesión plenaria del nuevo Ayuntamiento celebrada el 1 de julio de 1931 se trató sobre el Puente de San Jorge extensamente a resultas de un amplio informe referido al proceso de construcción del mismo elaborado por la Comisión de Hacienda y Contabilidad del Ayuntamiento. En este informe se pone de manifiesto el gran malestar de la nueva corporación con los procedimientos legales seguidos y sobre todo con el asunto del gran terraplén proyectado. Se denuncia la actitud laxa de los técnicos municipales intervinientes, pero también la de los que tomaron las decisiones, a pesar de las advertencias de la empresa constructora. El asunto se elevó al Gobierno de la República con la intención de depurar responsabilidades⁷².

Con cierta posterioridad a la inauguración del Puente se construyen las barandillas definitivas del tramo correspondiente al ajuste interno de la llegada del puente en la calle Santo Tomás. En los planos adjuntos (imágenes **230** y **231**) pueden observarse los intentos poco acertados del proyectista para ajustarse a la coherencia completa del resto del puente. Es evidente que el resultado de esta parte de la obra es muy distinto al que se observa en el resto del Puente. El proyecto de este tramo de barandillas para el encuentro de la calle Santo Tomás con el Puente fue redactado por la oficina técnica municipal y está firmado por el arquitecto municipal auxiliar José María Mestre Asencio. El oficio de presentación del pliego de contratación está firmado por Vicente Pascual el 23 de diciembre de 1933. Las barandillas se colocarían sobre los muros ya construidos en la obra de la apertura y urbanización de la calle Santo Tomás. Esta pequeña obra de colocación de estas barandillas concluyó el 26 de abril de 1934⁷³.

Después de la entrega del Puente de San Jorge, la empresa constructora permaneció en Alcoy algunos años más realizando algunas otras construcciones. El Puente se financió, al menos en parte, con contribuciones especiales a los ciudadanos en una primera fase desde 1929 hasta 1934 y posteriormente hasta la llegada de la democracia. Durante dos generaciones de usuarios y hasta bien entrados los años sesenta del siglo XX, este puente se llamaba popularmente el "*Pont Nou*" y la gente que vivía en el Ensanche lo cruzaba para dirigirse a Alcoy, todavía no siendo conscientes de que el Ensanche ya formaba parte de la ciudad.

⁷² Archivo municipal de Alcoy, expediente BC.123, p. 414, en el Acta del Pleno del día 1 de julio de 1931 puede leerse:

1. *Que se han violentado las disposiciones legales, acordando una urgencia que no aparece justificada bajo concepto alguno.*
2. *Que se cometió error grave al no tener en cuenta la importancia y coste del terraplén, al acordar la construcción del Puente; y,*
3. *Que se cometió una falta de táctica al no designar persona técnica que en todo momento pudiera apreciar la marcha de las obras y la bondad y calidad de los materiales en ella invertidos....".*

⁷³ Archivo Municipal de Alcoy, expediente signatura 5652/13, "Puente de San Jorge"



Fig. 229
Puente de San Jorge. Alcoy
Zona del acuerdo con la calle Santo Tomás.
(AMA)

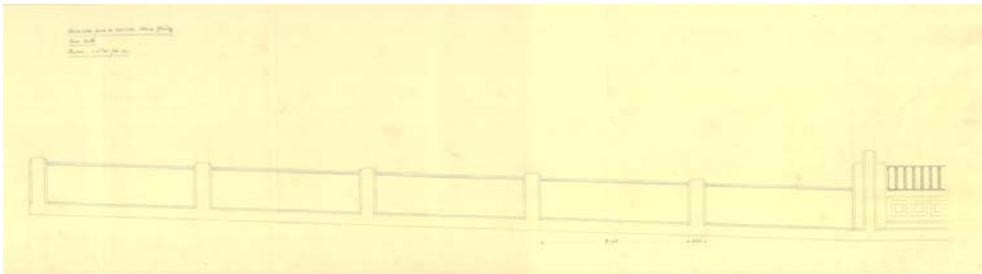


Fig. 230
Proyecto de barandilla zona del acuerdo entre el Puente S. Jorge y la calle Santo Tomás. Alcoy
(AMA)

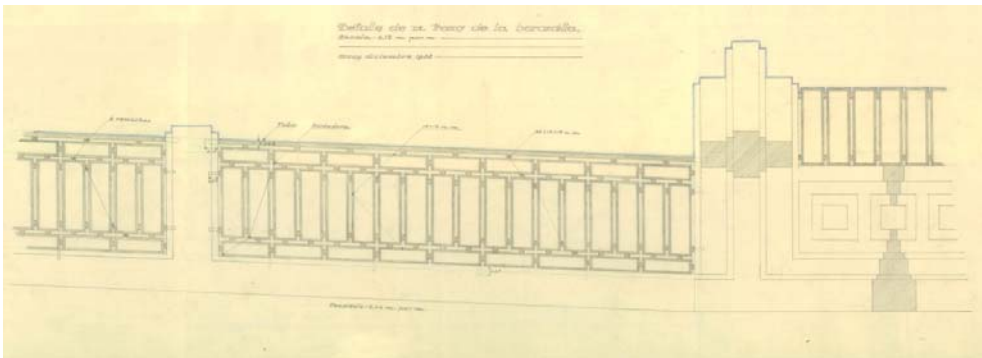


Fig. 231
Proyecto de barandilla zona del acuerdo entre el Puente S. Jorge y la calle Santo Tomás. Alcoy
(AMA)

5

*La figura del arquitecto
Víctor Eusa Razquín*

Capítulo 5

La figura del arquitecto Víctor Eusa Razquín

Si el Puente de San Jorge de Alcoy es un ejemplo de lo que se ha convenido en denominar como Art Déco, todo ello es debido fundamentalmente a la intervención de este arquitecto tan particular. Víctor Eusa es el arquitecto que formó parte del equipo de proyectistas del Puente de San Jorge de Alcoy, junto con los ingenieros Carmelo Monzón y Vicente Redón, tal y como ya se ha visto. La figura de este arquitecto y su participación en el proyecto del Puente será decisiva para el resultado formal del mismo. Por ello interesa estudiar, en gran medida, cuál es el origen del repertorio formal que aparece en esta obra con el fin de interpretar y comprender la posición iconográfica a la que perteneció y cuando menos, la opción cultural que representó.

La elección de Víctor Eusa como colaborador en el proyecto fue probablemente fruto del azar, de la casualidad de su cercanía a los empresarios e incluso a los ingenieros redactores del proyecto en un momento preciso de su vida. Carmelo Monzón y Víctor Eusa tendrían aproximadamente la misma edad, eran recién titulados en sus respectivas carreras universitarias realizadas, más o menos, al mismo tiempo, eran personajes conocidos en la sociedad pamplonesa y probablemente, casi vecinos. Dos jóvenes impetuosos con un historial académico muy brillante, con ansias de materializarlo en alguna empresa digna, pero también con una posición progresista hacia lo nuevo. Una vez más, como tantas veces ocurre en la Historia, esta casualidad condujo a la producción de una obra decididamente moderna que de otro modo no hubiera podido darse. La oportunidad del Puente en Alcoy será un reto para ellos, un desafío bien colocado desde una empresa constructora que los amparará y aprovechará sus energías. No obstante, desde la arquitectura, el aporte moderno del Puente de San Jorge de Alcoy corresponde fundamentalmente a la propia personalidad de este arquitecto y a su gusto, en este caso, como profesional del diseño de las formas. Por ello es necesario observar, detener la mirada, en el contexto en el que se producen para enriquecer aquello que el propio Puente nos cuenta. En los edificios cuya excelencia se requiere, Palladio dice



Fig. 232
Colegio de los Padres Escolapios. Pamplona. 1928.
Detalle de la torre de la esquina.
(JFPS 2011)

que es en donde los arquitectos tienen la “*ocasión bellísima de demostrar cuánto valgan en las bellas y maravillosas invenciones*”¹. Y Víctor Eusa, sin duda alguna, manifestó su valía.

Víctor Eusa nació en Pamplona el 6 de marzo de 1894 en la calle Estafeta, en la casa familiar en la que habría de vivir y trabajar hasta los ochenta años. Dejó la actividad profesional en 1979 y murió en Pamplona en 1990.

1_ Antecedentes

Víctor Eusa fue arquitecto titulado por la Escuela de Arquitectura de Madrid en 1920 y también fue Premio Extraordinario de Fin de Carrera. Fue uno de los arquitectos más brillantes de su generación y demostró durante sus estudios una asombrosa capacidad plástica y compositiva, con una habilidad especial para aplicar el lenguaje establecido en sus justos términos en todo su trabajo².

En la Escuela de Arquitectura hay dos maestros que influyen fundamentalmente en la formación de Víctor Eusa y que tienen una importancia decisiva en todas las generaciones de arquitectos de esa época: por un lado, Modesto López Otero, representante de la línea ortodoxa del academicismo con el que Eusa adquiriría una formación clásica, en la tradición *Beaux Arts*, con todo el rigor que ello suponía en el manejo del dibujo, en la reflexión a través del dibujo con una destreza impecable, con un gran conocimiento de las aplicaciones del “tipo”, con el sistema de composición basado en la jerarquización y con la generación del carácter del edificio a través de la cuidada aplicación del ornamento; por el otro lado, Teodoro de Anasagasti, representante de la apertura hacia los nuevos movimientos artísticos del cambio de siglo, sobre todo en lo que se refiere a la tendencia *Sezession*, maestro del que Eusa sería el alumno más distinguido.

Hay que tener en cuenta que las promociones de arquitectos de entonces en la Escuela de Arquitectura de Madrid no eran numerosas. La promoción de Víctor Eusa constaba de dieciocho miembros. Entre los amigos de la Escuela figuraban personajes como Luis Lacasa, aunque quizás fue más fructífera la amistad con Fernando García Mercadal, miembro de la promoción anterior a la de Eusa, con quien mantuvo una relación estrecha, de gran interés para fijar las posiciones de ambos con respecto a la arquitectura moderna. A pesar de ello y de sus contactos, Eusa no perteneció ni participó nunca de las actividades del G.A.T.E.P.A.C.

¹ VV.AA. *Palladio 1508-2008. Una visión de la Antigüedad*. General de Ediciones de Arquitectura. Valencia 2008. Artículo de Javier Poyatos Sebastián “*La excelencia en los Cuatro Libros de Arquitectura de Palladio*”, pp. 197-204. Poyatos cita a Palladio de PALLADIO, ANDREA *Los Cuatro Libros de Arquitectura*. Libro III. Proemio a los lectores, Akal. Torrejón de Ardoz, Madrid, 1988, p. 198.

² TABUENCA, FERNANDO “*Presentación*” en VV.AA. *Víctor Eusa Arquitecto*. Catálogo de la exposición homenaje celebrada en el Polvorín de la Ciudadela de Pamplona del 1 al 25 de diciembre de 1989. Exmo. Ayuntamiento de Pamplona, COAV-N e Institución Príncipe de Viana. Pamplona 1989, p.7.

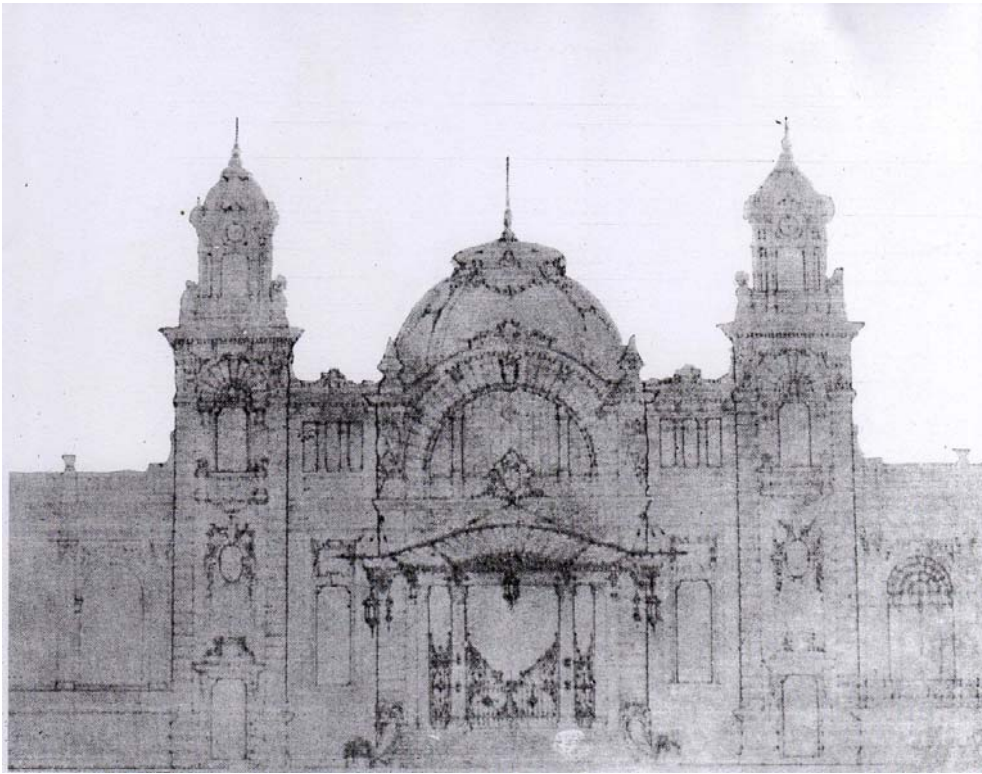


Fig. 233
Dibujo del proyecto presentado al concurso del Gran Kursaal de San Sebastián.
Primer premio. 1920.
(NF)



Fig. 234
Edificio del Gran Kursaal de San Sebastián. 1921.
Vista desde la otra margen del río Urumea.
(MG)

Desde los tiempos de estudiante en la Escuela de Madrid, la curiosidad por el conocimiento de lo que ocurría en el mundo de la arquitectura a través de las revistas internacionales y de las publicaciones, fue una constante de su trabajo³. No hay que dejar de considerar que ya entonces, la Biblioteca de la Escuela de Arquitectura de Madrid disponía de fondos muy amplios a disposición de los estudiantes y que las discusiones sobre las tendencias y movimientos eran comunes entre ellos. Así pues, Víctor Eusa conocía el material historiográfico que se producía en la Europa de aquellos tiempos con una voluntad muy decidida. Por lo tanto, no es de extrañar que supusieran un gran atractivo las publicaciones europeas de las obras de Frank Lloyd Wright, de Eric Mendelsohn y de tantos otros.

2_ El comienzo profesional: el Gran Kursaal de San Sebastián

Inmediatamente después de finalizar los estudios de arquitectura, ganó el concurso del casino del Gran Kursaal de San Sebastián, al que se presentó en colaboración con Saturnino Ulargui Moreno⁴, con un proyecto de un edificio *“en “estilo francés” conforme a las exigencias de la época”*⁵. Por lo tanto, estamos ante un arquitecto de formación absolutamente académica pero también de una gran capacidad creadora, dentro del ámbito de este tipo de formación, es decir, en este sistema tan rígido de proyectar, su capacidad creadora era muy relevante en tanto en cuanto sus elementos nuevos, sus innovaciones creativas, quedaban probablemente reducidas a la efectividad de sus ornamentaciones. De todos modos, es muy probable que en el proyecto del edificio del Gran Kursaal se impusieran algunas de las ideas de Saturnino Ulargui, pero también y sobre todo aquellas del gusto de los promotores y de la sociedad donostiarra del momento, tal y como hemos visto en la tradición desde el concurso para el Puente de María Cristina de San Sebastián. En el planteamiento del edificio del Gran Kursaal Eusa emplea un lenguaje académico muy riguroso, pero sin echar mano de soluciones estereotipadas sino más bien dando prueba de su corrección y capacidad frente a un programa funcional complejo. Quizás en la marquesina de la entrada sea en donde brillen las licencias *sezecissionistas*.

³ EUSA, MIGUEL ÁNGEL *“Mi padre, arquitecto”* en VV.AA. *Victor Eusa Arquitecto*. Op.cit., p.9 dice: *“Recuerdo la casi permanente dedicación a su trabajo: largas jornadas en el despacho y luego, el tiempo libre en casa, sentado en su sillón, hojeando revistas y más revistas de arquitectura.”*

⁴ arquitecto logroñés afincado en Madrid que se dedicó también a la producción cinematográfica. En 1932 construyó en la Gran Vía, 48 el cine *“Actualidades”* en un estilo marcadamente Art Déco. Probablemente su experiencia en los cines determinó su presencia en el equipo del concurso.

⁵ LINAZASORO, José Ignacio. *“Victor Eusa”*. Revista *Nueva Forma: Arquitectura, Urbanismo, Diseño, Medio Ambiente y Arte*. Números 90-91, Año 1973, p. 2



Fig. 235
Edificio Gran Kursaal. San Sebastián. 1921.
Detalle de la parte izquierda de la fachada principal.
(NF)



Fig. 236
Edificio Gran Kursaal. San Sebastián. 1921.
Detalle de la parte derecha de la fachada principal.
(PK)

El término Kursaal proviene de las palabras alemanas Kur (cura) y Saal (sala, salón), y por lo tanto, su significado etimológico directo es “Sala de curas”. Un “Kursaal” era un elemento típico en la composición de la distribución espacial de los balnearios, de estos edificios que se pusieron tan de moda en Europa al final del siglo XIX. En realidad, acabó siendo funcionalmente de un espacio multiusos. El Kursaal de un Balneario podía acoger funciones de vestíbulo principal, de salón de baile, para la representación de funciones de teatro y conciertos o se convertían en salas de juegos y restaurantes. Así, los edificios urbanos que recogían este tipo de funciones en los lugares de veraneo, turismo u ocio acabaron adoptando el nombre de Kursaal popularmente. En otros lugares se prefirió utilizar el término francés: casino.

El Edificio del Gran Kursaal Marítimo de San Sebastián está situado entre la playa del Gros y la desembocadura del río Urumea. Al otro lado del río se sitúan el Teatro Victoria Eugenia y el Hotel María Cristina. Los promotores de la construcción del Kursaal de San Sebastián promovieron unos años antes la construcción del puente de la Zurriola para poder conectar el centro de la ciudad y el barrio del Gros por la zona de la costa y de este modo, también enlazar más directamente con el futuro edificio⁶.

En esos tiempos, San Sebastián es la ciudad de veraneo de la Corte, por lo que además se convierte en un lugar muy demandado por la burguesía española y europea como destino turístico. Es la ciudad española que ha conseguido integrar una magnífica playa como un elemento urbano significativo y muy importante en su composición urbana. Al *glamour* de Biarritz, de Deauville y de lo francés desde el Segundo Imperio hasta la *Belle Époque*, se sumó San Sebastián ofreciendo una alternativa excelente. El ensanche de Cortázar, culminado en 1913, había configurado una ciudad de claro corte afrancesado. Este destino turístico generó la creación de sociedades privadas como la Sociedad de Fomento de San Sebastián (1902) con el objetivo de dotar a la ciudad de un gran hotel de lujo. En 1909 comenzaron, de forma simultánea, las obras de construcción del teatro Victoria Eugenia y del Hotel María Cristina. El proyecto del teatro fue redactado por el arquitecto Francisco de Urcola, tomando referencias de otros teatros europeos contemporáneos. El proyecto del hotel, en cambio, fue redactado por Charles Mewes, arquitecto autor de varios hoteles de la cadena Ritz en Europa (Madrid, París, etc.) pero la dirección de las obras fueron llevadas a cabo por Francisco de Urcola. Al utilizar sistemas constructivos, materiales similares y un lenguaje común, estos dos edificios dan el aspecto de haberse construido por el mismo arquitecto. Los edificios fueron inaugurados en 1912⁷. El puente de la Zurriola también se inauguró en 1912.

⁶ Ver Capítulo 3.4. *Los puentes contemporáneos*

⁷ STARWOOD HOTELS & RESORTS WORLDWIDE, INC. [en línea] “*El Hotel María Cristina*” 2009 [consulta agosto 2011] www.mariacristina.es

3_ La huella de los viajes

En 1922 Víctor Eusa proyecta y construye la Casa Uranga y realiza un largo viaje por Grecia, Turquía, Medio Oriente y Egipto. En estos viajes iniciáticos que realizará por Europa y Oriente, Eusa abrirá toda su capacidad sensible y conocerá de primera mano las obras de Otto Wagner y la Sezesion vienesa, pero también recorriendo Holanda visitará las obras de Berlage, Dudok y en general del Wendingen, después, en 1923 viajará a Italia, donde se encontrará con Fernando García Mercadal que estaba pensionado en la Academia Española de Bellas Artes de Roma y, posteriormente en 1925, visitará la Exposición de las Artes Decorativas e Industriales Modernas de París (donde el propio Eusa participa colaborando con una empresa de carpintería para quien realiza unos diseños). En 1929 se casaría con Florencia Eugui y realizarían su viaje de novios también por Europa⁸. Eugui es una familia pamplonesa también dedicada a la construcción, algo que sin duda contribuiría a la actividad de Víctor Eusa como arquitecto. Por tanto, durante la década de los años veinte se somete a una experiencia visual que le impresiona totalmente y que le formará decisivamente.

Después de los viajes ya todo se centrará en Pamplona, reuniendo la tradición académica y las tendencias modernas como el expresionismo, para crear progresivamente un lenguaje personal. Se trata de un arquitecto muy prolífico pero casi exclusivo y aislado en la ciudad de Pamplona y su entorno más próximo, en donde desarrollará cerca de un millar de obras y proyectos⁹. Por tanto, será muy conocido en los círculos de los profesionales de la construcción de la ciudad. Eusa decidió vivir aislado en una sociedad provinciana a la que aportó la frescura de lo nuevo aprendido y conocido en sus viajes. En Pamplona se posicionará y adquirirá una gran experiencia proyectual y constructiva, si acaso cerrada, pero vivirá de la rentabilidad de un lenguaje y un modo de componer propio, cimentado entre los signos y elementos del lenguaje moderno aunque sometido a un modo de proyectar clásico. Se verá arrastrado hacia la contemporaneidad por el modo de componer de los vanguardistas, de los modernos, pero también permanecerá en él el peso de su formación académica. Por lo tanto, a finales de los años veinte su lenguaje formal se decantará hacia un *"...expresionismo de raíz Art Déco genuinamente personal, que evoluciona hacia un mayor racionalismo, para ser truncado por la guerra civil..."*¹⁰.

⁸ TABUENCA, FERNANDO. *"Datos biográficos y relación de obras"* en VV.AA. *Víctor Eusa Arquitecto*. Op.cit., p.31.

⁹ TABUENCA, FERNANDO, arquitecto. Ciclo de conferencias "Lecciones de arte contemporáneo en Navarra" "La arquitectura de Víctor Eusa" 27 de febrero de 2007. Universidad de Navarra. www.unav.es/catedrapatrimonio/paginasinternas/conferencias/artcontemporaneo

¹⁰ TABUENCA, FERNANDO. *"Presentación"* en VV.AA. *Víctor Eusa Arquitecto*. Op.cit., p.7

Eusa será un personaje silencioso, nada radical en planteamientos programáticos, podríamos decir que tiene un talante moderado e integrador y aunque será religioso y amante de las tradiciones –llegó a diseñar los pasos de la procesión del Viernes Santo de Pamplona que están en la iglesia de San Agustín- este carácter en cierto modo conservador no le impediría aceptar y acoger a la modernidad en la arquitectura. Siempre trabajaría sin una posición teórica normalizada y estructurada, tal vez solamente de un modo personal e inconsciente, pero sí era muy pragmático y profundamente racionalista en cuanto a la producción constructiva. Fue un arquitecto con gran capacidad creadora que vivió aislado en medio de una sociedad provinciana. Pamplona se reconvierte desde un centro de actividad económica que proviene de la producción agrícola hacia una plaza fuerte militar y a convertirse además en un centro religioso tanto desde el punto de vista de la formación como de jerarquía del clero nacional.

Es gracioso pero también muy común, que este lenguaje moderno se deposite en un ámbito social determinado desde un arquitecto y que éste, en muy poco tiempo, se convierta en el representante del gusto de la alta burguesía pamplonesa e incluso, llegue a ser propuesto como el “renovador formal” del estilo eclesiástico¹¹.

Hay algunos casos curiosos similares de arquitectos cuya formación y actividad posterior se realizó con puntos de partida semejantes pero que condujeron claramente a resultados distintos. Por ejemplo el caso del arquitecto argentino Mario Roberto Álvarez, cuya formación se realizó con muchos premios en la Facultad de Arquitectura de Buenos Aires (1936), de una manera también bastante académica, pero unos quince años después. Posteriormente, consiguió una beca para viajar a Europa y América de mayo de 1938 a marzo de 1939. En tal viaje también se impresiona con intensidad de las producciones europeas y conoce personalmente no solo a Albert Speer y Marcello Piacentini, sino también a Perret, Le Corbusier, Mies van der Rohe, etc. para después, a su regreso, encerrarse durante una larga vida profesional en el ámbito de la sociedad bonaerense. Pero esta vez con una obra radicalmente moderna desde su concepción proyectual hasta los detalles, sin ninguna señal de academicismo. Por tanto, se trata de una cuestión de convicciones y de decisión sobre un modo de hacer profesional¹².

Al observar detenidamente algunos de los proyectos de Víctor Eusa, veremos las influencias de sus viajes: *“los recuerdos de la escuela holandesa, claramente expresados en el tema de la fachada, en el que predomina una suerte de decorativismo a franjas, versión frívola de las vanguardias pictóricas y neoplásticas, y el recuerdo de Wright, probablemente a través de Dudok”*¹³.

¹¹ LINAZASORO, José Ignacio. “Víctor Eusa”. Op. Cit., p. 36. Donde se cita la Revista Arquitectura Contemporánea anterior a la guerra civil española en donde el señor Polo de Benito, canónigo de la Catedral de Toledo, propone a Víctor Eusa como “renovador formal”.

¹² PIÑÓN PALLARÉS, HELIO. *Mario Roberto Alvarez*. Edicions UPC. Universitat Politècnica de Barcelona 2002

¹³ LINAZASORO, José Ignacio. “Víctor Eusa”. Op.cit., p. 10.



Fig. 237
Casa Uranga, 1922.
Av. S. Ignacio, 12. Pamplona.
(JFPS 2011)

Tres podrían ser las corrientes que más le interesaron a Víctor Eusa según sus propios testimonios y según se desprende de la observación de sus obras: la arquitectura de la Sezession de Viena, la arquitectura de la Escuela de Amsterdam y las impresiones de la Exposición Universal de las Artes Decorativas e Industriales de París de 1925. Y concretamente, tres maestros: Otto Wagner, como ejemplo de la evolución académica hacia una simplificación mediante el uso de un nuevo sistema ornamental frente a la estética ecléctica; Auguste Perret, por el apasionante uso del nuevo material del hormigón armado explotando además sus posibilidades expresivas y Willen M. Dudok, por su maestría constructiva, por su moderación en la beligerancia vanguardista aunque con un universo plástico expresionista resultado del filtrado de las influencias de F. Ll. Wright, universo creado con materiales y sistemas constructivos tradicionales. No obstante, tampoco hay que olvidar su afinidad a los arquitectos modernos alemanes desde Peter Behrens hasta Eric Mendelsohn, arquitectos que son grandes constructores, como también lo era Adolf Loos, de manera que a partir del conocimiento de los sistemas constructivos de los elementos expresionistas, Eusa podrá replantear los tipos clásicos a su manera. Sin embargo, también habrá una aceptación consciente de las plásticas vanguardistas al menos como repertorio formal efectivo¹⁴.

4_ El historicismo y el regionalismo vasco del principio

En sus inicios profesionales, después de la aventura del Kursaal de San Sebastián, Víctor Eusa se pliega a las demandas de sus clientes. Les ofrecerá una tendencia iconográfica que proviene desde el sustrato clásico académico hacia el regionalismo vasco o neomodéjar de inspiración vernácula que, como hemos visto, eran el gusto predominante de la burguesía de aquella época cuando demandaba residencias unifamiliares. En la ciudad, el “estilo vasco” y “Montañés” a la manera que defendía el arquitecto Rucabado, son los lenguajes que requerirán al arquitecto los clientes de la alta burguesía pertenecientes a familias de larga historia social. No obstante, aunque estos edificios tengan una composición académica y ciertos elementos provengan de la arquitectura popular regional autóctona, ya aparecen elementos decorativos (capiteles, basas de pilastras, remates, etc.) con una simplificación geométrica que ya apuntan a la tendencia vibrante de la modernidad en Eusa.

¹⁴ USTÁRROZ, ALBERTO. *“El pensar de la mano: el arquitecto Víctor Eusa”* en VV.AA. *Víctor Eusa Arquitecto*. Op.cit., p.22.



Fig. 238
Casa Goicoechea. 1922-1924.
Calle F. Bergamín, 1. Pamplona.
(JFPS 2011)



Fig. 239
Chalet Aizpún. 1924.
Calle S. Fermín, 2.
(JFPS 2011)

La Casa Uranga de 1922, situada en la Avenida San Ignacio, 12, la Casa para Sebastián Goicoechea de 1924, situada en la calle Francisco Bergamín, 1, muy cercana a la anterior y el Chalet Aizpún, también de 1924, situado en la calle San Fermín, 2, todas ellas en Pamplona, son tres muestras del pintoresquismo elegante y de cierta opulencia burguesa que satisfacían el encargo de los clientes. Son edificios en los que se produce una mezcla de clasicismo académico y regionalismo, por ejemplo, por el uso del doble alero de las partes de arriba mientras el esquema compositivo y los elementos ornamentales son claramente académicos¹⁵. En algunos detalles puede observarse la tendencia hacia la simplificación de los elementos clásicos.

5. El despegue en las primeras grandes obras. 1922-1924

La casa para el periódico *El Pensamiento Navarro* en la calle Leire, el edificio para la compañía de seguros *La Vasco-Navarra*, el Colegio - Convento de la Hijas de María Inmaculada en la esquina de la calle Roncesvalles con la calle Ayala, frente a la Plaza de Toros, todas en Pamplona y la intervención en el proyecto del Viaducto en Alcoy, son proyectos que se generan entre 1922 y 1924.

El edificio de la calle Leire para el periódico *El Pensamiento Navarro* es un edificio entre medianeras que se debe a la planeidad del volumen de la manzana en el centro de la calle. No obstante, Eusa resuelve aquí la construcción con una composición marcadamente “modernista”, con reducciones geométricas a la manera sezessionista en los elementos ornamentales clásicos, pero aún con un tímido alero de tipo tradicional.

Entre 1924 y 1926, proyecta y construye el edificio para la empresa de Seguros “*Vasco-Navarra*” en el centro de la ciudad de Pamplona (Avenida San Ignacio, 7). Justo antes ha estado viajando por Europa y Oriente. En el remate del edificio empezamos a observar algo muy característico de la procedencia de sus experiencias visuales intensas y de lo que será su posición frente al ornamento. En palabras de Linazasoro “*una curiosa Palas Atenea de evidente recuerdo Sezessionista, en especial de la oficina Postal de Wagner. Luego su ordenación mural, de tradición neogótica y algo “arabizante” componente ésta que aparecerá múltiples veces en la obra Eusiana*”¹⁶. No creemos que los ángeles de Otto Wagner de la central de la Caja Postal de Viena fueran una referencia directa. Probablemente solo fue una respuesta muy académica de cómo enfatizar el remate de un edificio con un elemento ornamental escultórico. El recurso es clásico, pero, sin embargo acaso, la reducción o simplificación formal de la propia escultura sí es un referente sezessionista.

¹⁵ VV.AA. *Guía de Pamplona y su Comarca*, Op.cit, p.100

¹⁶ LINAZASORO, José Ignacio. “Víctor Eusa”. Op.cit., p. 3



Fig. 240
Edificio para el periódico *El Pensamiento Navarro*. 1924.
Calle S. Fermín, 2. Pamplona.
(JFPS 2011)

También, este edificio es citado por Javier Pérez Rojas sobre el que dice: *“Es posible encontrar algunos relieves y decoraciones simétricas de una iconografía muy en la línea francesa en varios edificios de Pamplona, como sucede por ejemplo con el de la Vasco Navarra (1926)”*¹⁷.

Este edificio fue construido por la empresa Erroz y San Martín. En este encargo nace la relación fructífera para la colaboración en el proyecto del Viaducto para Alcoy. Carmelo Monzón seguramente colaboró con Víctor Eusa en el cálculo de la estructura de sus edificios más singulares, grandes y complicados, como quizás la iglesia de los Padres Paúles.

El edificio de la Vasco-Navarra está situado en una esquina de una manzana del segundo Ensanche de Pamplona. Ofrece un ángulo agudo por el corte de la avenida de San Ignacio que se dispone ortogonal a la diagonal principal del Ensanche. Esto le confiere un chaflán de gran dimensión que sirve de ajuste entre la avenida de Roncesvalles y la calle García Ximénez. Esta circunstancia marcará académicamente la composición de la planta del edificio y fijará la posición del chaflán como el elemento visual más relevante del edificio. La percepción general del edificio desde cierta distancia no plantea ningún interés especial fuera de la propia pertenencia a una manzana que estará completa en breve tiempo. Tiene algunos elementos compositivos muy familiares, de corte clásico, que ayudan a marcar los giros en los vértices de la planta, la potencia de las cornisas y la descarga de masa que provocan los voladizos de la primera planta. Llamen un poco la atención los dinteles apuntados de la última planta, quizás como un rasgo romántico. Pero, el remate central de la escultura sobre una balaustrada creciente, a modo de frontón, que recoge el rótulo del edificio, es el reclamo más potente desde la lejanía.

El descubrimiento de las posibilidades de la equina o del chaflán del edificio como el lugar para depositar la mayor carga simbólica es una circunstancia que determinará la obra de Eusa. Desde este edificio en adelante, con algunas excepciones como el caso del Convento de las Hijas de María Inmaculada, en el que perseguía otras intenciones, Eusa fijará la atención en las esquinas y desde ellas desarrollará el resto del edificio. Este es un recurso nuevo que estaba subyacente en el propio valor que en el Ensanche tenían los cruces de las calles y que Eusa explotará iconográficamente. Este valor expresivo, simbólico y comunicativo de la identidad del edificio será una manera de contrarrestar la inexpresiva uniformidad pretendida por el movimiento moderno.

No obstante, cuando contemplamos los detalles del edificio de cerca es cuando podemos comprender el trabajo del arquitecto y su empeño en una tendencia progresista en ellos. Esta tendencia no abandona el valor del ornamento, la posición compositiva es clásica, pero el trabajo sobre el ornamento es ya plenamente Déco. En este proyecto Eusa trabajó en el desarrollo del diseño de todos los elementos de la construcción, como sería siempre su costumbre, desde el proyecto del edificio hasta el diseño del mobiliario interior. Los elementos de la cerrajería de los huecos son todavía muy poco claros o llamativos en las nuevas tendencias, pero el diseño de las puertas principales del edificio sí está en la línea más innovadora. Como lo

¹⁷ PÉREZ ROJAS, Javier. *Art Déco en España*. Manuales de Arte. Cátedra. Madrid 1990, p. 551



Fig. 241
Edificio "La Vasco Navarra". 1924-26
Avenida S. Ignacio, 7. Pamplona.
Detalle del remate central del edificio.
(FT)

están la simplificación y geometrización de los aparejos de las piezas de piedra de los zócalos, las claves de las impostas de los huecos y los llagueados en los revestimientos.

El chaflán es muy ancho para utilizar un sistema de remate con una cúpula a la francesa coronada por una escultura, por tanto la elección en torno a un frontón como remate del edificio, parecía más ajustada. La parte central del remate se construye con piezas prismáticas desplazadas entre sí en un juego de retranqueos que producen sombras y así aumentan la expresividad del conjunto. No obstante, parece que existía la necesidad de mantener la idea de un remate en forma de balaustrada. Pero los balaustres no tienen forma clásica, están conformados por partes prismáticas puras que parten de bases y llegan a coronaciones en formas absolutamente cúbicas. Las distancias entre los balaustres son muy pequeñas comparadas con la envergadura de su cuerpo, por lo tanto hay una intención de transición desde un elemento clásico hacia la abstracción simplificadora a través del viaje personal del repertorio que Eusa se va a ir creando. La insistencia en la presencia del cuadrado como figura geométrica del desarrollo de sus composiciones plásticas será una costumbre. En los extremos laterales se disponen dos volutas simplificadas para ligar el remate del edificio a los elementos de la cornisa. Pero estas volutas también tienen una reducción simplista, casi humorística, como si de un elemento “post-moderno” se tratara, que también veremos en alguna otra obra. La base del pliegue de la voluta es absolutamente rectangular, sin ninguna curva. Sólo el arco que procura el descenso, es un arco de circunferencia. Las pilastras que separan las partes del frontón son piezas de sección cuadrada o de múltiplos del mismo cuadrado que genera a todas, pero siempre sus esquinas no tienen una arista única. Las aristas se recortan con un pequeño retranqueo para dar una imagen similar al sistema del canto de pilastra que se utiliza en los aplacados. De este modo, la posición de la sombra que arroja este retranqueo ofrece una mayor intensidad en el perfil de la forma de la propia pilastra. También la dimensión del retranqueo proviene del cuadrado. En los remates superiores aparecen los cantos redondeados con radios de giro de arcos circulares que se desarrollan en cuartos de círculo. Las fasetas que aparecen en algunas pilastras, a modo de llagueados que “estrían” sus superficies, con sus remates redondeados, tienen un carácter futurista que recuerdan a algunos dibujos de Sant’Elia. Estos remates circulares son muy difíciles de realizar directamente en hormigón a partir de un encofrado. Necesitan de un repaso final con el recubrimiento de un enfoscado de mortero de cemento fino que hay que arrastrar a todas las piezas. Por ello, esta pieza de remate y la propia escultura, aunque se construyeron en hormigón armado, con unos encofrados magníficos fruto de la pericia de los carpinteros de la empresa Erroz y San Martín, todavía se remataron con el mortero final de acabado. Las estrías de estas pilastras se repiten en aquellas dispuestas en el interior de la franja central del cuerpo del edificio, recorren toda su altura, desde la planta baja hasta el remate. Esta manera de estriar la superficie de las pilastras consigue aumentar la textura del elemento, a la vez que disminuye su sensación de peso, que sin las estrías probablemente comunicarían una sensación de masa mucho más grande.



Fig. 242
Edificio "La Vasco Navarra". 1924-26
Avenida S. Ignacio, 7. Pamplona.
Detalle de la puerta principal de acceso.
(JFPS 2011)

Desde lejos este remate resulta contradictorio con el lenguaje que en general ofrece el edificio. Y precisamente es este detalle uno de los que más nos interesa en relación con el Puente de San Jorge, ya que se trata de una balaustrada, de una barandilla que allí sí tiene una gran aplicación funcional. En este remate del edificio podemos atisbar algunas formas que nos recuerdan a aquellas que existen en las pilastras y en las “columnas decorativas” del Puente de San Jorge de Alcoy.

Si miramos las ménsulas que sostienen la cornisa del edificio observaremos la posible reducción secessionista de su diseño. Estas ménsulas corresponden a todo el conjunto de elementos que conforman la cornisa del edificio dentro de un sistema de composición clásica. Sin embargo, estas ménsulas superiores parecen más avanzadas en su diseño que aquellas que se encuentran sosteniendo los voladizos de la primera planta, quién sabe si por una cuestión de posición o de cercanía al viandante.

Aún así, si nos detenemos a observar los detalles de las puertas de acceso al edificio, completamente situadas en contacto con la presencia humana, parece que su concepción, encajada en un hueco precisamente definido en la composición general del edificio, permita la libertad absoluta para diseñarlas independientemente, como si de un mueble se tratara, como algo que pertenece al uso frecuente, que tiene que dar significación por encima de la solemnidad arquitectónica. El remate superior tiene un carácter eminentemente escultórico, como si fuera el cabezal zoomórfico de una de las camas diseñadas por Émille Gallé, con su zigzagueado geométrico partiendo del cuadrado girado a modo de rombo, con aires esotéricos, con la imagen de los rayos solares partiendo del centro con intenciones fuertemente iconográficas. Este tímpano de la puerta se enmarca en una interpretación formal que evoluciona desde el adintelado rectangular y el arco apuntado hacia una forma muy personal, casi irreconocible como forma arquitectónica, que no se presenta en los otros huecos. En cambio, las hojas de las puertas son absolutamente canónicas en la disciplina geométrica. Fuera de los que son los elementos típicamente funcionales, vierteaguas, tapajuntas, piezas de ajuste de los cierres, etc. la composición del paño de la hoja de la puerta se construye a partir de una retícula de cuadrados perfectos. De esta manera el protagonismo iconográfico se remite al remate superior. Este juego básico de los cuadrados se complicará sutilmente en las rejillas de bronce que protegen a los vidrios. La composición de estas rejillas a partir del juego con los cuadrados nos dirige hacia una manera de hacer que también nos recuerda al Puente de Alcoy.

Contemporánea de este edificio es la intervención de Víctor Eusa en el proyecto del puente de San Jorge de Alcoy. Pero la labor del arquitecto, en este caso, será simplemente aquella que consiga aportar a la “construcción” la “belleza” necesaria para hacer vistosa la obra, también, para ponerla al día en un lenguaje “moderno”. Como en el edificio de la Vasco-Navarra, en el Puente de San Jorge se puede decidir hacer un obra absolutamente “moderna” desde el proyecto o bien, inclinarse por hacerlo con una composición clásico-académica y modernizarla a través de elementos ornamentales, sólo si éstos son rabiosamente “modernos”.

EL ART DÉCO EN ALCOY. Derivaciones contemporáneas



Fig. 243, 244, 245 y 246
Edificio "La Vasco Navarra". 1924-26
Detalles de elementos de cerrajería, puerta lateral a la Av. De S. Ignacio y
Vista del estado actual del edificio.
(JFPS 2011)

Así pues, Víctor Eusa redefiniría las formas exteriores del Puente en función de las posibilidades y habilidades de los carpinteros encofradores, que conocería y tendría muy a la mano en Pamplona en las obras que realizaba con ellos. Ajustaría estas formas a un orden propio, a un lenguaje con unos elementos formales propios, que había ido experimentando en los pocos años que impregnan su formación como arquitecto.

En 1943, el propio Víctor Eusa añadió una planta más a este edificio de la Vasco Navarra, diseñando un nuevo remate central, más “herreriano” a la manera del Edificio para el Cuartel General del Ejército del Aire, realizado en Madrid por el arquitecto Luis Gutiérrez Soto entre 1940-42¹⁸. Con esta intervención, Eusa eliminó las referencias del Puente de San Jorge de Alcoy y dejó al edificio ajustado al gusto de la Autarquía (imagen 246).



Fig. 247
Convento de las Hijas de María Inmaculada. 1924.
Vista del edificio tal y como se construyó.
(VE)

El Convento de las Hijas de María Inmaculada es el primer encargo para comunidades religiosas de los muchos que realizará Eusa. En principio era un asilo para monjas del servicio doméstico, pero con el tiempo se convirtió en convento y colegio de la orden religiosa. El reto proyectual de este encargo consistía en colocar un programa funcional que debía articular una iglesia y una residencia privada religiosa en un solar que hace esquina y está entre medianeras en una manzana del ensanche de la ciudad. Es decir, se trata de un convento urbano que aparentemente no lo parece y ello puede verse como un logro integrador, con la complejidad que el propio programa plantea.

¹⁸ VV.AA. *Guía de Pamplona y su Comarca*, Op.cit, p.99.

El edificio se ajusta al volumen de la manzana con una fuerte carga mural de los paramentos de la fachada. La presencia de un zócalo potente y uniforme que recorre absolutamente toda la fachada, casi sin accesos, resuelve la uniformidad requerida a la fábrica y acrecienta la sensación de seguridad que la intimidad del programa necesita. El uso de un arco apuntado reconsiderado, en términos de interpretación geométrica novedosa, en los huecos verticales de la fachada es un recurso compositivo para contrarrestar la componente demasiado horizontal del edificio. Al mismo tiempo, nos retrotrae sutilmente al recuerdo abstracto de los huecos tipo de las arquitecturas religiosas neogóticas. Estos huecos vendrán lateralmente apoyados con esquemáticas pilastras ranuradas o estriadas geométricamente también, a la manera ensayada en el edificio de la Vasco-Navarra y que veremos utilizadas en el propio Puente de San Jorge de Alcoy. En tales huecos, una franja central rehundida marca el forjado y el antepecho de la planta intermedia. En la Avenida Roncesvalles, en donde se sitúa la iglesia, esta franja intermedia desciende al arranque del hueco manteniendo invariable la composición del mismo. En el centro de la fachada recayente a la Plaza de Toros se levanta un pabellón central elevando una planta y enfatizando el centro de la fachada con una agrupación de huecos con detalles ornamentales y molduras (aquí nuevamente se dispone el detalle irónico de las volutas “modernizadas”), solamente dispuestos para centralizar el alzado y sin corresponder al acceso, que en esta fachada es el secundario. En cambio, el acceso principal está en la Avenida de Roncesvalles. Allí tampoco tiene una presencia excesiva, sigue manteniéndose dentro de la planeidad de la masa del muro de la fachada, solamente se remarca con un cambio de fenestración



Fig. 248
Convento de las Hijas de María Inmaculada. 1924.
Vista del edificio en la actualidad.
(JFPS 2011)

y con la disposición del castillete que supera la cornisa. Aquí el cambio de ritmo de huecos consigue una sub-composición, a una escala más cercana, con la disposición de un nicho para un elemento escultórico y la colocación de dos luminarias. Estas luminarias coinciden con el diseño utilizado para aquellas que se colocarían en el Puente de San Jorge de Alcoy.

En este proyecto, el trabajo en el diseño de los elementos y de los detalles es también muy amplio. Dentro destaca el trabajo en el interiorismo de la capilla. Se trata de un interior sorprendentemente cálido, la iglesia es muy luminosa y el trabajo realizado con la madera es general. La estructura de la cubierta de la capilla está conformada con cerchas de madera y el ambiente interior recuerda más a las iglesias centro-europeas que a las propias capillas católicas meridionales. Estructuras de cubierta como la de la *Martyrs Public School* o la *Quenn's Cross Church* de Mackintosh en Glasgow, con algunos detalles de raíz wrightiana, apuntan hacia otro tipo de repertorio formal que huye de la rigidez neogótica para imprimir una cierta comodidad placentera al interior. De esta estructura de la cubierta se filtrará al exterior la forma de las ménsulas, convenientemente colocadas sobre unas pilastras estriadas que van jalonando todo el muro de la fachada. En el interior todavía nos sorprenderá el diseño plenamente Art Déco de los cuatro apliques que iluminan el techo del vestíbulo previo al acceso a la capilla, o la barandilla del altillo del coro relacionándose con la cercha superior, el diseño de los retablos del altar, con retranqueos para la colocación de luces indirectas y hasta el diseño de los soportes para las estaciones del *vía crucis*. En este interior Eusa ensayará lo que va a ser una constante en el tratamiento del interior de sus iglesias posteriores. Esta iglesia se halla situada en la planta primera del edificio, en la parte que recae a la Avenida de Roncesvalles y seguramente esta circunstancia la preservó para el futuro.

En el exterior, dentro del conjunto muy austero y uniforme, destacan el detalle del hueco tipo con la franja intermedia de los antepechos y el diseño de las pilastras, que ya nos vienen siendo familiares incluso en sus remates superiores. Pero fundamentalmente aquí, el diseño del alero es el que más nos puede conmover, incluso si observamos la delicada manera de incluir las bajantes del canalón de la cubierta, responsables de generalizar el duplicado de ménsulas y pilastras para la generalidad de la fachada.

Posteriormente, en los años sesenta del pasado siglo, el propio Eusa realizaría la ampliación del edificio en altura introduciendo en las plantas superiores unos huecos más amplios y horizontales manteniendo las líneas generales de la composición precedente, pero quizás con un resultado discutible.

Seguramente, durante el proceso de gestación de la experiencia de la Vasco Navarra y del convento de las Hijas de María Inmaculada, sería el propio Eusa el que forzaría el cambio de las barandillas del Puente de Alcoy y la eliminación de los arcos de la viga longitudinal superior que soporta el tablero. Desde una concepción visual, la gran aportación al mobiliario urbano se realiza en el diseño de esas defensas, de las protecciones y barandillas del Puente, así como en la cerrajería y la incorporación a estos elementos del sistema de alumbrado urbano.



Fig. 249
Convento de las Hijas de María Inmaculada. 1924.
Vista del edificio en la actualidad en la Av. De Roncesvalles.
(JFPS 2011)



Fig. 250
Convento de las Hijas de María Inmaculada. 1924.
Detalle del elemento de unión en la medianera de la Av. De Roncesvalles.
(JFPS 2011)

Los primeros dibujos que Eusa realiza sobre el Puente de San Jorge de Alcoy están fechados en febrero de 1924, pero el periodo de gestación del proyecto se realiza desde el mes de agosto de 1923 hasta febrero del 1924., después se plantea la ampliación del Puente en febrero de 1926. Es desde entonces hasta abril de 1926, cuando ya están listas las cimbras de los arcos, cuando Eusa variaría los elementos ornamentales del puente. Entre abril y noviembre de 1926 dejaría listo el sistema de barandillas y defensas para su construcción. Es más que probable que en ese periodo, en el que Eusa está enfrascado en la construcción de estos proyectos que ahora observamos, se produjera la discusión con Carmelo Monzón y con la propia empresa constructora para introducir la modificación de los elementos estructurales y las barandillas para darles el aspecto que finalmente tienen. A la vista de algunos elementos similares que hay en estos proyectos pamploneses, está claro que Eusa realizaría muchas pruebas dibujadas para dejar listos estos elementos, como después veremos que ocurre en el proyecto del Pontón de San Jaime para Alcoy. Puede que en principio los proyectistas temieran el rechazo del cliente y tal vez por ello el proyecto inicial es más ecléctico, sin embargo la aceptación pamplonesa del nuevo lenguaje personal de Eusa probablemente le dio el coraje para plantear el cambio.



Fig. 251
Convento de las Hijas de María Inmaculada. 1924.
Detalle de la puerta del acceso principal al edificio.
(JFPS 2011)



Fig. 252
Convento de las Hijas de María Inmaculada. 1924.
Detalle de la hoja de la puerta principal.
(JFPS 2011)



Fig. 253
Convento de las Hijas de María Inmaculada. 1924.
Detalle de la cornisa en la zona de la iglesia que anteriormente recorría todo el edificio.
(JFPS 2011)

De lo relatado más arriba y a la vista de los detalles, de las noticias sobre el diseño del mobiliario y de los elementos que componen el interiorismo de algunas partes de estos edificios, hemos de pensar en el trabajo del arquitecto dirigido hacia un diseño total todavía de todo el producto arquitectónico. Con seguridad la capacidad y el empeño de Eusa le llevarían a definir detalladamente, con un sinfín de dibujos, todos los elementos con absoluta precisión para ser correctamente ejecutados. Esto precisa de una dedicación muy intensa a la arquitectura. Los proyectos de Eusa, corresponden a aquellos proyectos en los que el arquitecto controlaba absolutamente todo el material que lo generaba y no desde una tipificación normativa, sino desde el empeño en dejar claramente definidos todos los elementos que lo conformaban. Más tarde, después del cambio de impresiones con los oficios, industriales y artesanos, la cuestión se replanteaba y se iba reajustando hasta quedar plenamente convencida en el momento de la ejecución. Entonces, el arquitecto Eusa pertenecía a aquellos que concebían su oficio corporativamente en todo el ámbito de la construcción de edificios como el responsable formal y constructivo del todo. Su formación académica les permitía dibujar de memoria en la obra a escala natural detalles ornamentales clásicos para los canteros. Cuando se trata de crear un lenguaje formal nuevo, propio que llegue a formalizar un repertorio, la precisión de los detalles, de los dibujos para los oficios tiene que ser muy rigurosa y amplia. Para ello se necesita de la destreza y de la formación que Eusa disponía. Pero además, Eusa siempre trabajó solo, en su estudio no había colaboradores, solamente había un dibujante que se limitaba a hacer lo que denominaba su oficio en aquella época: "calquista". El calquista calcaba a tinta los dibujos que el arquitecto preparaba cuidadosamente a lápiz.

6. La consolidación del lenguaje. 1925-1933

Mientras el Puente de San Jorge de Alcoy se va construyendo, Víctor Eusa acomete el proyecto de la **Casa de la Misericordia**. Este edificio fue construido en 1927 (calle Vuelta del Castillo, 1. Pamplona) para albergar a esta institución tan popular en Pamplona, también muy ligada a la fiesta de San Fermín. Se trataba de un vasto proyecto, de gran dimensión y con un presupuesto amplio bien aceptado. El programa debía acoger un asilo de ancianos y una residencia-escuela para niños. En este caso se partía de un solar abierto sin los condicionantes urbanos del Ensanche. Esto le permitió plantear un organismo extenso articulando una serie de patios con solamente dos plantas de altura. La organización de la planta es absolutamente geométrica con una composición simétrica, casi de corte académico, pero en cambio, la forma resultante del organismo no recuerda ningún tipo académico y es fruto de un orden absolutamente personal de la cultura del propio Eusa. El resultado puede juzgarse acertado o no, pero precisamente en este coraje radica su particular tendencia moderna. En el otro extremo, la tendencia académica, el peso de la composición formal de la planta con un resultado funcional poco eficiente y subordinado a la misma. De nuevo, aquí discurre el



Fig. 254
Convento de las Hijas de María Inmaculada. 1924.
Detalle de la luminaria del acceso. Compárese con la del
Puente de San Jorge en la fig. 219.
(JFPS 2011)

atractivo de articular las dependencias nobles de las partes religiosas del programa con los elementos que resuelven las funciones residenciales.

En la composición de las fachadas quizás la interpretación de los recuerdos del lenguaje holandés en las zonas nobles se queda como un forzado intento de ornamentación con franjas horizontales, con la mezcla de materiales autóctonos y profusión de retranqueos. Aquí ya muestra el trabajo con el ladrillo de cara vista en color rojo. En cambio, no ocurre lo mismo en el resto del edificio. En las partes menos solemnes como en la portería de la entrada al recinto y en los patios, es en donde la serenidad compositiva impera y en donde la fidelidad al repertorio wrightiano, con el filtro holandés, es casi literal.

Este edificio presenta en la actualidad las huellas de muchas intervenciones, incluida la elevación general de una planta de más. Es un edificio contradictorio, de gran extensión, en donde ocurre que el detalle está más depurado que la composición general de un alzado, en el que el interior de las capillas es más cálido y está más controlado que los espacios de relación del resto del edificio. Como podemos encontrar en el mismo Carlo Scarpa, nos seduce mucho más el portento del detalle, la intensidad de la sintonía entre el proyectista y aquél que construye un elemento, la fusión entre el director y el intérprete de un determinado momento musical, que toda la sinfonía completa. La banalidad de las plantas, o si acaso en palabras de Linazasoro, su trivialidad, frente a la exquisitez del detalle. Esta es la deriva que Eusa muestra mientras consolida su posición iconográfica.

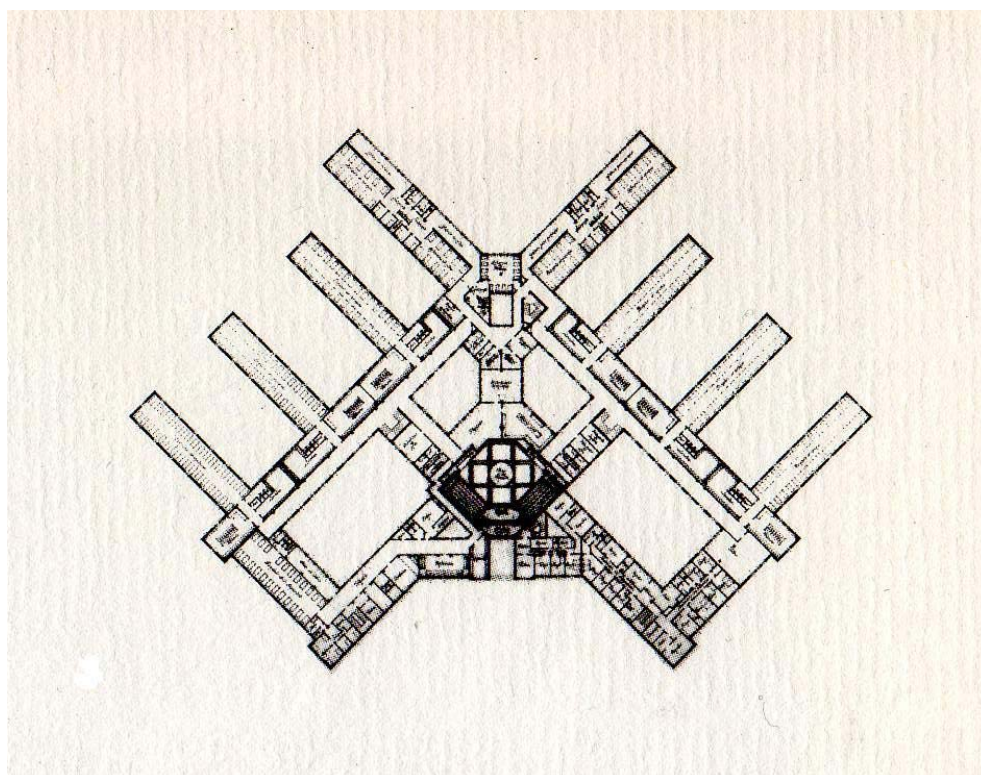


Fig. 255
Casa de la Misericordia. 1927.
Planta del edificio
(VE)



Fig. 256
Casa de la Misericordia. 1927.
Vista aérea histórica.
(VE)



Fig. 257
Casa de la Misericordia. 1927.
Cuerpo de acceso al edificio.
(JFPS 2011)



Fig. 258
Casa de la Misericordia. 1927.
Patio interior
(VE)



Fig. 259
Casa de la Misericordia. 1927.
Portería de acceso al recinto del edificio.
(JFPS 2011)



Fig. 260
Edificio en la Av. Roncesvalles, 8. Pamplona. 1928.
(JFPS 2011)



Fig. 261
Edificio en la Av. Roncesvalles, 8. Pamplona. 1928.
Detalle de los miradores extremos.
(JFPS 2011)

Alrededor del tiempo en el que se finalizan las obras del Puente San Jorge, en 1928, Eusa proyecta y construye en Pamplona un edificio de viviendas contiguo al edificio de la Vasco-Navarra, la **Casa en Avenida Roncesvalles, 8**. Otra vez, un edificio en el Ensanche, pero ahora con una casa plurifamiliar entre medianeras, con una fachada relativamente estrecha. Aún será una casa con un revestimiento continuo en el acabado, pero con el uso, muy reducido, de unas franjas de ladrillo de cara vista en los pliegues de un plano de los retranqueos de la misma, cuidadosamente insertado y muy bien ejecutado, como fondo de la posición de los pináculos decorativos tradicionales que ya forman parte del repertorio formal del mobiliario. Se trata de una fachada que presenta unos huecos generosos, que despega en el centro con una bien medida *bow-window* que procura un cierto movimiento y esbeltez a la fachada. La inserción de este elemento arrancando de los pliegues geométricos del ladrillo con el que se construye la fachada, revela de nuevo la maestría constructiva de los agentes intervinientes. Una sencilla franja en la última planta y un potente vuelo de la cornisa rematan con sencillez y precisión el conjunto. Abajo, despegando del suelo, una planta principal más seria y tradicional, fija las condiciones de escala para la proximidad más humana y ajusta definitivamente el orden de la composición. Más abajo el acceso muestra una desviación casi imperceptible en los huecos de acceso. En el diseño de las barandillas de los huecos, esta vez sí que nos muestra el tipo de cerrajería utilizado en el Puente de San Jorge. En los antepechos, los rectángulos estriados repiten aquellos elementos que se habían visto en las franjas horizontales del convento de las Hijas de María Inmaculada.



Fig. 262
Edificio en la Av. Roncesvalles, 8. Pamplona. 1928.
Detalle de la cerrajería.
(JFPS 2011)

Este edificio de **Viviendas en la esquina de las calles Arrieta y Amaya** se atribuye a Víctor Eusa, aunque según el arquitecto pamplonés Fernando Tabuenca, estudioso de la obra de Eusa, no se ha encontrado en los archivos municipales el expediente de esta construcción, por lo tanto también es difícil establecer la fecha de la redacción del proyecto y de su construcción. En cualquier caso, conviene mostrarlo puesto que los elementos que presenta su fachada recuerdan completamente al repertorio formal de Eusa y en algunos detalles aislados recuerdan fundamentalmente a las “columnas decorativas” del Puente de San Jorge de Alcoy, como son los remates de las puertas de acceso y los antepechos de los huecos de las ventanas. Se trata de un edificio que comparte medianera con el Convento de las Hijas de María Inmaculada y que en tratamiento superficial del acabado de la fachada podría ser contemporáneo del edificio de la avenida Roncesvalles, 8.



Fig 263
Edificio en la esquina de las calles Arrieta y Amaya.
Detalle del acceso en la calle Arrieta.
(JFPS 2011)



Fig. 264
Edificio en la esquina de las
calles Arrieta y Amaya.
(JFPS 2011)

Contemporáneamente, también en 1928, Víctor Eusa recibe otro encargo religioso: **La Iglesia de la Milagrosa y Convento de los Padres Paúles** (Av. De Zaragoza, 23. Pamplona). En este edificio el planteamiento compositivo es distinto. Hay una iglesia que vendrá arropada por las dependencias conventuales en un edificio conjunto que se engrandece en la fachada principal. Otra vez, el gran interés del nuevo lenguaje se expresa mejor en el interior de la nave, iluminada cenitalmente que en la fachada, donde quizás la profusión de elementos decorativos exteriores no concuerda realmente con la finura del interior. En este caso, todo el edificio parece una iglesia frente a lo que ocurre en los otros edificios anteriores en los que el elemento iglesia estaba inmerso en la totalidad de un edificio más laico.



Fig. 265
Iglesia de la Milagrosa y convento de los Padres Paúles.
Detalle central de la fachada principal.
(JFPS 2011)



Fig. 266
Iglesia de la Milagrosa y convento de los Padres Paúles.
Vista lateral.
(JFPS 2011)



Fig. 267
Iglesia de la Milagrosa y convento de los Padres Paúles.
Detalle de la fachada principal.
(JFPS 2011)

De nuevo, en la fachada de este edificio hay elementos banales como la ventana en forma de cruz. Aquí se une la función simbólica y la función práctica del elemento de un modo primario, no obstante, antes del rechazo unilateral, conviene entender el contexto también del encargo y el carácter de la sociedad en el que se inserta. Al final, en este tipo de encargos, como sucederá en el proyecto del Seminario, la componente “populista” y el reclamo simbólico que requiere el cliente es más importante que el propio requerimiento funcional. En palabras de Linazasoro “... el proceso de concepción del edificio como ente simbólico total, lleva a una fácil solución formalista del problema arquitectónico y a una concepción en la que la forma resulta preexistente a su posterior utilización funcional.”¹⁹

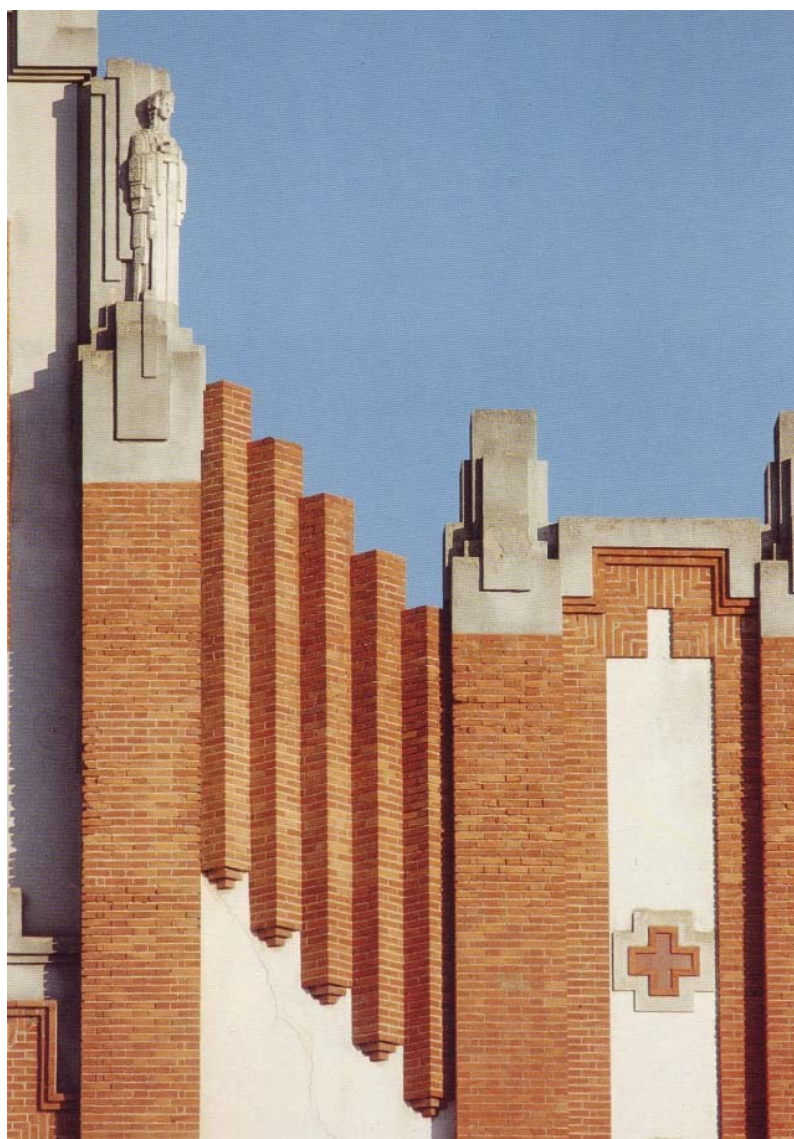


Fig. 268
Iglesia de la Milagrosa y convento de los Padres Paúles.
Detalle de la fachada principal.
(VE)

¹⁹ LINAZASORO, José Ignacio. “Víctor Eusa”. Op.cit., p. 10.

La fachada de la Iglesia en su alzado principal se extiende a todo el edificio, sin embargo la nave de la iglesia se arroja lateralmente con las dependencias conventuales. Éstas irán recorriendo el perímetro del edificio con una composición de fachada de ritmo sencillo, clásico y menos atribulado de detalles. De nuevo, el ladrillo rojo en múltiples aparejos, todos bien resueltos, enmarcando zonas de revestimiento continuo y también en elementos puramente ornamentales. Un gran esfuerzo plástico de retranqueos, pilastras y pináculos para darle la forma a la aguja-torre que significará a la iglesia. Elementos de juegos geométricos expresionistas, casi neo-plásticos en los pináculos y un ensayo de tratamiento escultórico en las esquinas del arranque de la aguja de la torre, acogen el interés iconográfico sobre el resto de los alardes de la fachada.

Sin embargo, de nuevo el interior de la iglesia nos sorprende. La brillantez del sistema de entrada de la luz cenital junto con un diseño, esta vez en hormigón armado revestido y en color claro, de una estructura renovada, cuya procedencia es quizás la experiencia en madera ya ensayada o estudiada en el convento de las Hijas de María, resulta muy atractivo, incluso el tratamiento de reclusión de las pinturas murales en la propia arquitectura.



Fig. 269
Iglesia de la Milagrosa y convento de los Padres Paúles.
Detalle del interior.
(VE)

También, entre 1926 y 1928 se realiza el **Colegio de San Miguel para los Padres Escolapios** en Pamplona, esta vez en la manzana completa delimitada por las calles Olite, Arrieta, Leyre y Aralar. Este es un proyecto escolar puramente, pero también tiene el requerimiento de articular en su programa funcional la posición de una iglesia y sobre todo, la de comunicar, en el tiempo en el que se está viviendo en España, que se trata de un edificio religioso. Nuevamente el poder de la esquina del edificio se resolverá en dos situaciones diversas. La esquina entre las calles Arrieta y Olite recae al espacio público amplio que se desarrolla en torno a la Plaza de Toros. Aquí los requerimientos espaciales y la capacidad de percibir el edificio a más distancia imponen, según el criterio de Eusa, una respuesta diferente de la que plantea en el cruce entre la calle Leyre y Olite, en el extremo opuesto de la calle. Pero por las necesidades de la composición que le ha dado en la planta al edificio, Eusa tiene que establecer en el centro de la fachada en la calle Olite la verdadera puerta principal del edificio sin intentar seguramente la tendencia demasiado moderna de organizar la planta del edificio desde las entradas de las esquinas. No resolverá esta circunstancia hasta la oportunidad del Colegio de los Maristas en el año 1956.

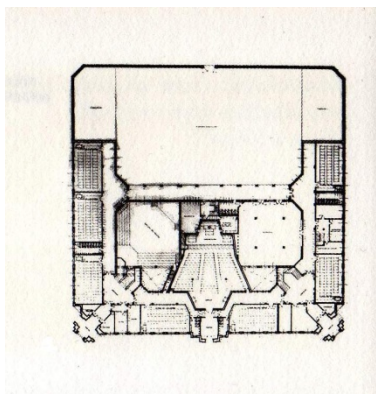


Fig. 270 y 271
Colegio San Miguel de los Padres Escolapios. Pamplona. 1926-1928
Planta y vista general histórica.
(VE)



Fig 272
Colegio San Miguel de los Padres Escolapios. Pamplona. 1926-1928
Vistas parciales desde la calle Olite.
(JFPS 2011)

Fuera de estos hitos compositivos, el edificio mantiene una seriación en sus alzados clásica a la manera de los primeros edificios industriales de Peter Behrens, de modo que si se eliminaran los elementos iconográficos de significación religiosa, que le imprimen un sentido extremadamente tradicionalista, el edificio podría pasar por proto-moderno. En estos tramos, la necesidad de grandes huecos para la iluminación de las aulas, vienen remarcados en dos alturas por unos marcos de hormigón que se rematan en la planta superior por dos huecos pequeños que imponen un cambio de ritmo en la fenestración.

El acostumbrado uso del ladrillo rojo, con paños de revestimiento continuo y el hormigón visto, aquí se mejora con el acabado lavado del hormigón a la manera de Perret. Aquí, con este tratamiento posterior al desencofrado, Eusa ya no utilizará el acabado del hormigón con mortero de los anteriores proyectos, de manera que la superficie del hormigón presenta una textura más brutalista que además revela una perfecta puesta en obra del propio hormigón. El trabajo de carpintería en los encofrados es magistral en la formación de escalonados, goterones, aristados y cantos. Este resultado no es posible si no se conjugan la precisión del dibujo del detalle y la profesionalidad de aquél que tiene que montar los medios necesarios en la obra para que estos detalles lleguen a ejecutarse.



Fig. 273
Colegio San Miguel de los Padres Escolapios. Pamplona. 1926-1928
Vistas parciales desde la calle Olite.
(JFPS 2011)



Fig. 274
Edificio de viviendas en Plaza Príncipe de Viana. Pamplona. 1929.
Vista general.
(JFPS 2011)



Fig. 275
Edificio de viviendas en Plaza Príncipe de Viana. Pamplona. 1929.
Detalle del remate del pináculo de las esquina.
(JFPS 2011)

En el edificio para **Viviendas en plaza Príncipe de Viana, 3** de Pamplona, del año 1929, Eusa se atreverá ya a utilizar solamente ladrillo rojo y hormigón, olvidando ya los paños de revestimiento continuo. Se trata de un edificio de gran desarrollo en la manzana que ocupa. La fachada principal recae a la plaza que tiene una alineación circular sesgada por la entrada radial de sus dos calles adyacentes. Además de la originalidad de la planta del edificio, en este proyecto la profusión de detalles y elementos constructivos es amplísima, dentro de la coherencia general del mismo, de modo que si se observan aisladamente del conjunto del edificio, podría pensarse que forman parte de otra construcción. La fachada del edificio desde la plaza tiene una

composición simétrica, un elemento central que parte la traza circular en dos tramos, dos esquinas a las calles radiales que parten de la plaza y dos remates finales uno en la Avenida de Zaragoza, en un final real, que se repite simétricamente en la calle Sangüesa y desde el que aparece una parte del edificio que gira hacia la calle Leire. Esta disposición de elementos que podría ser muy académica, no se corresponde con la distribución de los elementos de la planta.

Eusa aquí vuelve a utilizar el hormigón lavado y el ladrillo rojo. Los elementos de las cornisas y el juego con el aparejo del ladrillo a cuarenta y cinco grados, que también se produce en los pliegues de las pilastras de hormigón, demuestran la capacidad de los encofradores y de los albañiles trabajando casi al mismo tiempo bajo el detalle del arquitecto. Los elementos de cerrajería se han oxidado con el tiempo ensombreciendo el dorado inicial de sus piezas de bronce. Unas elegantes ventanas de hojas deslizantes de guillotina se disponían en los miradores que poco a poco han ido sustituyéndose por la eficacia pretendida de la tecnología actual.

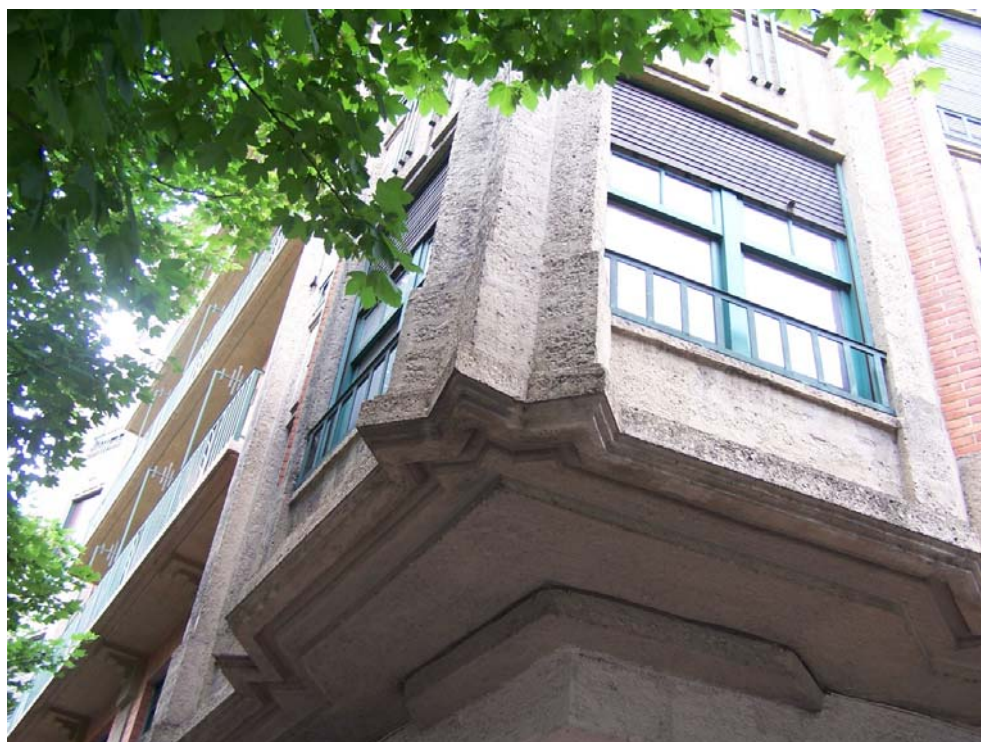


Fig. 276
Edificio de viviendas en Plaza Príncipe de Viana. Pamplona.1929.
Detalle del arranque del voladizo de la esquina.
(JFPS 2011)

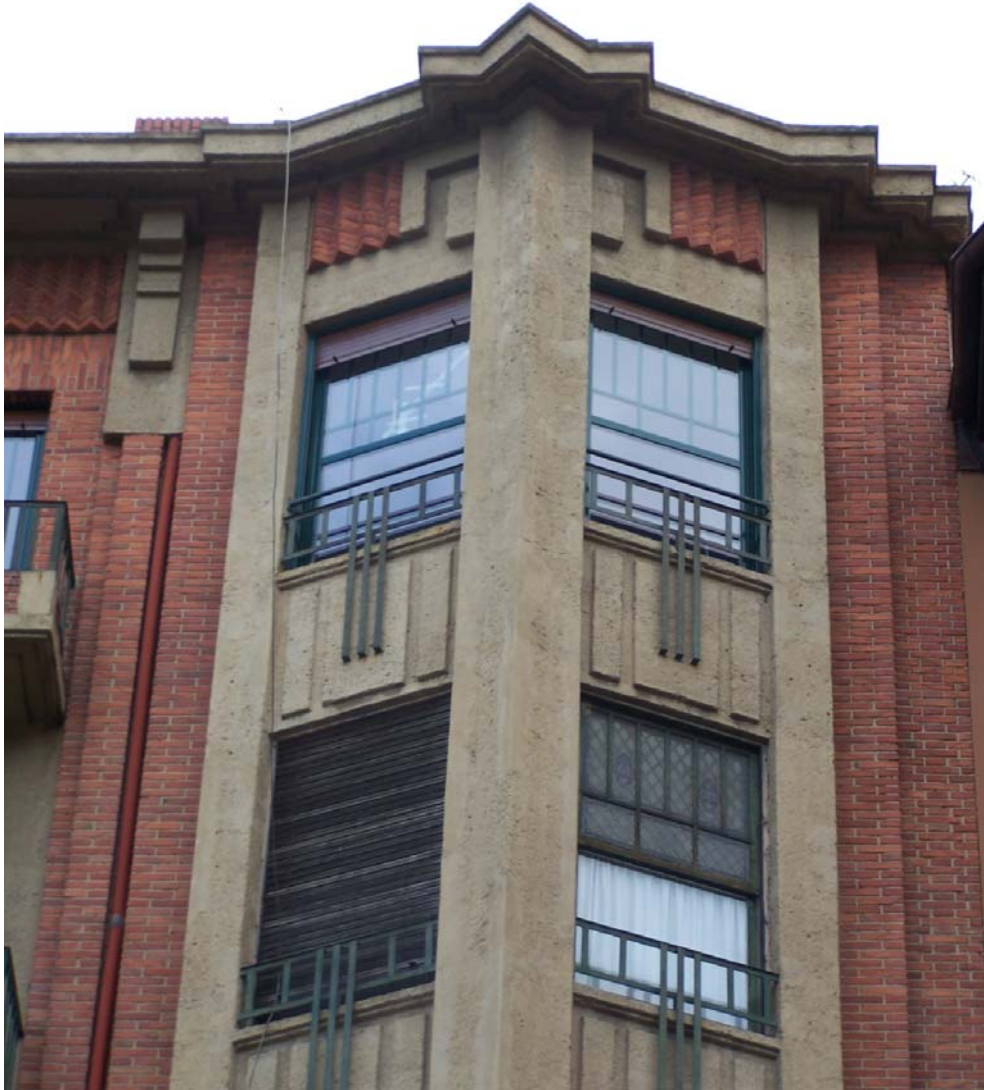


Fig. 277
Edificio de viviendas en Plaza Príncipe de Viana. Pamplona. 1929.
Detalle del remate final en la medianera del edificio.
(JFPS 2011)



Fig. 278, 279 y 280
Edificio de viviendas en Plaza Príncipe de Viana. Pamplona.1929.
Detalles de remates del edificio.
(JFPS 2011)

Algo más comedido es el **edificio de viviendas de la calle Arrieta esquina calle Olite** también en Pamplona y en del mismo año 1929, justo en la manzana contigua al Colegio de los Escolapios. Aquí las soluciones más sencillas de sus elementos responderían probablemente a una situación presupuestaria más baja que no desprecia la calidad de sus acabados.



Fig. 281
Edificio de viviendas en la esquina entre las calles Arrieta y Olite. Pamplona.1929.
(JFPS 2011)

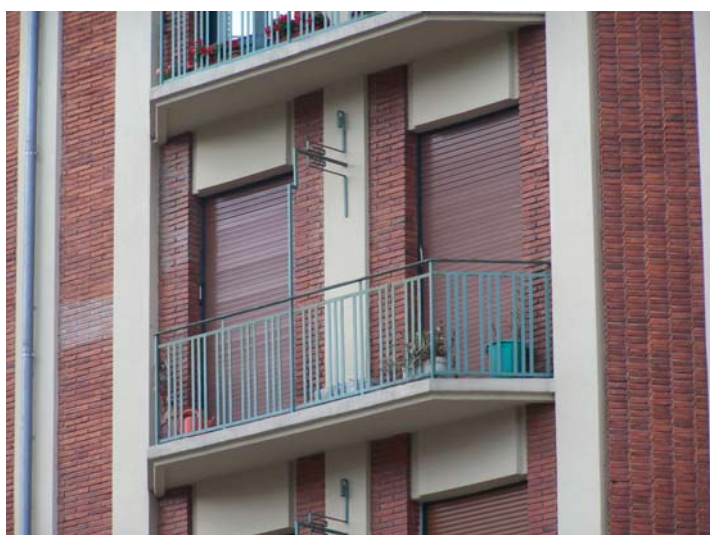


Fig. 282
Edificio de viviendas en la esquina entre las calles Arrieta y Olite. Pamplona.1929.
Detalle de la cerrajería de los balcones.
(JFPS 2011)

Iniciados los años treinta, entre 1930 y 1932, Eusa construye el edificio de **viviendas en la Avenida Roncesvalles, 2**, justo en frente del acceso del Convento de las Hijas de María Inmaculada. También se trata de un edificio más comedido que el de la Plaza del Príncipe de Viana, pero la novedad aquí es el uso de dos tipos de ladrillo de cara vista que marcarán el inicio de un cambio de uso de estos materiales. Como en el caso del edificio de la esquina de las calles Arrieta y Olite, aquí vuelve a revestirse el hormigón con mortero de cemento para darle un acabado muy fino y uniforme. Dos miradores pareados que surgen del plano de la fachada con dos pliegues de retranqueos escalonados, dejan una franja central en donde el elemento decorativo del remate en la cornisa expresa la procedencia del lenguaje del autor. Sin embargo, el ensayo de la composición con paños de tres materiales de diversa coloración no está muy justificado desde el punto de vista de los efectos plásticos. Quizás en los ensayos de color realizados en los planos la composición plástica tuviere un interés que no se manifiesta al contemplar el conjunto construido, por tanto resultan extrañas algunas fronteras en las que se produce el cambio de material resultando un tanto aleatorias.



Fig. 283 y 284
Edificio de viviendas en Av. Roncesvalles, 2. Pamplona. 1930-1932.
(JFPS 2011)

En 1930, Eusa realiza vivienda masiva y de características más populares en un conjunto de **casas en la calle Tudela 3,5 y 7** de Pamplona. En este caso podemos observar una tendencia más escorada hacia la radicalidad moderna quizás por la envergadura de la promoción. Existen algunos elementos en la fachada que recuerdan esa intención: los antepechos de los balcones, la uniformidad de huecos, etc. pero también, se mantiene la huella del autor en el juego entre el ladrillo de cara vista, aquí ya de color ocre, con las franjas y paños de revestimiento continuo o los elementos decorativos realizados con el ladrillo en las franjas superiores a la posición de los accesos a los edificios.



Fig. 285
Edificio de viviendas en la calle Tudela. Pamplona. 1930.
(JFPS 2011)



Fig. 286
Edificio de viviendas en la calle Tudela. Pamplona. 1930.
(JFPS 2011)

Otro edificio del mismo año 1930 es el edificio de **Viviendas en calle Arrieta, 9** de Pamplona. Esta obra se encuentra muy cercana a los Escolapios y a otros edificios del mismo arquitecto. Se trata de otro edificio entre medianeras en una manzana del Ensanche que ahora presenta una fachada más ancha. Por lo tanto aquí, se parte de un mirador central dividido en dos con la habilidad de la colocación de una franja central que llega hasta la coronación del edificio a través de los acostumbrados pliegues realizados con ladrillos y hormigón colocados a cuarenta y cinco grados, con escalonamientos muy bien contruidos. No obstante, aquí el ladrillo rojo se utiliza para remarcar los huecos y para el establecimiento de franjas verticales que establezcan los paños ciegos de la fachada. El revestimiento continuo rellena el resto de los muros de fachada, pero en las cornisas y el remate central del edificio, el hormigón visto lavado en su acabado vuelve a imponerse junto al ladrillo rojo. Los antepechos de los miradores se conforman con los rectángulos y los llagueados acostumbrados y la cerrajería retoma los elementos de la casa de la Plaza Príncipe de Viana, pero esta vez en modo asimétrico si se observan independientemente, pero realmente hay un intento de composición simétrica general en el conjunto de los miradores.



Fig. 287
Edificio de viviendas en la calle Arrieta, 9. Pamplona. 1930.
(JFPS 2011)



Fig. 288
Edificio de viviendas en la calle Arrieta, 9. Pamplona. 1930.
(JFPS 2011)



Fig. 289
Edificio de viviendas en la calle Fernández Arenas ,4, esquina calle García Castañón. Pamplona. 1930.
(JFPS 2011)

Probablemente el **edificio de viviendas de la calle Fernández Arenas, 4** esquina con la calle García Castañón de Pamplona, construido también en 1930, sea el edificio más interesante de esta época de la arquitectura de Víctor Eusa. Este es el ejemplo paradigmático de la tensión iconográfica que Eusa colocaba en las esquinas y probablemente el que mejor consiguió este efecto. También es el edificio más puro en el manejo y la expresividad en el uso del hormigón visto a la manera eusiana. Volumétricamente, en la planta baja y la primera planta Eusa sigue la alineación fijada en la manzana, pero a partir de ese nivel, el edificio se repliega sobre sí mismo para establecer un patio abierto a la calle García Castañón. Este recurso hace que el edificio aparezca casi como un cuerpo exento, como una edificación abierta desde la visión del otro lado de la calle. La simetría diagonalmente establecida desde la esquina se rompe con este recurso y crea espectación, dejando abierta también la comprensión del edificio hasta que se efectúa todo el recorrido. El trabajo sobre todos los elementos de hormigón que se van entrelazando es asombroso y hasta

agotador por la cantidad de detalles situados en un edificio tan comedido de dimensión. No obstante, es admirable la sabiduría constructiva que desprende cuando se observan los llagueados, las esquinas, los goterones y las piezas que están cuidadosamente elegidas para favorecer las labores de encofrado y desencofrado, de vertido del hormigón que desprenden una soltura que en la actualidad se nos antoja tremendamente complicada. El uso del ladrillo rojo, en este caso es menor, pero ayuda a establecer la imagen de los paños de muro no resistentes. También es muy acertada la decisión sobre el color de la carpintería en color verde contrastando con el color natural de las persianas que arrojan todavía mayor concepción “brutalista” al conjunto. En los detalles del interior Eusa se revela más propiamente Déco, desde el diseño de la puerta de acceso, el interior del zaguán, los elementos de iluminación y la escalera.



Fig. 290
Edificio de viviendas en la calle Fernández Arenas ,4, esquina calle García Castañón.
Pamplona. 1930.
(JFPS 2011)



Fig. 291, 292, 293 y 294
Detalles del Edificio de viviendas en la calle Fernández Arenas ,4, esquina calle García Castañón. Pamplona. 1930.
(JFPS 2011)



Fig. 295
Casino Eslava, Plaza del Castillo, 16. Pamplona. 1931.
Fachada a la Plaza.
(JFPS 2011)

Pero el proyecto más vanguardista de Víctor Eusa sin duda es el **Casino Eslava**, situado en la misma Plaza del Castillo, 16 de Pamplona que se construye en 1931. El solar, de muy reducidas dimensiones y entre medianeras, se sitúa dando fachada por delante en un lado de la esquina Este de la Plaza del Castillo y por detrás a la calle Estafeta. El programa a satisfacer supone un bar-cafetería en la planta baja, un salón de baile y las típicas dependencias de un organismo privado de estas características. La Plaza del Castillo es el espacio libre más amplio del centro de la ciudad de Pamplona y la calle Estafeta goza de gran popularidad en las fiestas patronales. Pues bien, Eusa compone una planta increíble que evolucionará hasta las fachadas encontrándolas por accidente. Toda la planta se desarrolla a partir de una escalera que colocará en el lado oscuro del solar. Esta escalera se convierte en el centro de este proyecto. Pero no es una escalera cualquiera, se trata de una escalera con voluntad de ser exenta, sostenida por dos pilares circulares colocados en los extremos del ojo y en torno a los cuales se desarrollan sendos tramos circulares de las zancas con los escalones compensados. La escalera podría haberse apoyado en los muros laterales y haberse mostrado encajonada, pero no fue esta la elección. A partir de la escalera se genera la composición de la planta. Desde los desembarcos en cada piso y de modo radial parten, pavimentos, techos, particiones, etc. dejándose la escalera vista en todo su recorrido. En la salida a la cubierta, la escalera se reducirá a una escalera de caracol completamente circular enroscada en el pilar más interior y de ello resultará el castillete cilíndrico que aparece en la cubierta. Al observar esta planta tan radicalmente “moderna” podría pensarse que se ha concebido como una planta libre a la manera de Le Corbusier, pero no es tanto así puesto que la estructura acompaña a la distribución de los elementos. Más bien, la planta y en general todo lo que la sigue, responden a una idea de “movimiento” en el sentido más puramente “futurista” del término. Un movimiento generado por la propia revolución de la escalera.



Fig. 296
Casino Eslava, Plaza del Castillo, 16. Pamplona. 1931.
Fachada bajo el pórtico.
(JFPS 2011)

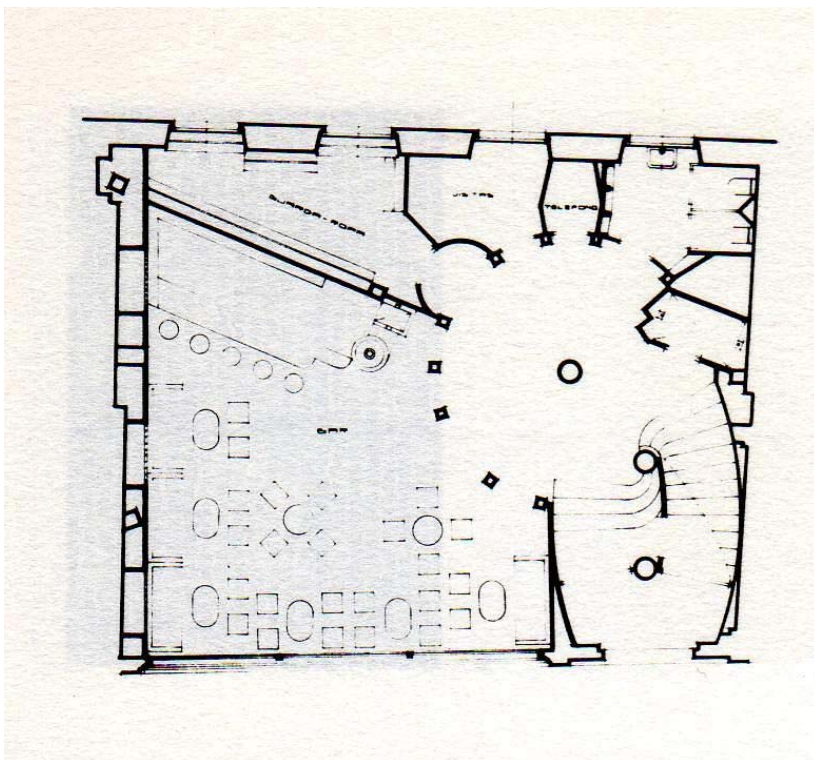


Fig. 297 y 298
Casino Eslava, Plaza del Castillo, 16. Pamplona. 1931.
Fachada histórica bajo el pórtico y Planta Baja.
(FT y VE)



Fig. 299
Casino Eslava, Plaza del Castillo, 16. Pamplona. 1931.
Acceso al bar de planta baja desde la escalera
(VE)



Fig. 300
Casino Eslava, Plaza del Castillo, 16. Pamplona. 1931.
Bar de planta baja visto desde la escalera.
(VE)

El salón de baile, con las dimensiones de planta que resultan del solar, tiene que resolverse en dos pisos. Para ellos la escalera abierta hará de elemento conectador y la orquesta encontrará su sitio en el nivel del descansillo intermedio. De modo que en la planta inferior del salón, los músicos estaban situados en alto y desde el salón superior se les podía escuchar a través del hueco abierto de este espacio.

Todo el edificio del casino volvió a ser un proyecto diseñado totalmente por Eusa completamente en coherencia con la idea del movimiento. La fachada recayente a la plaza mantiene el porticado de la planta baja para sorprendernos detrás de este filtro con una fachada revestida con chapas de cobre en su totalidad. Un gran hueco completo abre el espacio del bar desde el que se alcanza la vista de la plaza. Los grandes huecos horizontales de la parte superior de la fachada se rematan con balcones corridos con barandillas de pletinas horizontales cuya adscripción lingüística es absolutamente moderna. El citado remate cilíndrico en el castillete de la cubierta culmina esta interpretación moderna de la integración en una plaza histórica de la ciudad. El reverso en la calle Estafeta, pasa desapercibido dentro del carácter de tal calle, un muro continuo con huecos estables tradicionales conforman esta fachada.



Fig. 301
Casino Eslava, Plaza del Castillo, 16. Pamplona. 1931.
Salón de baile en planta primera. Véase la posición de la orquesta en el nivel del descansillo de la escalera.
(VE)

Y en el interior un sinfín de detalles de elementos diseñados: lámparas, apliques unidos a molduras, muebles, rejas (sorprendentemente surrealistas las rejas de protección del lugar de la orquesta), barandillas, el reloj, las luminarias cenitales, los pavimentos, los zócalos, los dibujos seriados del remate de los zócalos, hasta la elección de las sillas Thonet como *objects types*, esta vez sí en el concepto de Le Corbusier.



Fig. 302
Casino Eslava, Plaza del Castillo, 16. Pamplona. 1931.
Vista de la escalera desde el salón de baile de la planta segunda. Véase la posición de la orquesta en el nivel del descansillo de la escalera.
(VE)

Contemporáneo del Casino Eslava en el año 1931, año de la instauración de la II República española, es **Seminario Conciliar de San Miguel**. Este es un proyecto contradictorio y altamente propagandístico del cliente de Eusa. Pero, aunque haya algunos elementos significantes que nos detengan el interés, no por ello dejaremos de lado algunas cuestiones magistrales.

Otra vez aquí, de manera más radical, se observarán algunas cuestiones ya esbozadas en los anteriores proyectos religiosos, por una parte el interés emblemático del conjunto con una decidida pretensión de significar en sentido plástico aquello que es el edificio sobre la banalidad o simpleza de los esquemas funcionales. De nuevo las palabras de Jose Ignacio Linazasoro son contundentes: “... llega aquí a límites extremos, la cruz aplastante que avanza sobre el edificio recuerda a algunos proyectos soviéticos de la época post-constructivista pero de dimensiones en extremo inusitadas”²⁰.



Fig. 303
Seminario de San Miguel de Pamplona. 1931.
Vista histórica de la fachada principal desde la Avenida de Navarra.
(VE)

²⁰ LINAZASORO, José Ignacio. “Víctor Eusa”. Op.cit., p. 11.



Fig. 304, 305, 306 y 307
Detalles del Seminario de San Miguel. Avenida de Navarra. Pamplona. 1931.
(JFPS 2011)

No obstante ello, si se observan algunos detalles no tan relevantes fuera de aquellos cargados de significación, el edificio nos muestra el buen hacer del arquitecto. En el pórtico del acceso, que es muy robusto, sorprende la ligereza de la losa volada, su afilado canto y su perfecto estado durante ochenta años. La robustez de los machones que la sostienen no apartan la idea de un pórtico de acceso de carruajes que, salvando las distancias, recuerda el sistema compositivo del *Imperial Hotel* de Tokio de Wright.

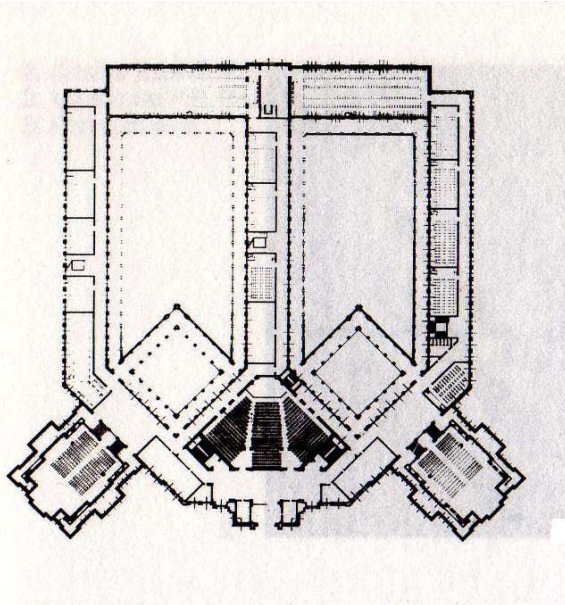


Fig. 308 y 309
Seminario de San Miguel de Pamplona. 1931.
Planta baja del edificio y detalle del vuelo de la losa del pórtico de la entrada principal.
(JFPS 2011)

Sin embargo, como tal pasa desapercibido bajo el peso de la tremenda cruz que se impone por encima. En todo el desarrollo tipo de la fachada, Eusa repite el esquema ensayado en los Escolapios, los dos grandes huecos de la planta baja y primera enmarcados por un cerco de hormigón y un antepecho tipo conciertan una componente vertical que contrarresta el largo desarrollo horizontal del conjunto. Y encima el apareamiento de dos huecos que rompen el ritmo uniforme del fuste conformado anteriormente. Pero en el caso del Seminario, el remate de la última planta absorberá estos pequeños huecos para presentar un antepecho corrido con una cornisa doble rematada por un paño de ladrillo rojo. Se puede observar también el acostumbrado juego de pliegues y retranqueos en los ángulos y en las esquinas con elementos sorprendentes que resultarán muy atractivos en el interior. También, con mucha carga formal sin ser significativa más de lo que pretenden en su adscripción expresionista, las torrecillas que articulan la posición de conexión de las dos iglesias laterales al cuerpo central del edificio. Todo resuelto con el habitual ladrillo rojo y el hormigón lavado visto cuidadosamente ejecutado.



Fig. 310
Seminario de San Miguel de Pamplona. 1931.
Detalle de la fachada lateral.
(JFPS 2011)



Fig. 311 y 312
Edificio de viviendas en la calle García Castañón, 1. Pamplona. 1932.
(JFPS 2011)

Durante el año 1932 Víctor Eusa continúa construyendo edificios de viviendas y realiza tres edificios muy distintos en la misma **calle García Castañón, 1, 2, 4** y el edificio de la esquina con el Paseo de Sarasate de Pamplona.

El edificio del número uno de la calle se coloca contiguo al que había construido en 1930, pero esta vez el edificio no es tan singular. Un gran voladizo, que parte en la segunda planta, conforma la fachada estableciendo principalmente miradores laterales con ventanas en esquina y sin embargo, organizando unos huecos y terrazas centrales que aportarán sombras generosas y expresivas frente a la masa lateral. El uso del revestimiento continuo sobre el hormigón y el ladrillo rojo resuelven los materiales de la fachada con una carpintería atrevidamente verde. Se trata de un modelo de componer la fachada que nos parece muy común desde el punto de vista actual, pero en aquellos momentos no dejaba de ser una innovación el planteamiento de estas formas de vuelos combinando zonas cerradas por la carpintería y otras zonas abiertas.

Sin embargo, en el edificio de enfrente, correspondiente a los números dos y cuatro, Eusa vuelve a un planteamiento más cercano al utilizado en las viviendas de la calle Tudela. Ahora, el solar es más comedido y se puede ensayar una composición más equilibrada con los balcones, las franjas horizontales y los detalles ornamentales de las zonas verticales en donde se sitúan los accesos.

Por último, en el giro al Paseo de Sarasate, los planteamientos son muy distintos, como lo son los requerimientos espaciales.



Fig. 313
Edificio de viviendas en calle García Castañón 2 y 4. Pamplona. 1932
(JFPS 2011)



Fig. 314
Edificio de viviendas en calle García Castañón 2 y 4. Pamplona. 1932.
Detalle de la zona de acceso



Fig. 315
Edificio de viviendas en la esquina de la calle García Castañón y el Paseo Sarasate. Pamplona. 1932.
(JFPS 2011)

Eusa también realizó intervenciones pequeñas en edificios históricos durante este periodo. Por ejemplo, en 1932, la elevación de una planta y la reforma del Hotel la Perla y del Hotel El Cisne, ambos en la Plaza del castillo de Pamplona. En el Hotel la Perla, la fenestración de la última planta y el pináculo para resolver la esquina del edificio con un elemento emblemático, revelan la autoría del arquitecto.



Fig. 316
Hotel *La Perla*. Plaza del Castillo. Pamplona. 1932.
(JFPS 2011)



Fig. 317
Hotel *La Perla*. Plaza del Castillo. Pamplona. 1932.
Detalle del pináculo y veleta del remate de la esquina del edificio.
(JFPS 2011)

7_ De lo posterior

La obra de Víctor Eusa es muy vasta y todavía quedaría por tratar sobre los chalets de los constructores en Pamplona: chalets de Erroz y chalet de San Martín de 1932, del Club de Tenis de Pamplona, del Asilo de San Manuel y San Severino en Tafalla, con una palpable huella de Dudok, de las colonias escolares en Zudaire y Fuenterrabía con un marcado regionalismo vernáculo, de la versión definitiva del edificio clásico para la banca El Crédito Navarro en la plaza del Castillo de 1934, del chalet para Félix Huarte Villa Adriana, de la clínica San Juan de Dios de 1935. Pero aunque son obras de indudable interés ya se escapan del periodo en el que la iconografía eusiana acoge el proyecto del Puente de San Jorge de Alcoy.

Ya se ha tratado en el capítulo anterior el panorama internacional y el desarrollo de lo que venimos llamando estilo Art Déco que con una gran potencia se desarrolla durante los años veinte y treinta. En este sentido el contexto cronológico en el que se desarrolla el proyecto del Puente de San Jorge de Alcoy, desde el punto de vista del proyecto y de su identidad formal, es absolutamente precoz y demuestra el sentido del valor de la innovación que el arquitecto supo arriesgar también como valor añadido a los objetos que proyectaba entonces. Así pues, desde el punto de vista del Art Déco, sus obras de este periodo pueden clasificarse dentro de este estilo. Pero en el caso de Víctor Eusa como en el de tantos otros, como dice Javier Pérez Rojas *“el decorativismo placentero de la Exposición de París de 1925 tiene escasa incidencia en su obra, aunque no rechaza el sentido ornamental”* y esto es absolutamente característico del Art Decó español: la falta de esa dimensión “placentera” de la que ha hecho gala a lo largo de muchos años la histórica austeridad española²¹.

Javier Pérez Rojas, a propósito de la obra de Eusa dice: *“sus edificios están concebidos con un sentido plástico, escultórico, resaltando las propias estructuras que se transforman en elementos muy expresivos (...) describiendo unos ritmos muy geométricos, acentuando quiebros, escalonamientos, contraponiendo verticales y horizontales (...) Eusa utiliza con asiduidad ejes escalonados en sus fachadas(...)es un art déco sorprendente, con elementos formales muy fuertes y contrastados (...) Las formas poligonales y sesgadas que tanto maneja el arquitecto en sus exteriores se reflejan igualmente en las plantas introduciendo giros y cesuras que tienden a la triangulación, estrangulación, de regulares composiciones...”*²².

²¹ PÉREZ ROJAS, Javier. Op.cit., p.551.

²² Ibíd.

Según el arquitecto José Ignacio Linazasoro, Víctor Eusa utiliza “elementos decorativos” en sus composiciones, algunos marcadamente expresionistas, algunos no demasiado acertados al intentar sin coherencia la aplicación de elementos “ornamentales” de corte wrightianos. En sus complejos edificios religiosos posteriores se observará que su idea de proyectar es todavía académica, como proyectos de “Arte Total”: *“el proceso de concepción del edificio como ente simbólico total, lleva a una fácil solución formalista del problema arquitectónico y a una concepción en el que la forma resulta preexistente a su posterior utilización funcional (...) Eusa, pues, usando un lenguaje relativamente moderno, y con gran dominio plástico, utiliza conceptos, sin embargo, reaccionarios al concebir sus edificios religiosos”*²³.

Sin embargo, su capacidad de trabajo en el detalle, el énfasis hacia ellos, como también haría más tarde, por ejemplo, Carlo Scarpa, hacen que su obra sea tan personal y reconocible, pero también tan atractiva: *“el diseño de Eusa es un diseño fácil que parte ya de unos esquemas preconcebidos, aplicándoles directamente a todos los temas sin que éstos sean analizados en sí mismos y entonces, pese a la calidad formal de cada elemento diseñado, el motivo hay que buscarlo en la obra que los engloba en el “sistema plástico total”*²⁴.

Pero en sus obras se observa la tradición clásica de la buena construcción, frente a lo que ocurre en gran parte de los ejemplos de la “arquitectura moderna”, las obras de Eusa permanecen en el tiempo con una dignidad notable y esto solo puede ser fruto del cuidado y de la determinación constructiva de cada elemento.

El premio Nobel de literatura Orhan Pamuk, a propósito de la novela “Ada” de Wladimir Nobokov nos describe en una sola frase sobre el escritor algo perfectamente válido para este aspecto del trabajo del diseñador: *“... ha dispuesto cosas que todos sabíamos en el lugar necesario y de la manera necesaria(...) Con una precisión y una exactitud sorprendentes, admirables, que casi nos hacen llorar”*. Luego, refiriéndose todavía a Nabokov, dice de él: *“era muy bueno encontrando la palabra justa para el lugar preciso”*²⁵.

Si analizamos la frase y los conceptos que definen sus palabras hay en ellos bastantes elementos para la excelencia que conviene sobrevolar entorno a la personalidad de Eusa.

En primer lugar habla de la “disposición” de cosas. En el ámbito del diseño, frente a “disposición” es preferible “composición”, ya que la disposición es un simple acto de colocación de las cosas en un determinado “orden” y situación conveniente. En cambio, la composición requiere formar un todo con todas esas cosas, juntándolas, distribuyéndolas, con un orden total, con un fin general preconcebido o buscado. El acto de componer es el primero, desde cosas, partes y elementos que se van ordenando con un determinado fin, de una determinada manera consciente.

²³ LINAZASORO, José Ignacio. “Víctor Eusa”. Op.cit., pp. 11-17.

²⁴ Ibíd.

²⁵ PAMUK, ORHAN. *Otros Colores. “Crueldad, belleza, tiempo”*. Mondadori. Barcelona. 2008, p.184.



Fig. 318
Edificio para el retiro sacerdotal El Buen Pastor. Pamplona 1948.
Fachada posterior.
(JFPS 2011)



Fig. 319
Edificio para el retiro sacerdotal El Buen Pastor. Pamplona 1948.
Fachada lateral.
(JFPS 2011)

Pero este trabajo de composición se ha de percibir: *“cosas que todos sabíamos”*. El receptor tiene que reconocer lo que está percibiendo. Pero también, para reconocerlo el receptor, para saber qué es lo que percibe, tendrá la composición que tender hacia la “universalidad”, por ello habla de *“todos”*. Y en este punto nos preguntamos si la universalidad de las cosas va variando, va evolucionando a la par que aquello de *“todos sabemos”*. Aquí fijar cuál es el conjunto de lo que denominamos *“todos”* con la actual globalización, con la importancia actual de los medios de comunicación que logran que el número de los *“todos”* sea cada vez más amplio, pero a la vez más diverso, con muchas y muy variadas connotaciones locales, es realmente un desafío. Y así, el conjunto del conocimiento –base del reconocimiento- va cambiando y enriqueciéndose más dispersamente haciendo variar también el *“sabemos”* de la frase.

Así pues, frente a este concepto de “uni-verso” aparece el concepto de lo “di-verso” cada vez con más fuerza en los ámbitos globales.

“...en el lugar necesario y de la manera necesaria...con una precisión y una exactitud...”, aquí, hay que hablar del dominio de la técnica, del arte de hacer bien el trabajo, del oficio. Este dominio también debe de reconocerse. Se trata de reconocer un gesto, una manera de escribir, una postura del cuerpo en una determinada coreografía, impecablemente ejecutado. Pero se trata del elemento justo, el necesario en el lugar en el que hace falta, reconociendo qué bien se ha colocado, como imprescindible, únicamente para prestar la función necesaria, menester, indispensable. Lo necesario, lo indispensable podría restringirse en algunas determinadas épocas o culturas como lo mínimo para existir, para subsistir, sin excesos, sin material sobrante: lo justo.

El oficio, el dominio de la técnica como resultado de infinidad de prácticas hace que, al final, la elección de lo necesario para el lugar necesario, dentro de la composición general, sea preciso y exacto (completamente determinado, fijo, puntual, cierto, conciso, fiel). El término “precisión” se liga a la “exactitud” e implica una cierta elaboración, un cuidado exquisito. También hay algo de “preciosidad” y de “aprecio”, por tanto de reconocimiento. Pero, en los mismos términos estaría la composición o más genéricamente el “orden” de la composición.

La frase continuaba *“...con una precisión y una exactitud sorprendentes, admirables, que casi hacen llorar”*. En primer lugar la sorpresa, nos coge desprevenidos y nos maravilla, nos conmueve, nos saca del estado normal, pero no tanto por lo desconocido –ya antes se hablaba de “cosas...que sabíamos”- sino, quizás, por su composición, por su novedad compositiva, por su maestría en colocar de otro modo algo que no nos podíamos esperar. No obstante, a parte de la sorpresa por lo extraordinario o inesperado del asunto, nos resulta *“admirable”* porque esta novedad está realizada, llevada a cabo, de un modo riguroso, técnicamente irreprochable.

“...casi nos hace llorar”, nos conmueve, nos perturba, nos inquieta, nos altera, nos entenece, nos emociona hasta fuera del control de la normalidad, hasta estremecernos. Esto es algo más amplio que el viejo “asombro”, el susto, el espanto de los misterios del mundo, el permanecer a la sombra bajo la luz, el brillo que provoca la grandeza, o mejor, nuestra sensación de pequeñez, de incapacidad bajo algo que consideramos “grande”.



Fig. 320
Edificio Aurora. Avenida de San Ignacio. Pamplona. 1954.
(JFPS 2011)



Fig. 321
Colegio de los Hermanos Maristas. Pamplona. 1956.
Detalle del acceso principal en la esquina.
(JFPS 2011)

Cuando nos asombramos necesitamos distanciarnos para entender, buscamos cierta lejanía para mirar. Y no daremos por hecho todo lo que observamos. Mantendremos siempre la curiosidad para entender.

Después de la guerra, con los problemas económicos que conllevó y con el furor nacionalista del poder establecido, la arquitectura de Eusa y de tantos otros, se replegó hacia atrás, de nuevo hacia el clasicismo inicial y un regionalismo “autárquico” más propio del gusto oficial. Sus temas fueron los mismos hasta los años cincuenta pero ya adolecerá de todo interés cultural apagado por el oscurantismo reinante. Dejó de pronto de usar el ladrillo “rojo” para no volverlo a utilizar en ninguna de sus obras.

Aún así, para conocer la deriva del maestro conviene citar mínimamente su actividad hasta los años sesenta del pasado siglo como Arquitecto municipal de Pamplona desde 1937 a 1941, en la construcción del Parador San Antonio en Hernani de 1938, en la construcción de la Iglesia de San Antonio y el Panteón de los Italianos en Zaragoza en 1940, en el Colegio del Sagrado Corazón, el Sanatorio Ondarra en Biurrun, en el Monumento a los Caídos de Pamplona; trabajó como arquitecto de la Diputación Foral de Navarra desde 1945 a 1962 y durante ese periodo ejecutó las sucursales de la Caja de Ahorros de Navarra por toda la provincia; en 1945 el Ayuntamiento y las Escuelas de Olite; en 1947 el cine Coliseo de Eibar; en 1948 el Edificio del Retiro Social del Buen Pastor en Pamplona; en 1949 termina la iglesia del Puy de Estella; en 1954, el edificio Aurora en la Avenida San Ignacio de Pamplona; en 1955 la guardería de la calle Descalzos, el sorprendente Colegio de los Hermanos Maristas en 1955 y en 1963 la guardería en la Magdalena²⁶.

Su aislamiento cultural no fue una reclusión voluntaria. Ya se ha visto como sus carencias en la resolución de problemas funcionales a favor de las funciones simbólicas, sobre todo en sus edificios religiosos, eran el resultado de las determinaciones de sus propios encargos. Estos encargos y el ambiente social al que pertenecían sus clientes eran los causantes de tal marginación cultural, pues al empeñarse con su tiempo en la resolución de tales proyectos no le permitían “limpiarse”, airearse detrás de los deseos propagandísticos y simbólicos. La dedicación a este tipo de problemas, también arquitectónicos pero completamente desvinculados de las corrientes culturales del momento, iba procurando su propia desvinculación. De modo que quedó aislado con sus propios medios quizás faltos de renovación y entonces, Víctor Eusa ya solo se podía enfrentar a la arquitectura con su formación académica y su gran capacidad plástica.

En los años sesenta acaba aislándose definitivamente entre el desapego de la sociedad pamplonesa hacia su trabajo y la competencia profesional cada vez más numerosa, preparada y más cosmopolita. Eusa se siente despreciado e infravalorado hasta el punto que cuando en los años setenta, con más de ochenta años, su familia le convence para trasladarse a una nueva vivienda en un edificio con ascensor en la plaza del Vínculo, admite que todo su archivo sea lanzado a la destrucción profesional de una empresa de mudanzas. Esto evidencia la frustración que mantendría al final con respecto al esfuerzo invertido en la inmensa cantidad del material que su archivo contendría.

²⁶ TABUENCA, FERNANDO *“Datos biográficos y relación de obras”* en VV.AA. *Víctor Eusa Arquitecto*. Op.cit., p.31.

6

*Análisis cualitativo del
Puente de San Jorge*

Capítulo 6

Análisis cualitativo del Puente de San Jorge

Una vez conocida la historia de la construcción del Puente de San Jorge, establecido el contexto en el que se produjo y habiendo conocido el estado en que se encontraba la ciudad de Alcoy en tales momentos, convendrá analizar el estado de esta construcción en la actualidad, examinar cómo se percibe desde la situación urbana de la ciudad en estos tiempos y proceder a la realización de un juicio crítico. El Puente se someterá a ensayo a través de la aplicación de unos parámetros, algunos de procedencia clásica y otros más ajustados a su propia especificidad, como pretexto para la realización de tal análisis.

La denominación de “puente” se utiliza popularmente e incluso oficialmente con respecto a Puente de San Jorge. El término “viaducto” en Alcoy se asocia directamente al Viaducto de Canalejas, hasta tal punto que se denomina Viaducto al barrio que existe más allá de ese puente. Sin embargo, habíamos visto que en todos los documentos del proyecto se usa el término de Viaducto en Alcoy. Según la Real Academia de la Lengua Española la palabra puente (*pons, pontis*) significa simplemente “*construcción de piedra, ladrillo, madera, hierro, hormigón, etc., que se construye y forma sobre los ríos, fosos y otros sitios, para poder pasarlos*”. Sin embargo, la palabra viaducto viene de “*vía*”, camino y “*ductus*”, conducción, de manera que el viaducto es una “*obra a manera de puente, para el paso de un camino sobre una hondonada*”¹. En el caso de la palabra puente el objeto es pasar, salvar un accidente topográfico, pero la palabra “viaducto” encierra una acepción si cabe más poética. “Viaducto” expresa la conducción de un camino, de una vía, que es un término más concreto que indica la existencia de un elemento muy claro del territorio: un camino, o en este caso una vía, una calle que es un espacio urbano muy determinado conceptualmente y que el Puente de San Jorge ha conseguido establecer como un valor añadido.

¹ REAL ACADEMIA ESPAÑOLA. <http://www.rae.es>. Diccionario de la Lengua Española 22ª edición 2001. <http://buscon.rae.es/draef/> [visita marzo 2012].

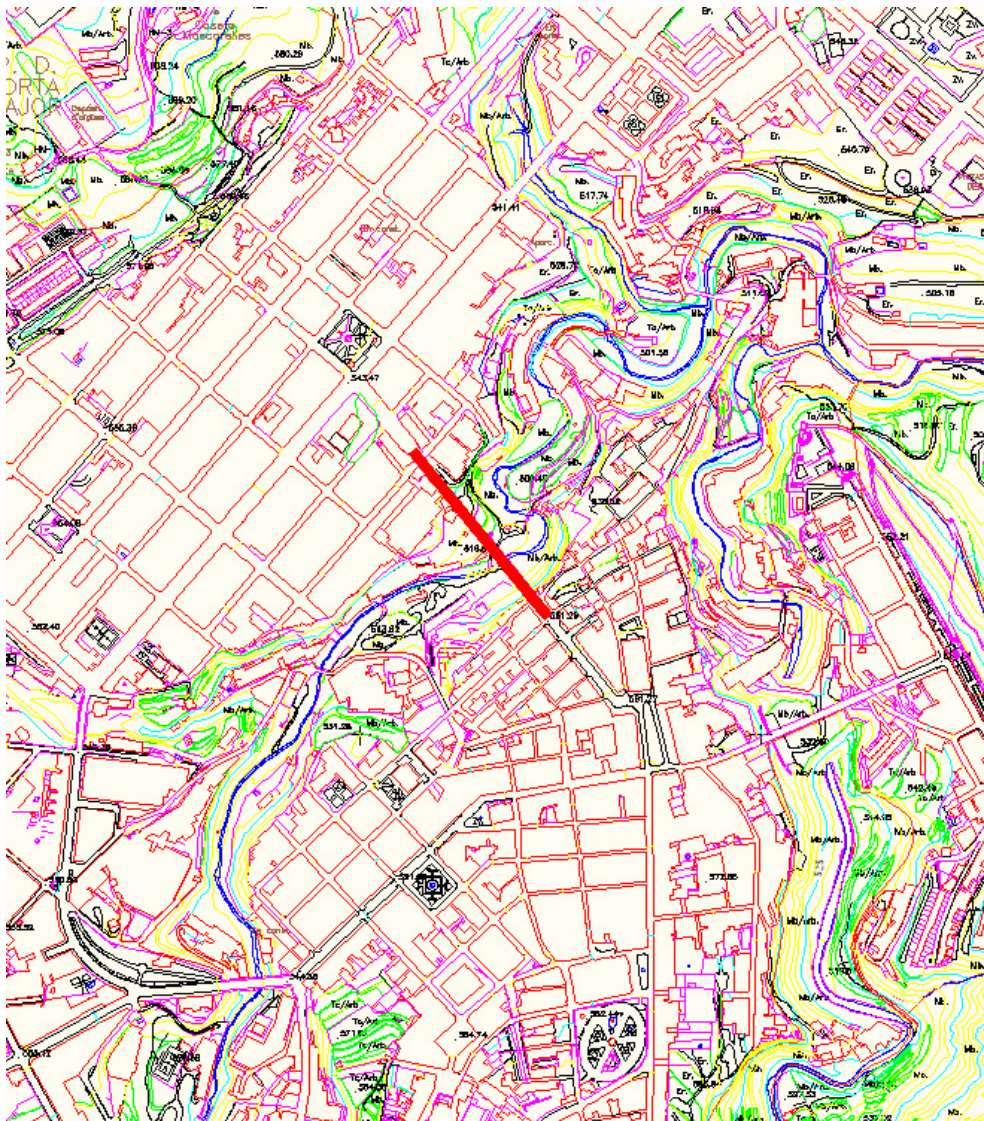


Fig. 322
Fragmento de un plano topográfico de Alcoy con la situación del Puente de San Jorge (IGS)

Como se ha podido ver anteriormente, se trata de un puente dentro de una ciudad acostumbrada a ellos. Alcoy es una ciudad con muchos tipos distintos de puentes, pero con condicionantes espaciales similares. Es una ciudad que sin los puentes no lo sería. Por eso, los puentes forman parte de la idea de esta ciudad y de su forma, del mismo modo que las formas de muchos espacios urbanos y de muchos de sus edificios van conformando la imagen de ésta, la imagen a través de la cual se la reconoce por los propios ciudadanos y la imagen por la que sus usuarios la recordarán en su memoria.

Estamos ante un gran puente, un elemento de la ingeniería civil, ante una obra pública de considerables dimensiones. Es un puente de extraña composición, por un lado está conformado por una parte con tres arcos parabólicos de 46 metros de luz, hasta 45 metros de altura y un tablero prácticamente horizontal (0'08% de pendiente). Esta parte fundamental tiene una longitud de 156 metros. Pero este tramo viene completado en el lado Norte por un tablero un tanto inclinado, apoyado sobre pilastras, que conecta el tramo central con el barrio del Ensanche. Este tramo tiene una longitud de 75 metros y una pendiente descendente del 3'62%. Salvado ya el precipicio, en el lado Sur y dentro del centro histórico, en ámbito de la calle Santo Tomás, hay una parte de la construcción que ajusta la rasante del tramo de los arcos del puente con el nivel de la calle en la fachada de la Iglesia de San Jorge. Esta construcción, que también pertenece a la obra total del puente, tiene una longitud de 37 metros y una pendiente del 2%.



Fig. 323

Vista del puente desde el Norte de la ciudad. Barrio de la Zona Norte

A la derecha del puente se observan los grandes volúmenes de los edificios construidos en los años sesenta en la zona de los terraplenes del estribo izquierdo. (JFPS 2009)



Fig. 324
Margen derecha del interior del tablero del puente hacia el centro de la ciudad
(JFPS 2009)

1_ La percepción

Para conocer el Puente de San Jorge físicamente y para después comprenderlo, tenemos que recibir las impresiones a través de nuestros sentidos para elaborar internamente una sensación. Somos conscientes fundamentalmente de las impresiones visuales pues son más contundentes en el acto de la percepción. No obstante ello, las sensaciones que producen los elementos espaciales en el entorno, las tensiones de su “contorno”, la mayoría de las veces vienen complementadas por impresiones táctiles, auditivas, olfativas y hasta gustativas, de manera inconsciente, que pueden llegar a ser determinantes. El sentido de la vista puede ser el más importante en la percepción, pero es necesario fijar en dónde reside esta importancia.

La aprehensión de un elemento de estas características desde la percepción visual, debería ser progresiva conforme nos vamos acercando al objeto. Sin embargo, este Puente que ahora es absolutamente urbano, no concede una mirada progresiva sino fragmentada e inconexa hasta que el proceso inteligible del espectador interesado consigue unificarlo.

En primer lugar, la primera vivencia del Puente se realiza sorprendente y fundamentalmente al cruzarlo, con dos experiencias visuales actuales: una veloz, desde el interior de un vehículo y otra más relajada, al paso del caminante sobre las aceras laterales.

En la primera experiencia el espectador, constreñido por el campo visual de las ventanas de los automóviles, percibe que la vía está acotada por unos cerramientos laterales seguros por su altura. Estos cerramientos ofrecen un ritmo sostenido de elementos variables y distintos contra la posible normalidad de la uniformidad lineal de otras defensas, de otras barandillas. Por encima de este ritmo cinestésico, el perfil de la ciudad se ofrece más tranquilo en los dos sentidos de circulación. En la segunda experiencia, en estos tiempos, los caminantes circulan encajonados entre un guarda-raíl y el cerramiento longitudinal del puente, de manera que el cerramiento de la mano por la que se circula se observa tangencialmente, mientras se puede observar más frontalmente el cerramiento de la otra mano del Puente, sorteando las interferencias visuales del paso de los vehículos. En este caso sorprende la altura de la parte baja del cerramiento. Es una parte más opaca rematada superiormente por una reja, también alta, que encontramos razonable cuando se descubre el precipicio que salva.

1.1_ La condición de calle

Recogiendo de nuevo la definición de la palabra “viaducto” como conducción de una vía, de un camino, se plantea la cuestión de reconocer el carácter de “calle” que adquiere el ámbito del tablero del Puente confinado por los cerramientos laterales como espacio urbano. Para ello hay que observar que este espacio urbano es un elemento interior del Puente que se escapa de la consideración exterior del mismo como monumento, como escultura construida en el seno de esta zona del paisaje urbano.

Como elemento horizontal, el tablero del Puente desde el proyecto ya distribuía un espacio central para la calzada y dos aceras laterales que en la terminología del mundo de los ingenieros de caminos, a veces, se denominaban también como “andenes”. Por lo tanto, existe una clara diferenciación entre el espacio central del plano del tablero, dedicado fundamentalmente al paso de vehículos, y los espacios laterales que sirven para esperar, para apartarse con cierta seguridad al paso de los mismos.

Naturalmente, este proyecto de puente se realiza cuando la densidad de tráfico de vehículos y la velocidad de ellos eran muy distintas de las que tenemos en la actualidad. En los puentes para el ferrocarril, los andenes o aceras laterales servían de refugio a los viandantes en el caso que se produjera el paso del tren. Estos puentes de uso exclusivo, reservaban el ancho de la plataforma del tablero, más cargada y solicitada mecánicamente por el usuario principal, para ser absorbida por los elementos sustentantes de la estructura.



Fig. 325
Margen derecha del interior del tablero del puente hacia el centro de la ciudad
(JFPS 2009)

En cambio, los andenes, dada la pequeña carga que tenían que resistir en comparación a la principal, podían ser elementos volados que además protegían los remates superiores de los frentes de los puentes a modo de aleros o cornisas, como ocurre con los edificios. Desde el punto de vista mecánico, en la sección transversal del tablero de un puente, la existencia de los vuelos laterales eleva la curva de momentos flectores procurando al final una distribución del armado más razonable en dimensiones. Por lo tanto, podríamos pensar que la existencia de las aceras en los puentes proviene de la tradición que se instaura con la profusión de puentes para ferrocarriles ya que la extremada velocidad y la potencia de tal vehículo obligaba al eventual peatón a apartarse y esperar su paso en un lugar seguro. Así las dimensiones de ese lugar podían ser estrictas si el uso de tales andenes era esporádico. Esta circunstancia, pero también las necesidades de contención del paquete de material del pavimento, las traviesas, etc. provocarían la elevación del nivel de los andenes con respecto a la zona de las calzadas. De paso, esta diferencia entre los dos elementos funcionalmente distintos, se aprovecharía para resolver la recogida de aguas pluviales en la unión entre las aceras y la calzada.

Para mejorar la cuestión defensiva del área del andén, el escalón que provocaba la diferencia de altura podía resolverse con un bordillo longitudinal construido con un material resistente frente a los posibles impactos de los vehículos. Pero además, el bordillo podía recoger y canalizar con pocos elementos constructivos el agua caída sobre la calzada, si ella se preparaba con las convenientes pendientes en la superficie. La traza de estos bordillos y la marca del cambio de plano que producen en el tablero, reforzarán la idea de longitud con una línea muy precisa que formalmente identificará la frontera entre dos zonas horizontales distintas, tratadas superficialmente con materiales diversos.

Pero todos estos elementos que conforman el plano horizontal del tablero del puente toman prestada su forma y su función de las calles urbanas. Si una calle es principalmente un espacio público urbano predominantemente longitudinal y delimitado por dos paramentos enfrentados de edificaciones que contiene una vía, un camino, a un puente sólo le faltarían las edificaciones para convertirse en una calle, o al menos sus paramentos. En la historia de las ciudades hay muchos ejemplos de puentes edificados.

Desde el punto de vista funcional, un puente no necesita de paramentos laterales más que los justos para proteger a los usuarios, tanto peatones como vehículos, de la caída por los bordes del tablero. Estos elementos deben convertirse en defensas que impidan posibles caídas y es por ello que aparecen los pretiles o los antepechos. Curiosamente la palabra antepecho lleva asociada la dimensión de la altura del propio elemento.

Si se indaga un poco en la procedencia de la palabra *acera*, incluso en su significado, hallaremos que proviene de *hacera* y ésta a su vez de *facera*, cuyo origen latino es *faciarius* de *facies*, que significa *cara*. Por ello, una de las acepciones que fija la Real Academia de la Lengua es "*fila de casas que hay a cada lado de la calle o plaza*" y que conduce en términos arquitectónicos a significados como "*paramento de un muro*" y hasta "*cada una de las piedras con que se forman los paramentos de un muro*". Sin embargo, en la actualidad la



Fig. 326
Vista de la calle de aproximación al Puente desde la zona urbana del Ensanche
(JFPS 2012)

interpretación inmediata de la palabra *acera* se refiere a la “*orilla de la calle o de otra vía pública, generalmente enlosada, sita junto al paramento de las casas, y particularmente destinada para el tránsito de la gente que va a pie*”².

Este es un Puente alto que salva una gran diferencia de cota entre el nivel de su tablero y el nivel del fondo del barranco del río Riquer. No obstante, la experiencia de otros puentes en la ciudad con respecto a los cerramientos o a sus defensas es distinta y hace que en este caso nos sorprenda.



Fig. 327
Vista de la calle Santo Tomás desde su inicio con el Puente al fondo
(JFPS 2012)

² REAL ACADEMIA ESPAÑOLA. <http://www.rae.es>. Diccionario de la Lengua Española 22ª edición 2001. <http://buscon.rae.es/drae/> [visita marzo 2012].



Fig. 328
Vista de la aproximación al Puente desde la calle Santo Tomás.
Obsérvense los diversos cambios de rasantes.
(JFPS 2012)

En las descripciones anteriores del Puente de San Jorge se ha utilizado la palabra *cerramientos* para designar a los elementos defensivos laterales. Éste es también un término arquitectónico que indica la clausura, el cierre de un espacio interior frente al exterior a través de la interposición, de nuevo, de un muro. Pues bien, en el Puente de San Jorge las dimensiones y la composición de las defensas laterales adquieren la condición de cerramientos del mismo modo que la tienen, para el viandante, los muros de las fachadas de las calles. Su altura y la disposición de la cerrajería hace que la visión del precipicio, incluso del paisaje exterior, se oculte suficientemente para conferir un estado anímico al usuario de seguridad automático que hace imposible la sensación contraria de otros puentes. Pero además la idea de masa que estos cerramientos infunden por sus propias características materiales, viene acrecentada por la sensación de volumen que le confieren las múltiples sombras y relieves provocados por los plegamientos, las esquinas y los retranqueos de las pilastras, machones, “columnas decorativas” y los distintos elementos formales que tienen los tramos modulares de las “barandillas”.

Por tanto, la sensación de masa que percibimos se acerca y es muy semejante a la que nos producen los paramentos de las fachadas de las edificaciones de las calles. En relación con tales muros, esto sería discutible en términos de altura, pero también es cierto que hay momentos de la percepción visual del usuario de la calle en los que la experiencia se reduce a la medida de las plantas bajas de los edificios. También, está claro que en la percepción visual del espacio de una calle influye la luz que reciben, reflejan u ocultan los potentes planos de la edificación en función de sus pliegues y retranqueos. No obstante, esta cuestión también acontece en el caso del Puente de San Jorge, si acaso en menor medida pero suficientemente.

Dentro de esta experiencia de peatón, hay una especialmente curiosa que se mantiene en la memoria de algunos usuarios, probablemente para siempre. Se trata de los niños pequeños de aquella edad cuya estatura no alcanza a ver por encima del cerramiento de hormigón ni a través de la cerrajería como hacen los adultos. Así el niño, al atravesar el puente entra en un espacio cerrado en sí mismo sobre el que no ve más que el cielo. Sin embargo, por un azaroso criterio de diseño pensado para aligerar este elemento defensivo, el diseñador colocó unas ventanitas cuadradas que se disponen a una determinada altura que coincide con la del punto de vista de los niños de una cierta edad. Estas ventanas, dispuestas en un ritmo casi de un paso, ofrecen una visión del paisaje exterior casi de fotograma, de modo que el niño va percibiendo en su curiosa mente una imagen cinematográfica del entorno. Esta experiencia sensorial nueva provoca una “emoción” diversa completamente a la de las barandillas más normales de otros puentes y esta diferencia acentúa el recuerdo de la misma y la fija en el conocimiento.

La sensación de estar en una calle al circular por el Puente también tiene una causa contemporánea, si pensamos en la continuidad urbana de sus accesos o ingresos. Es verdad que el proyecto del Puente nunca consideró elementos que definieran significativamente el preciso momento en el que se produce el ingreso en él. Ni en el proyecto ni durante la construcción, a causa seguramente de los acontecimientos que ya conocemos relacionados con el gran terraplén del la zona del estribo izquierdo y con respecto al final de la apertura de la calle Santo Tomás.

En la llegada física al Puente, el usuario encuentra las barandillas con unos retranqueos en los ajustes con las alineaciones de las fachadas de las calles que continúan el camino del Puente y que nunca han estado bien resueltos. Desde el lado del Ensanche, la potencia y la desmesura de los dos edificios construidos durante los años sesenta del pasado siglo, encajonan una calle súbitamente contra el extremo del Puente. Con ellos, la apertura del horizonte superior del Puente a través del recorte en altura de los paramentos laterales se produce tan bruscamente que retarda la comprensión del usuario de estar en el mismo. La potencia de los edificios tan cercanos aplana la visión frontal y acerca el otro lado de la ciudad al usuario que va a ingresar en el Puente. Este efecto ahora se multiplica con la aparición en la escena urbana de los exagerados volúmenes de los nuevos edificios tan cercanos a la traza del Puente en su lado izquierdo aguas arriba, construidos en el sitio que ocupaban las antiguas instalaciones de la fábrica de Manufacturas de Estambre, conocida popularmente como *La Estambreira*.

En cambio, desde el otro lado, desde la calle Santo Tomás, el ingreso viene avisado por una extraña rampa de aproximación que invade el ámbito de la calle como un intruso que no ha medido bien la maniobra de atraque. Aquí el encajonamiento del otro lado del Puente no se produce, sin embargo, la visión prepotente de los edificios del otro extremo, incluidos los nuevos edificios de viviendas de *La Estambreira*, desdibujan en la mente del espectador las referencias para establecer las medidas de las distancias y por lo tanto, de las dimensiones del Puente.

Al inicio del Puente, en la visión de su recorrido, se observa una rasante cambiante, no uniforme y sin aparente justificación. Desde el Ensanche hacia el centro de la ciudad se percibe la sensación de que se sube y se baja para volver a subir a la llegada o al revés, en el sentido contrario. Ya sabemos que estos cambios de rasantes fueron fruto del desconcierto de las decisiones tomadas para la construcción del Puente. Estos cambios de pendiente, notables en el tablero, no son propios de los puentes y sí lo son, en cambio, de las calles que, como ocurre en Alcoy, se disponen sobre situaciones topográficas complicadas.

Como sucede en las calles de las ciudades, este Puente ha sido colonizado por el poder del automóvil de una manera injusta y demasiado tolerada desde la popularización de su uso en los años sesenta del pasado siglo. Probablemente los proyectistas y los que encargaron el proyecto vislumbraban un futuro dominado por el desarrollo de la automoción, aunque quizás no en la dirección y las características actuales. Quizás simplemente pensaban en términos de gálibos, de dimensiones de paso y no en las densidades a las que se podía llegar. En sus primeros treinta años de existencia, mientras el Puente no era más que un camino para ir o salir de Alcoy desde o hacia su periferia, el flujo de vehículos se reducía a las mercancías casi exclusivamente y a algunos incipientes transportes públicos. Entonces era masivamente utilizado por peatones que circulaban en libertad y con la responsabilidad consciente de preservar su propia seguridad estacionándose en las aceras. Pero esto también sucedía en las calles. En aquellos tiempos, algunas veces el Puente adquiría funciones urbanas singulares con el establecimiento de puestos de venta ambulantes, instalaciones efímeras de fotógrafos en los días festivos de la semana y hasta llegar a convertirse en una humilde adaptación, entre cinematográfica y banal,

del *Ponte Vecchio* florentino con la instalación de la Feria en las fiestas patronales de la localidad. De manera que el bullicio propio de las calles alcanzó al Puente, incluso con los corrillos propiciados por el encuentro de conocidos o con las “paradas a pensar” de los amantes de las conversaciones paseadas.

Ahora es un puente estrechado. La calzada para vehículos no ha escapado del protagonismo exagerado que los automóviles tienen en la mayoría de las calles. Aquí han conquistado el espacio que permitiría al viandante distraerse mientras pasea. La reserva de plataforma de tres carriles para el automóvil consume al menos un setenta por cien del espacio con automóviles que circulan a gran velocidad y con densidades altas. Para la seguridad del peatón un burdo guarda-raíl, prescrito en aras a la seguridad, desmerece –o quizás enaltece– la calidad del cerramiento original, construyendo al viandante más preocupado por sus problemas de circulación que por la propia experiencia “urbana” que venía ofreciendo este singular Puente. Así la experiencia de cruzar el Puente resulta tormentosa y se reduce a una carrera apresurada para terminar su recorrido o bien, a un lento deambular en cola tras un pequeño grupo de viandantes con movilidad más pausada.

Desde el punto de vista de la experiencia plástica, de la percepción de las formas, con esta restricción del espacio, la experiencia queda relegada exclusivamente a un recorrido tangencial con sensaciones estrechas y angustiosas que no debieran ser propias de estos espacios urbanos. Intrigan los salientes y entrantes de las “pilastras” frente a los tramos regulares de barandillas, pero, al mismo tiempo extrañan sus formas robustas y geométricas frente a las convencionales. Y esto también sucede en las calles, desgraciadamente en peores condiciones si se contempla el efecto de los cordones de vehículos estacionados.

De manera que este efecto de “calle” producido en el Puente desde las intenciones arquitectónicas del propio arquitecto Víctor Eusa, hasta las situaciones más azarosas del devenir social del urbanismo contemporáneo, es un valor que se aporta al Puente de San Jorge haciendo crecer su carácter como elemento plenamente urbano. Bien estaría recibida cualquier actuación que procurara devolver al Puente espacio para el peatón, pero también a las calles. En este caso, la restricción de la reserva de carriles a dos unidades con el fin de aumentar las dimensiones de las aceras, con una cautelosa y cuidada resolución de la función del guarda-raíl, serían suficientes para restaurar la percepción de la condición de “calle” para el Puente, tan necesaria para la vida urbana de la ciudad.

1.2_ La presencia en el paisaje urbano

La otra vivencia del Puente es su imponente presencia en el paisaje urbano de Alcoy, su visión lejana, su visión “exterior”. Al observarlo desde lejos también se entiende que es un puente largo, audaz, solemne, de grandes y espectaculares arcos. Extraordinario en sí mismo, fuera de lo común en el elenco de puentes alcoyanos. Pero también extraño, retocado, trastocado en su elegante perfil y también, acosado, desafiado por la propia ciudad, por los impulsos determinados de la sociedad de esta ciudad en cada etapa de la historia reciente.

Un puente de grandes dimensiones siempre es un artefacto que altera un paisaje y acaba siendo un hito, como una escultura, que puede realzar la importancia del panorama o desmerecerla. El paisaje de la hoya de Alcoy es muy profundo y está rodeado de montañas escultóricas que cierran el valle.

No es un puente fácil de ver desde el espacio público. La ciudad no tiene contruidos unos bordes urbanos sobre los panoramas abiertos a sus valles y barrancos interiores para poder contemplar el resto de Alcoy. En este sentido, la imagen lejana del puente es familiar, se observa y se retiene en la memoria desde los ámbitos privados de las traseras de las viviendas, desde las fachadas residuales de las fábricas, desde los lugares de trabajo donde inesperadamente surge la imagen al abrir una ventana aleatoriamente. Porque la ciudad de Alcoy ha ignorado las cotas bajas de la ciudad a partir de un momento determinado. Este momento fue el de la constitución de los accesos y la ronda de la ciudad desde las cotas de servicio de la explanación del Ensanche, desde la cota de la carretera Alicante-Játiva, la actual Alameda.

Como ya se visto, hasta este momento la ciudad se vertebraba desde los antiguos accesos a Alcoy situados a cota del cauce de los ríos. En los caminos de aproximación a esos accesos se situó la mayor parte del tejido urbano exterior de carácter industrial. Así, los restos de este tejido urbano se localizan en los antiguos asentamientos extramuros en cotas cercanas a los cauces, en cotas muy bajas con respecto a la ciudad residencial e institucional.

Con la incorporación de la nueva carretera Alicante-Játiva y con ella, los puentes del siglo XIX, las diversas zonas de Ensanche de Alcoy empiezan acogiendo edificaciones residenciales e industriales desde los ejes constituidos por estas nuevas vías (Avenida del *País Valencià*, Paseo de Cervantes, Alameda, la transversal calle Oliver que sustituye al viejo camino de Madrid). Pero el trazado del Ensanche no contempla una composición de los bordes urbanos, de su implantación sobre los precipicios, barrancos, ribas, de modo que en esos puntos alejados de los ejes principales, se irán implantando edificaciones que ofrecerán sus fachadas más descuidadas a unos panoramas altamente atractivos desde cotas altimétricas muy bien situadas quizás, para todo lo contrario.

Así pues, el puente de San Jorge, se observará desde las cotas bajas en lugares e itinerarios de difícil acceso y a través de circuitos obsoletos en el funcionamiento contemporáneo de la ciudad. Tanto, que las visitas esporádicas a su conocimiento serán anecdóticas, como las visitas a un paisaje natural del entorno. Las imágenes recordadas de estas visitas especiales

reñían con las imágenes suministradas a la memoria colectiva por los fotógrafos avezados, atraídos e intrépidos que sospechaban de la potencia de este Puente para sus intereses. No obstante, desde la reciente intervención del Ministerio de Fomento en la recuperación del cauce –aunque sólo se ha actuado en el tramo que afecta precisamente al Puente- la accesibilidad y el entorno para la vista y la mirada del Puente de San Jorge, han sido mejoradas notablemente.

De modo que desde el circuito público urbano de las cotas altas, el Puente es observable dentro del paisaje urbano desde pocos lugares y siempre desde puntos de vista muy lejanos.

La imagen correspondiente a la figura **323** nos muestra la visión del Puente de San Jorge desde el Norte, aguas abajo del río, desde la meseta en donde se asienta el barrio de la Zona Norte de la ciudad. Se trata de un punto de vista marginal situado a las espaldas de una parcela edificable no construida del barrio, por lo tanto esta imagen imponente del puente, aunque lejana, no se disfruta conscientemente desde los espacios públicos de la ciudad.

En esta imagen se observa la extraña composición del Puente. Por un lado se ve el tablero, más o menos nivelado, sobre los tres arcos a la izquierda y a la derecha vemos como el tablero se inclina bajando el nivel ligeramente pero de forma apreciable. Si el nivel de la cota del tablero mantiene la cota de servicio más “utilizable” de la ciudad, obsérvese como en el seno del cauce existen los vestigios y las construcciones de numerosas actividades, fundamentalmente industriales, en un espacio físico que se sitúa envolviendo el centro planimétrico de la ciudad.

Nótese la importancia del volumen de los edificios situados a la derecha de la imagen a donde llega el tablero del Puente, que se sitúan en el arranque de su estribo noroeste.

No hay más visiones públicas significativas de esta infraestructura desde el nivel alto de la ciudad aguas abajo. Tampoco hay muchas más aguas arriba. Desde el puente de la calle San Jaime, sobre el barranco del *Terrer*, se observa la visión de la fotografía **329**. Esta calle discurre perpendicular a la traza del Puente en su desembocadura en el centro de la ciudad y se dirige hacia el Sur. Desde allí se puede ver sesgadamente entre las “proas” de los restos de las antiguas murallas de la ciudad y el acoso de las promociones inmobiliarias recientes. No obstante, la envergadura del Puente hace que se defienda, incluso sin que se pueda apreciar claramente, sobre donde se apoya. Sigue intrigando la imagen asimétrica de la composición y aquella parte del tablero desnivelada, soportada por pilastrones más allá de los elegantes arcos descentrados.

Pero este puente de la calle San Jaime no es más que un respiro entre los lienzos de la calle inscrita en una traza medieval, colmatada y sobre-elevada del barrio del *Raval Vell* y la llegada al espacio abierto de la plaza de Emilio Sala (*el Terrer*), dentro de la estructura urbana del primer “Ensanche” de la ciudad. Por tanto, esta visión se efectúa desde el respiro que produce un puente angosto para el paseante, mientras se defiende de los automóviles y de los peatones que circulan en dirección contraria encarrilados por un nuevo burdo guarda-raíl.

Hacia el Suroeste y siguiendo en el nivel alto de la ciudad, se puede observar el Puente desde el paseo de Cervantes (figura 330). De nuevo aquí se tiene otra ocasión perdida que puede que en algún momento se recupere. El paseo de Cervantes no es más que un espacio público a modo de jardín, compuesto en torno a un paseo que conecta el puente de María Cristina con la calle Alzamora en el nivel de la antigua carretera Alicante – Játiva.

Uno de los laterales de este jardín se presenta como un mirador excelente sobre el cauce del río Riquer y sobre las construcciones que en él se incluyen. Desde este punto de vista, parece que el Puente pierde la batalla frente a las agresiones de los nuevos edificios fruto de algunos modos irreflexivos de plantearse el planeamiento de la ciudad. Por un lado, a la derecha de la imagen, la arrogancia indolente del moderno edificio blanco (la residencia geriátrica Pintor Sala) que en los años sesenta sustituyó al palacio de la Beneficencia. Decimos palacio pues se trataba de un edificio extraordinario, de composición tipológicamente historicista, a modo de *palazzo* toscano, de máxima calidad de factura y cuidadoso perfil sobre este saliente topográfico. Su sustitución ignorante por un fabricado pretendidamente moderno nos resulta todavía insultante a quienes recordamos en nuestra memoria el edificio anterior. Pero tampoco se queda atrás la aventura del edificio en construcción de la izquierda de la imagen, que sigue de soslayo las enseñanzas de las prácticas anteriores (también en los años sesenta del pasado siglo) de los edificios de la entrada del Puente, que anteriormente citábamos.



Fig. 329

Vista del puente de San Jorge desde el "pontón" de la calle San Jaime.

A la izquierda del Puente los edificios construidos en el solar de "La Estambrera" ocultando parte del tramo adintelado (JFPS 2012)

En favor del menosprecio por las fachadas posteriores de los edificios, recayentes a los patios de manzana o al inmejorable paisaje e incluso, del descuido de los objetos que van colonizando las cubiertas industriales, aparecen los elementos de la base de la imagen como pié del paisaje del mirador de este paseo. También, véase al fondo, sobre el Puente, el asentamiento del barrio de la Zona Norte. En esta imagen, el barrio de la Zona Norte emerge sobre el Puente como si éste fuera la línea de tierra para su alzado, afirmando la importancia de las “cotas de servicio” que la ciudad propone a través de las plataformas topográficas en las que desarrolla su implantación. Casualmente, por debajo del tablero del puente no se aprecian construcciones.

Sobre la margen izquierda del río Riquer, aguas arriba del Puente, justo al lado del tramo correspondiente a la ampliación con los tramos del tablero inclinado sobre pilas, muy cerca, demasiado cerca, se levantan en la actualidad dos imponentes edificios de viviendas cuya altura de cornisa sobrepasa la rasante del Puente. Se trata de una operación reciente (entre los años 2008 y 2010) que obedece al espíritu de los tiempos de aquel momento cuyas consecuencias económicas sufrimos en la actualidad. Y curiosamente, bajo el ruido de las consecuencias económicas, cuya existencia será más o menos efímera, se enmascaran y se ocultan las consecuencias urbanas, los efectos sobre el paisaje urbano y sobre el patrimonio que tendrán un efecto permanente, largo y de difícil remedio. Eso sí, esta operación expresará para el futuro, la clase de sociedad que produjo tales desmanes y honrarán así su mediocre memoria.

De pronto, dos grandes paralelepípedos de base casi rectangular se disponen paralelamente a la calle Balmes, en la dirección de las calles más planas de la Tercera Zona del Ensanche de la ciudad y por lo tanto, se colocan casi perpendicularmente a la traza del Puente (ver figura 329). La distancia entre los dos edificios es tan corta que el espectador al desviarse un poco de la visión frontal de su fachada, en su percepción visual los unifica como una pantalla uniforme de gran espesor. La cota de las últimas plantas de los edificios coincide con la cota del tablero del tramo horizontal del Puente.

Anteriormente, la parcela en donde se han implantado estaba colmatada por un edificio industrial conformado con una serie uniforme de naves típicas para la organización de la actividad industrial textil que albergaban. El desarrollo en una planta de suficiente altura para su tipo, no ocultaba ni el escalonamiento de las edificaciones posteriores del Ensanche - de medida razonable- ni mucho menos la presencia contundente del tramo colindante del Puente. Ahora, estos edificios se incorporan y plantean con su presencia no solamente la desaparición de la escena de un modo de presentar la ciudad comedida y respetuosa con su propia forma y con los “monumentos” de cierta envergadura, al margen de la historia que hayan tenido, sino que su arrogancia expresa su propia miseria intelectual en primera fila y de cara al mundo, su incompetencia disciplinar y su provincianismo a todo volumen. Transmite la ignorancia y el desprecio a un modo de hacer ciudad que tantos esfuerzos supuso y supone cuando se busca el resultado más excelente posible en términos arquitectónicos.



Fig. 330
El puente de San Jorge desde el Sur, aguas arriba.
Vista desde el centro del paseo de Cervantes. A la izquierda del Puente los edificios de "La Estambreira" en construcción.
(JFPS 2009)



Fig. 331
Vista Sur del puente de San Jorge desde el nivel del río Riquer.
(JFPS 2009)

Con respecto al Puente, el problema que presentan estos edificios es que reducen drásticamente la visión completa del mismo, quitándole así el aire necesario para percibir las dimensiones completas de esta gran infraestructura. Pero además también se reducen los puntos de vista de esta percepción completa que permitía abarcarlo de una sola mirada y como consecuencia, se pierde experiencia sensitiva sobre la ciudad.

Ya se ha comentado el impacto de los dos grandes edificios construidos en los años sesenta del pasado siglo sobre los terraplenes del arranque del Puente en el lado izquierdo. Al menos ellos, con su desmesura, se colocaron fuera del ámbito del Puente, encajonando su acceso, eso sí, y desequilibrando con su impresionante volumen la “magnificencia” del Puente. Si acaso, la desmesura de entonces quería poner de manifiesto las ansias de algunos de los agentes sociales de aquella época de la autarquía, para expresar por fin que eran capaces de traer el progreso a una ciudad ahogada durante tanto tiempo. Quizás se podría juzgar esta cuestión como inocente si se consideran las posibilidades de la época.

Pero ahora, los medios, las posibilidades, la tecnología y sobre todo, el conocimiento disponible sobre la materia, no excusan una actuación de desprecio desde la ignorancia más impetuosa y prepotente con el objetivo de un beneficio económico bastardo. Los promotores mostraron su disposición a cierta comprensión al reducir la altura de los edificios del proyecto original hasta nivelarlos con la cota del tablero del Puente. Y qué más daba si la ocultación del mismo seguía produciéndose. Pero además ¿Qué consecuencias compositivas para los edificios suponían los efectos de esta comprensión? ¿Un simple recorte de altura no cambia la esbeltez, la proporción y la imagen general de un edificio? Añadir estos potentes edificios al panorama del extremo izquierdo del Puente descoloca la proporción y la idea de la medida del mismo. De pronto parece más pequeño y además se le reduce el campo de visión para su envergadura. Con ello se lastima su comprensión como “monumento”. Al eliminar el “aire” de su entorno inmediato también disminuye su “aura”.

Una justificación malévolamente pero que hubiere sido bienvenida, hubiera sido la consideración de la presencia de estos edificios como fruto de una actuación consciente para restablecer la imagen original del proyecto del Puente, devolviendo al paisaje urbano solamente la visión del tramo de los arcos parabólicos, eliminando así la ampliación del Puente que se construyó posteriormente. Podría haberse argumentado que tal ampliación se juzgaba impropia y desmerecedora de la composición original. Es cierto que con estos edificios ello se logra casi perfectamente. Si se observa la fotografía 331, la posición de la farola nos indica la traza de la alineación de la fachada de los edificios. Según esta imagen casi lo logran, aunque debieran haberse adelantado en su alineación hasta la pilastra donde arranca el último arco. Sin embargo, ni siquiera este argumento existió ni en el ánimo de los promotores de la actuación ni en el de los políticos ni en el de los tecnócratas municipales que la aceptaron. Como veremos más adelante, esta no es la única actuación de este tipo en el paisaje urbano de esta ciudad.



Fig.332
El Puente de María Cristina forma el diafragma más cerrado de aguas arriba en este acotado paisaje urbano.
(JFPS 2012)



Fig. 333
Obsérvese la función de diafragma del Puente para cerrar un espacio dentro del paisaje urbano
(JFPS 2009)

A pesar de todo, el Puente de San Jorge realmente subyuga cuando se visita desde abajo, cuando nos acercamos a sus apoyos y vamos conociéndolo desde su ámbito propio como una gran escultura. Es entonces cuando juzgamos que es un objeto fuera de lo normal, fuera de lo ordinario, por tanto extraordinario.

El puente de San Jorge se implanta como un gran diafragma, abierto, que permite el paso visual a su través, pero que divide el tramo del fondo del valle del río Riquer. Entre el puente de Cristina y el Puente de San Jorge se ha conformado un espacio libre del paisaje con unas delimitaciones urbanas de mucha presencia, por tanto, el puente de San Jorge a través de su implantación, convierte en ciudad un paisaje antaño salvaje. Se trata de una especie de arquería o pórtico que sirve de puerta para el espacio ahora “urbano” del fondo del valle. Desde las cotas altas coincidentes con el nivel de su tablero, el puente sirve de imposta de arranque, de línea de tierra para el perfil de la ciudad, para su *sky line* sobre un paisaje natural de fondo espectacular.

En este sentido, no nos parece acertada la idea del proyecto del puente de Fernando Reig redactado por el ingeniero José Antonio Fernández Ordóñez, construido en los años ochenta, como un puente atirantado. El paisaje posterior de la sierra del carrascal de la Fuente Roja, que se hubiera visto encuadrado con la línea de tierra del tablero, se ve filtrado por el conjunto de los tirantes que parten de una pilastra a modo de abanico y lo desdibuja. También la relación de la posición del tablero con respecto al gran pilar central resulta excesivamente desproporcionado, quedando casi la misma distancia desde la altura del tablero con respecto al fondo del valle, como del tablero a la cima de la pilastra. Quizás este tipo de puentes sean más ajustados a paisajes con horizontes más planos, extensos y abiertos, como los cauces de grandes ríos o estuarios, en donde sólo el cielo enfatiza la idea tectónica de los cables tensores.

1.3_ Las otras sensaciones

Después de haber explorado cómo se percibe visualmente el Puente de San Jorge podría concluirse la cuestión de la percepción, pues lo visual es aquello que más impacto produce en el ser humano desde el punto de “vista” de la percepción. Sin embargo, desde el punto de vista antropológico y de cara a completar la comprensión de los espacios, su uso y su disfrute, para la arquitectura y la ciudad son cada vez más importantes las otras sensaciones que se producen a través de las impresiones recibidas en la mente humana desde los otros sentidos. Como decía recientemente Juhani Pallasmaa *“una obra de arquitectura no se experimenta como una serie de imágenes retinianas aisladas, sino en su esencia material, corpórea y espiritual plenamente integrada”*³. En muchos periodos de la crítica la preponderancia de lo visual ha dejado fuera de plano las otras cualidades sensoriales sin tener en cuenta que

³ PALLASMAA, Juhani. *Los ojos de la piel*, Editorial Gustavo Gili, Barcelona 2006, p. 11

la percepción es un acto completo en el que participan todos los sentidos a la vez. Quizás la pasión por la perspectiva en el Renacimiento inició la posición de la visión como foco central de la percepción del espacio.

1.3.1_ El sonido

Se exploran en segundo lugar las sensaciones auditivas que del Puente de San Jorge percibimos, puesto que en nuestro actual estilo de vida tan tecnológico, lo visual y lo auditivo tienen un predominio social notable y ampliamente incorporado. Si con la vista podemos establecer la distancia y llegar a un punto concreto enfocándolo, dirigiéndonos a él, al oído nos llega la impresión y esta impresión es omnidireccional.

Estrictamente una obra de arquitectura o el propio Puente, no se conciben para sonar, para emitir sonidos. Es cierto que el viento al hacer pasar el aire a su través produce sonidos en algunas arquitecturas y obras civiles. Tal efecto debe tenerse en cuenta, pero de lo que aquí se trata fundamentalmente es de qué se oye, cómo se oye e incluso, qué recuerdos sonoros acompañan a la experiencia de vivir este Puente.

En la percepción de los efectos sonoros el automóvil, de nuevo, coloniza ampliamente la producción, pero además, la intensidad del ruido que provoca (*“sonido inarticulado, por lo general desagradable”*⁴) consigue cubrir o enmascarar a otros sonidos que se dan. También aquí, en el Puente, como en cualquier calle de tráfico rodado, el ruido de los automóviles es un sonido común y extraordinariamente contundente.

Sin embargo, no todo es negativo en relación con los automóviles. Ahora, en la actualidad y desde hace menos de diez años, la superficie del pavimento de la calzada está acabado con una capa de aglomerado asfáltico corriente. Pero el pavimento original estaba constituido por una solera de hormigón que disponía de una serie reglada y uniforme de juntas de dilatación que estaban ajustadas a los requerimientos reológicos que tal material necesita para mantenerse en perfectas condiciones. Aunque este tipo de pavimento tan moderno sorprendentemente se mantuvo bastante bien a lo largo de setenta años, en algunos puntos presentaba desperfectos localizados normales. La reparación o el parchado de tales defectos, si se quiere ser excelente, suponía el tratamiento de un tramo entero entre juntas, si no se quería construir un retal demasiado visible y compositivamente muy deficiente. Cualquier operación de restauración hubiere supuesto más esfuerzos intelectuales, profesionales, económicos, etc. que el planteamiento del extendido superficial de una capa de rodadura asfáltica de fácil y rápida solución. Este es un debate que empieza a ser clásico cuando no se quiere apreciar el valor patrimonial de estas “ancianas” construcciones. El símil de estas actuaciones en el campo de la salud de las personas paradójicamente no resiste discusión alguna.

⁴ REAL ACADEMIA ESPAÑOLA, Op.cit. EL Diccionario de la Lengua Española, en la acepción lingüística, ya expresa sobre la palabra ruido el significado: *“interferencia que afecta a un proceso de comunicación”*.

Pues bien, el paso de los automóviles por la calzada de hormigón producía un sonido articulado y rítmico al atravesar con sus neumáticos las juntas de dilatación. A los usuarios de los automóviles, este sonido –que también sentían en su cuerpo en forma de pequeños saltitos- les provocaba de inmediato la necesidad de disminuir la velocidad si ella era excesiva y además, a los usuarios habituales del Puente súbitamente les recordaba que se encontraban atravesándolo. Pero los peatones “sentían” la experiencia de ese sonido que tenía un ritmo simple cuya frecuencia dependía de la velocidad del vehículo. La actuación sonora de varios vehículos, unos detrás de otros y otros cruzándose en direcciones contrarias a distintas velocidades y distancias, con los focos de sonidos en diversas posiciones y desplazándose por el Puente, componía una percusión orquestada con compases aleatorios, un tanto sordo pero articulado perfectamente por el ritmo simple de cada instrumento que se regía por el pentagrama de las juntas de dilatación.

De este modo podemos observar que ciertos elementos constructivos pueden “sonar” bien y generar un recuerdo sensorial muy curioso. De manera que frente al ruido propio de los motores de los automóviles, de sus bocinas y del rozamiento que provocaban contra el pavimento y contra el aire, teníamos un “bajo continuo” muy parecido al sonido que emiten las cuerdas de un contrabajo al hacerlas sonar con los dedos. La decisión de la colocación del asfalto acabó con los bajos de la orquesta arquitectónica del Puente.

Pero en el Puente operan otros “instrumentos” sonoros. En las calles de aproximación al Puente, si hacemos abstracción de los sonidos de los vehículos, los sonidos que se oyen podrían reducirse a aquellos que emiten las personas que circulan por allí cuya emisión se percibe en un ámbito más o menos inmediato a su posición. Naturalmente, están aquellos sonidos excepcionales que surgen de los edificios que allí se alinean según los usos a los que están dedicados. Cuando se llega a un puente de estas dimensiones, con una determinada longitud, también aumenta y se atempera la captación del sonido pasando casi de la “música de cámara” al concierto en la gran sala de teatro urbano. De pronto, al ingresar en el Puente llegan los sonidos de la ciudad: algunos solistas esporádicos como los tenues golpes de las campanas de las iglesias, a veces golpes horarios, otros de llamada al rezo; otros sonidos ya “jubilados” como los pitidos de vapor de los avisos, también horarios, de los turnos de las fábricas. Hasta hace poco podría escucharse *all’aperto* el sonido sostenido de los telares de las fábricas textiles situadas en el entorno del río Riquer, en la cota de servicios baja. Estos sonidos rítmicos eran muy comunes y junto al ruido general del tráfico de los vehículos de toda la ciudad, que entonces tiende a uniformarse y a disminuir de intensidad, constituían una especie de sonido de motor de una ciudad en marcha.

Desde la instalación del sistema general de depuración de aguas residuales de la ciudad, que evitó el vertido de residuos industriales al río, volvió su limpieza natural. Desde que en la pasada década, a través de la actuación del Ministerio de Fomento, se rehabilitaron los espacios del cauce como un parque urbano con un río limpio, entonces al atravesar el Puente en las noches de verano, cuando se para la ciudad, pueden escucharse las ranas del río con una claridad sorprendente.

Al cruzar el Puente y al abrirse entonces el campo auditivo del peatón, se disipan más rápidamente los sonidos cuyo foco está allí mismo. Al no haber la gran reflexión o reverberación que se produce en las calles desde los altos paramentos de los edificios, sobre el “bajo” sonido de la ciudad pueden percibirse los sugerentes sonidos de los pasos de las personas, con un ritmo también ajustado que varía desde el sordo roce de aquellos que arrastran los pies hasta el elegante martilleo de los zapatos de tacón.

1.3.2 El tacto

Lo visual es quizás más directo para percibirlo, al menos dentro de la costumbre ya enraizada de estos tiempos en los que la tecnología de la comunicación visual ha dejado una gran huella educativa. Pero es más directo, sobre todo porque lo visual se percibe directamente con solo abrir los ojos a la luz. No requiere de ningún apoyo sensorial, al menos directamente. Con el tacto, la intervención del ser humano para adquirir una experiencia perceptiva requiere de una participación más activa. Esta participación necesita del atrevimiento fomentado por la curiosidad o, en todo caso, de un cierto nivel de intimidad que lo permita. El tacto supone *“la inevitable cercanía, intimidad, veracidad e identificación”*⁵. La visión estimula la invitación o el rechazo al tacto de manera inconsciente para registrar mentalmente una identificación nueva o ya conocida y entonces, proceder a su comparación en el banco de datos interior de cada persona. Y en ese momento *“la visión revela lo que el tacto ya conoce”*⁶ y la mente humana decide si le complace o no la sensación.

Con respecto al tacto podríamos establecer entonces que hay dos tipos de experiencias también: una directa, desde la intervención de las manos, desde el reposo del cuerpo o de parte de él sobre el objeto en cuestión, del encuentro del cuerpo al posarse sobre él, al rozarlo, al golpearse, al herirse, etc. en definitiva, al entrar en “con-tacto” con él; la otra experiencia sería indirecta, como ya se ha dicho inducida desde la vista que tiene que ver con la memoria, con la propia historia del individuo, con su recuerdo de las experiencias sobre las texturas, con el recuerdo de los efectos que producen al tocarlas. Por lo tanto, el placer producido por el tacto se desencadena cuando la experiencia directa es satisfactoria o cuando las redes mentales del recuerdo, del pensamiento, del conocimiento propio se ponen en funcionamiento.

Las experiencias táctiles directas del Puente se producen en el interior de su espacio útil cuando lo atravesamos. Es muy difícil acercarse a tocarlo desde abajo, desde el cauce del río, por lo tanto las experiencias se reducen a aquellas que conciernen a las superficies del tablero y de los cerramientos. La superficie de hormigón o del mortero del acabado superficial de los elementos del cerramiento del Puente presenta la aspereza del papel de lija. La visión de esta textura produce rechazo, no invita a tocarla. Su acabado no brillante, no

⁵ PALLASMAA, Juhani. Op. cit., p. 22

⁶ Ibid. p.44.

pulido, expresa que no es suave y entonces la mano rechaza su paso. En la configuración funcional del Puente en la actualidad solo cabe el movimiento de las personas, una situación de detenimiento para la contemplación provoca retenciones del flujo, pero además esta superficie de acabado invita a separarse de los bordes.

La composición de los antepechos del Puente no ha permitido tampoco un remate para pararse a la contemplación, para posar la mano y el cuerpo, para pasar la mano mientras nos desplazamos (pasamanos). El hormigón del Puente es abrasivo, costaría de pulir si no fuera a partir de un proceso continuo y mecánico a lo largo del tiempo. La posición de las rejas lo impide. Si alguien se quiere parar a mirar no se atreve a tocar, a descansar la mirada con la mano. Aunque las superficies de las partes de arriba de los elementos “decorativos” no son angulosas sino que están redondeadas, la presencia del resto de escalonados, de la multiplicidad de aristas, no son amables para el “con-tacto”. Quizás estas circunstancias han preservado el estado de estos cerramientos y no sabemos cómo podrían haberles afectado el suave desgaste del tiempo, del uso repetido de estas posibles experiencias táctiles.

Sin embargo, en estos cerramientos este acabado áspero es muy uniforme, de modo que la superficie no presenta una textura granulométrica de distintos tamaños. Se trata casi de un acabado de pintura que elimina la imagen heterogénea de la dosificación del hormigón, de las juntas del encofrado. Este tipo de acabado no es propio de los acabados superficiales de las otras obras de Víctor Eusa. El hormigón visto de las obras comentadas anteriormente es un hormigón lavado posteriormente y resulta más suave, ofrece una superficie lisa, jabonosa, deslizante, brutalista y heterogénea pero satinada. El adjetivo satinado se refiere al satén, un tejido caracterizado por la presencia de la seda que lleva implícito una experiencia táctil muy fuertemente ligada.

De la experiencia directa del tacto resultan dos sensaciones más: la presión y la temperatura. La presión está siempre vinculada a la acción del entorno sobre nuestro cuerpo, por tanto es una sensación impuesta desde el exterior hacia nosotros, que no se da en nuestro caso. Sin embargo, la temperatura es una sensación que se trasmite directamente. El hormigón, como elemento pétreo que conforma la masa del Puente de San Jorge, trasmite su propia temperatura desde su inercia térmica. Así, según el grado de intensidad de la estación en que se viva la experiencia, somos capaces de sentir la temperatura de su piel: en la mañana la presencia todavía del fresco de la noche y por el contrario, después del crepúsculo, el calor del día prolongadamente.

Las superficies horizontales que pisamos al pasar son muy comunes a la experiencia ciudadana del hombre. Ahora, la superficie de las aceras tiene el acabado común de las baldosas hidráulicas de cemento prensadas que al menos ofrece una textura formada a partir de cuadrados de diez por diez centímetros. Esta superficie ofrece la continuidad con la piel de la mayoría de los espacios reservados al peatón de la ciudad. Idéntica sensación ofrece el acabado de la calzada, esta vez como una experiencia táctil inducida por el recuerdo, puesto que normalmente la calzada es un espacio reservado para los vehículos. Por lo tanto, ahora la sensación “vulgar” o popular de la condición de calle se superpone en el Puente para hacerlo enmudecer en la generalidad urbana.



Fig. 334

La textura envejecida de la superficie del acabado en los remates del antepecho ofrecen esta aspereza que no invita a la experiencia táctil. El envejecimiento y las condiciones climáticas han erosionado el acabado del hormigón en la pieza de coronación del antepecho revelando una textura rugosa que no lo era al comienzo de la vida del Puente. El acabado original sería como el que se observa en la parte inferior, en el plano retranqueado de abajo. También el tiempo ha desvelado la capa de remate superior del antepecho que se inicia con el redondeo de la arista. Esta parte se realizaría después de desencofrar para darle la forma precisa y unificar el acabado con el resto de la pieza del remate. (JFPS 2012)

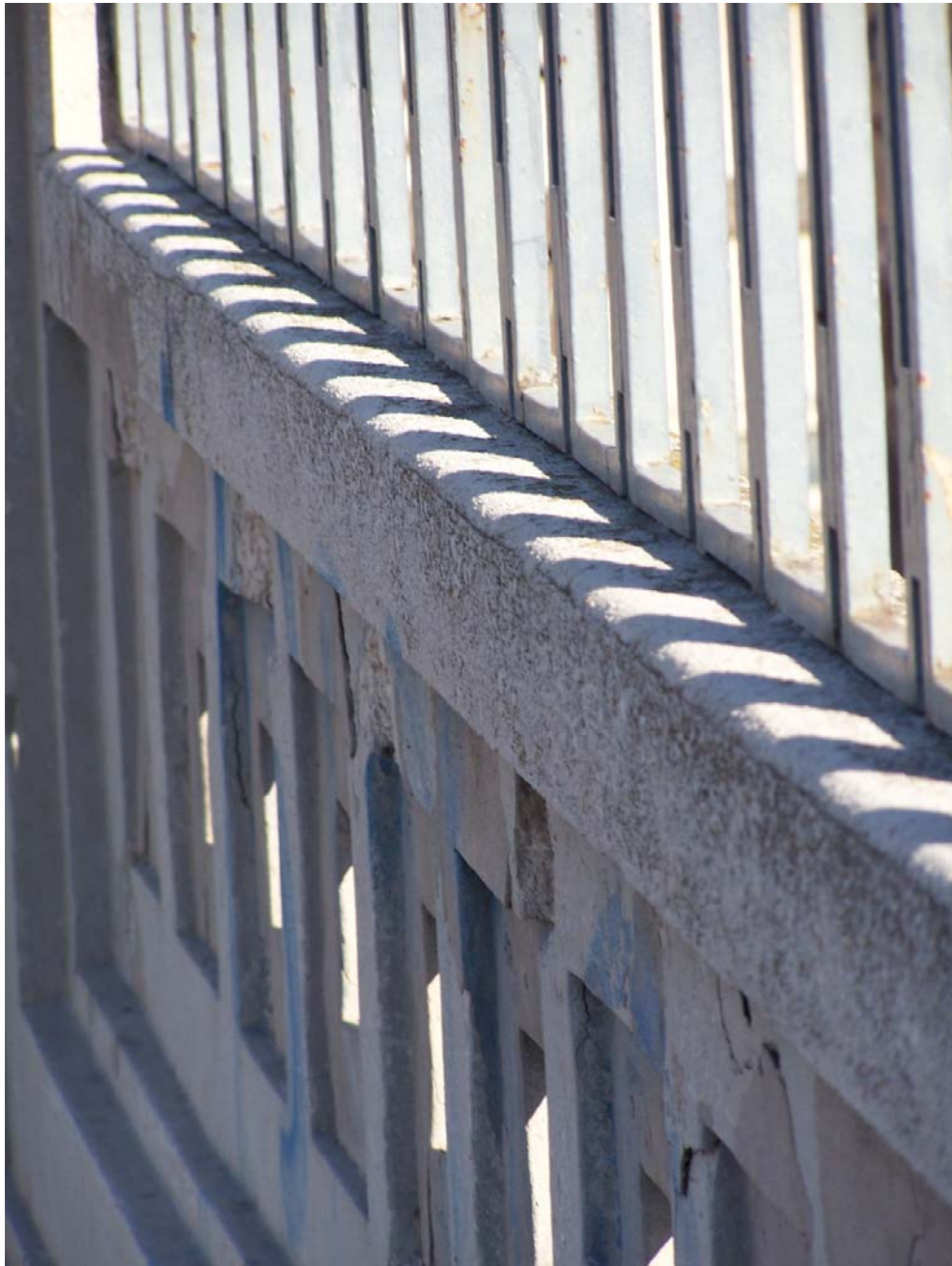


Fig. 335
También el tiempo ha desvelado la capa de remate superior del antepecho que se inicia con el redondeo de la arista. Esta parte se realizaría después de desencofrar para darle la forma precisa y unificar el acabado con el resto de la pieza del remate
(JFPS 2012)



Fig. 336
Las arrugas de la piel nos indican la edad de las personas,
pero su limpieza y su calidad superficial nos expresan cómo se ha ido
pasando por la vida con cierta dignidad.
(JFPS 2012)

Pero la antigua superficie que se presentaba con el pavimento de hormigón, seccionado por los elementos de las juntas de dilatación, ofrecía si acaso, una experiencia diversa y más rica de sensaciones. En primer lugar por la diferencia moderna que ofrecía al construirse en hormigón, como un pavimento casi continuo frente a las calles adoquinadas del resto de la ciudad, cuando estaban pavimentadas. Cuando paulatinamente el adoquín, cuyo tacto es tan sugerente, fue enmascarado por el nuevo furor moderno del asfalto en la ciudad, el Puente mantuvo dignamente su original pavimento que iba puliéndose por la abrasión del paso de los vehículos ofreciendo brillos y texturas que mantenía escondidas. El despertar del interés sobre los centros históricos rehabilitó paradójicamente el uso del hormigón en la calzada de la calle Santo Tomás. No obstante ello, poco tiempo después, bajo los influjos de los cambios políticos y en consecuencia, los cambios de criterios sobre el valor del patrimonio, el asfalto terminó con los brillos y las sensaciones táctiles del pavimento original.

Aún así, el Puente ofrece algo que no tenía en sus orígenes: la belleza de la vejez, la ternura de la solera del envejecimiento desde el tacto, desde las expectativas táctiles inducidas desde la visión. Los materiales constructivos también nos cuentan su historia, su edad, sus orígenes y su estado nos revela el uso humano de tales elementos. En el Puente de San Jorge, los efectos que el tiempo le ha impreso sobre su piel le confieren una gran y sorprendente elocuencia, la riqueza de la experiencia del tiempo. Los efectos de tantas lluvias que han oxidado algunas superficies, que las han enmohecido, los estudiados regueros, las arrugas, las cicatrices, las roturas, las heridas y hasta el abandono se llevan con una asombrosa dignidad, denunciando su falta de atención y de cuidado a través del efecto de una firme elegancia. Frente a esta sensación hay un trabajo físico y moral a realizar que se expresa perfectamente en las palabras del escritor Antonio Muñoz Molina: *“...algo está muy bien hecho, se ha ido haciendo a lo largo de los siglos, y a quienes vivimos ahora nos vendría muy bien la humildad de considerar que nuestra tarea más honorable no es dejar la huella pomposa de nuestro capricho sobre todo lo que existe sino trasladarlo en las mejores condiciones posibles a los que vienen detrás”*⁷.

⁷ MUÑOZ MOLINA, Antonio. *“Domingo y Delacroix”* en *Ida y vuelta*, suplemento *Babelia* del diario EL PAÍS, 05/11/2011.

1.3.3_ Las sensaciones olfativas

Como dice Juhani Pallasmaa *“a menudo, el recuerdo más persistente de cualquier espacio es su olor..... La nariz hace que los ojos recuerden”*⁸. Pero el Puente de San Jorge es un espacio abierto y atraviesa un valle profundo. Esta circunstancia topográfica, que se repite en todos los valles y barrancos urbanos de la ciudad de Alcoy, provoca un efecto muy saludable: hay un sistema de ventilación urbano natural que consiste en la circulación del aire que cabe en los valles, por debajo de la cota de servicio de la ciudad, que recorre los valles desde el Sur al Norte, coincidiendo con el sentido del recorrido del agua de los cauces; esto provoca un flujo lento pero muy eficaz que mueve las capas superiores del aire evitando así bancos de niebla y concentraciones estáticas de humos procedentes de los gases de la contaminación. De modo que aunque el espacio del Puente es abierto, los olores se disipan con cierta regularidad. Frente a lo que ocurre en una calle, en cuyo ámbito el aire es más estático, en el Puente de San Jorge esta ventilación prepara impresiones más amplias.

En primer lugar, habría que preguntarse qué es lo que se huele en el Puente. Lo más inmediato que se huele es el humo de los gases del escape de la combustión de los motores de los automóviles, pero este es un olor ya característico de las calles de las ciudades, tan familiar que lo tenemos incorporado y no nos impresiona con desagrado salvo en ocasiones muy puntuales. Además, se huele el humo de la ciudad que es uno de sus olores característicos que el viento trae hasta allí. Hasta no hace mucho, se podía oler el vapor que liberaban a la atmósfera las industrias de los tintes textiles, pues se situaban en las cercanías del cauce a donde iban llegando sus particiones de caudal del agua disponible para tales industrias. Era un olor característico. Era un olor que ha ido desapareciendo con la actividad de las industrias. Muy pocas veces huele al perfume natural de la vegetación que hay en el cauce, tiene que haber participado la lluvia y entonces, a medida que se va evaporando el agua, con el flujo del aire del valle, se puede percibir desde el Puente este olor tan natural. Y en ocasiones huele a polvo. En esta región mediterránea el viento transporta gran cantidad de partículas de los depósitos finos superficiales que las tierras del entorno presentan en sus superficies, incluso venidas de tierras muy lejanas cuyas pruebas se hacen visibles cuando se precipitan con el agua de la lluvia.

En segundo lugar, habría que plantear a qué huele el Puente, cuál es su olor característico que pueda recordárnoslo, si es que lo tiene. Es difícil explorar estas sensaciones cuando se trata de un espacio abierto y ventilado. Y es difícil apreciar y detener la atención en la apreciación, sobre el olor que desprenden, por ejemplo, las piedras.

⁸ PALLASMAA, Juhani. Op. cit., p. 55.

Los materiales pétreos huelen poco pero desprenden su olor en función de sus propias características físicas y éste se potencia siempre a través de un vehículo de transporte. Cuanto más porosos sean estos materiales más pueden hidratarse, más capacidad tienen de retener humedad, por ejemplo, cuando llueve; después con la aparición del calor, el agua intersticial comenzará a evaporarse y entonces, el viento, aunque sea débil y provocado por el propio flujo de la evaporación, trasladará un perfume a agua filtrada por la “esencia” de la piedra. Y esa esencia es distinta según las características materiales de la piedra. El olor del hormigón es muy familiar para los profesionales que trabajan con él sobre todo cuando está fresco o cuando se está curando. En este caso hay una reacción química provocada por la presencia del agua y transportado por la liberación de ella en el proceso. Pero, una vez fraguado y endurecido, el hormigón se comporta como una piedra, como una piedra con un índice de poros considerable. Después de la lluvia, el Puente también huele a hormigón sutilmente, a un hormigón viejo y diluido. Y cuando no llueve, a qué huele la sequedad. A seco huele entonces el Puente.



Fig. 337
Además de arrugas, también hay cicatrices y heridas que se han de tratar
(JFPS 2012)

1.3.4_ La sensación gustativa

Esta es la sensación más complicada y quizás más retorcida, pero como tal sensación merece mencionarse. A menos que las sensaciones gustativas provengan de la experiencia directa de la aplicación de la lengua sobre un determinado material, las experiencias gustativas provienen de la transferencia de las experiencias de otros sentidos con la intervención de sus medios físicos o con la intervención intelectual, consciente o inconscientemente. Sabemos que desde el olfato se puede activar la secreción de la saliva que recoge su perfume activando el sentido del gusto, este efecto lo conocen perfectamente los fumadores pasivos fundamentalmente. Del mismo modo, el polvo en suspensión en el aire penetra por la nariz, o por la boca al hablar, mientras pasamos por un determinado lugar y entonces, al menos levemente, se estimula el gusto. El sabor húmedo a agua mineralizada, filtrada por los materiales pétreos y el humo de los automóviles es el sabor más notable que se experimenta cuando se cruza el Puente de San Jorge.



Fig.338
A pesar de todo, muchos de los elementos del Puente
mantienen una muy buena calidad en sus acabados.
(JFPS 2012)

2_ Ensayo paramétrico

Después de la percepción natural del objeto que estamos analizando, que nos ha servido para exponer algunas de las sensaciones que nos produce, se abre el análisis de las sensaciones culturales más usuales en el ámbito de la disciplina arquitectónica. Desde el punto de vista teórico-crítico, sobre el Puente nos interesa el análisis de la excelencia, de la innovación y de la creatividad en el Diseño. Sobre todo para poder extraer una generalidad de parámetros que nos permitan establecer unas pautas bajo las cuales someter el proceso de análisis de cualquier objeto que se diseña. Estas pautas tan amplias, dispersas y diversas pueden crear instrumentos de control de la calidad de ciertos elementos diseñados en el amplio campo que esto supone. Una vía fructífera en el establecimiento de estos parámetros es el estudio de los “casos”, de aquellos elementos diseñados que intuitivamente observamos y aceptamos con un cierto nivel de excelencia. Este es un viejo método académico que ya los tratadistas del Renacimiento recomendaban a los arquitectos para su formación: la selección, análisis y comparación de modelos preeminentes, el estudio de los ejemplos canónicos para estimular la invención⁹. Los parámetros van a ser difíciles de expresar con la precisión del concepto que encierra una sola palabra. Los parámetros sirven para ensayar un caso, para afirmar o negar su excelencia, pero también son los casos los que nos llevan al establecimiento de los parámetros.

Pues bien, para estudiar el caso del Puente de San Jorge como elemento diseñado de cierta excelencia e importancia en la ciudad de Alcoy, consideraremos que es un elemento de la arquitectura urbana (incluyendo claramente en este género a los elementos de la ingeniería “civil”). Por ello, como ejercicio, partiremos de la serie de parámetros clásicos que Andrea Palladio fijaba, entre líneas para los edificios, en sus Cuatro Libros de Arquitectura, a través del filtro de la visión que de ellos da Javier Poyatos en su artículo *“La excelencia en los Cuatro Libros de Arquitectura de Palladio”*¹⁰. No obstante, sólo será un punto de partida, un pretexto para iniciar el análisis, sin la voluntad de restringirse a aquellos parámetros exclusivamente.

Palladio habla de los edificios públicos –en este caso también podemos referirlos a las “obras civiles”- como merecedores de la excelencia *“porque se hacen de mayor magnitud y con ornamentos más raros que los privados, y sirven para el uso y la comodidad de todos, los príncipes tienen ancho camino para hacer conocer al mundo la grandeza de su ánimo”*, a lo que añade Poyatos, *“la excelencia humana de su propietario”* o de su promotor, la excelencia cualitativa del carácter del usuario como persona o como colectivo. Para que los arquitectos tengan *“ocasión bellísima de demostrar cuanto valgan en las bellas y maravillosas invenciones”* y como apostilla de nuevo Poyatos en su argumento, para *“maravillar”*¹¹.

⁹ POYATOS SEBASTIÁN, JAVIER. *“La excelencia en los Cuatro Libros de Arquitectura de Palladio”* en VV.AA. *Palladio 1508-2008. Una visión de la Antigüedad*. General de Ediciones de Arquitectura. Valencia 2008, p.198

¹⁰ *Ibíd.* p. 202

¹¹ *Ibíd.* p. 198



Fig. 339
Vista Norte del puente de San Jorge desde cotas cercanas al nivel del río Riquer.
(JFPS 2009)

2.1_ La magnitud

El primer parámetro es la magnitud del edificio o de la obra civil. Los edificios con cierto carácter excelente son magníficos, majestuosos. Esto tiene que ver con el tamaño pero veremos en qué sentido.

Lo “magnífico” tiene dos vertientes en su significado: por un lado la que proviene de la acepción de la magnitud, de sus dimensiones en el sentido de que son grandes con respecto a los otros edificios y que por ello promueven, inducen, nos inclinan a su “contemplación”, a poner atención, a fijar la mirada y todo esto nos causa asombro, nos deja el ánimo suspendido.

La impresión inicial que se desprende de la observación del puente de San Jorge es que es grande, que podría exceder en tamaño a los puentes comunes o regulares. Sin embargo, para el momento de su construcción, no tiene un tamaño extraordinario para la ciudad, existe ya una tradición de grandes puentes de mucha envergadura. Sí es el más grande de entonces. Este puente nuevo es más largo, casi más alto y más ancho.

Si observamos los edificios colindantes, los muros que sostienen las tierras del entorno del cauce que van produciendo los escalonamientos de la topografía cercana, es entonces cuando estimamos la dimensión de este singular objeto y valoramos su magnitud, a pesar de las últimas intervenciones. Si fijamos la mirada en la medida de los elementos más cercanos a la dimensión humana, como las barandillas o las mismas luminarias, con respecto al resto de los elementos constructivos que constituyen el Puente, es cuando se comprende la dimensión general de este objeto. Pero también, la comprensión de su tamaño se plantea directamente por el impacto visual del emplazamiento, por su colocación en este valle tan pronunciado.

Si las grandes dimensiones de las luces de los arcos y de su altura, le ayudan a enfatizar su tamaño con la proporción de sus arcos con respecto al entorno próximo, con la comparación de su tamaño con el de los elementos urbanos cercanos, también contribuyen a la percepción de su grandeza su esbeltez, la finura de las secciones de sus elementos con respecto a las de los otros puentes vecinos, más antiguos, más rígidos, más pesados. Pero también el control de la forma de estos elementos más finos, con recursos plásticos para acentuar esta esbeltez, a partir de retranqueos, incisiones, procurando sombras y texturas que enmascaran la rudeza de su capacidad mecánica.

La otra acepción de lo magnífico se refiere a la majestuosidad, a la grandeza, superioridad y autoridad del “príncipe” que lo ha promovido, a través de esta majestuosidad se revela, se comunica la grandeza del propietario. Si actualizamos un poco esta acepción, deberíamos pensar en el concepto de “lo público”, como aquello que es de todos, que merece el máximo respeto en tanto que aquí “el príncipe” es la sociedad, somos todos y por tanto la grandeza, la superioridad y la autoridad de la sociedad se respeta a través del valor invertido en las obras “públicas”. Este valor John Ruskin lo expresaba en términos de “sacrificio”, de abnegación, de empeño y de compromiso del arquitecto y de los agentes intervinientes, tanto en el uso de materiales “preciosos” como en el gasto del trabajo invertido en ellos También trabajo

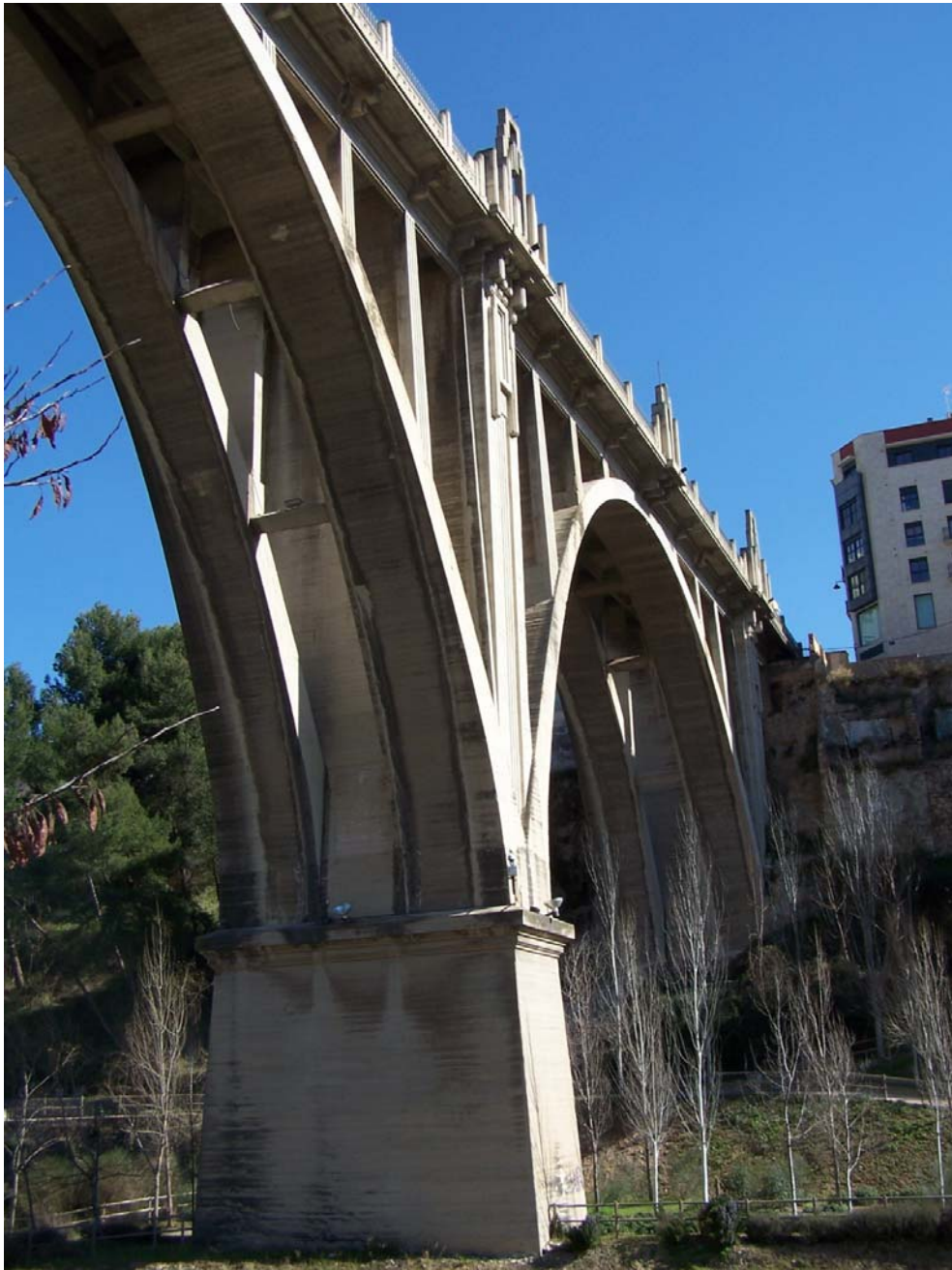


Fig. 340
Obsérvese la grandeza del Puente
(JFPS 2012)

invertido en “*más pensamiento*”, en escoger la solución más reflexionada y discutida en el proceso de proyecto, en el deseo de complacer a la sociedad por la riqueza del empeño, en buscar la máxima belleza en este compromiso como fuente de ennoblecimiento¹². Frente a ello, los criterios de juicio basados en lo más económico o, peor aún, en la indolencia complaciente e irreflexiva que fija la impresión de que tenemos los objetos porque tenemos el dinero para pagarlos, en vez de tenerlos por el aprecio del valor del trabajo que han supuesto.

Al observar el Puente de San Jorge notamos en seguida que se trata de un trabajo laboriosamente ejecutado, concienzudo y ello nos lleva a pensar que se ha trabajado de la mejor manera posible, si se tienen en cuenta los medios del momento en el que se construyó. Cuando los agentes intervinientes en una obra, en un objeto, saben dónde y cuándo se puede hacer producir a su trabajo todos sus efectos, esto nos complace, resulta agradable al espectador avezado. Por lo tanto, es muy importante para la arquitectura la manifestación del trabajo invertido en ella, no tanto desde la cantidad sino desde la calidad. Se trata de que el artista “*trabaje del modo más exquisito*” y si hay pocos medios, si solo se puede hacer un trabajo a hachazos “*sea entonces el mejor trabajo que se puede ejecutar a hachazos*”¹³.

El Puente es una construcción con un abanico de materiales utilizados muy reducido y fortuitamente sencillo, poco precioso de entrada. Sin embargo, aquello que más sorprende desde el punto de vista de la laboriosidad son los encofrados que tuvieron que construir y el cuidado en el vertido, curado y acabado del hormigón que dieron como resultado los detalles ornamentales que vamos conociendo, las diferentes texturas de los acabados de las superficies en función de su posición, pero sobre todo nos impresionan estos elementos por su referencia al trabajo que se necesitaría invertir en el proyecto, en la definición física de cada uno de ellos.

Pero hay una dificultad compositiva añadida que no puede menoscabar la grandeza del objeto: la dificultad de conciliar las proporciones de un artefacto tan grande en la visión lejana con la visión más “utilizada” desde el interior del tablero cuando se atraviesa el puente. Nos referimos a la dificultad de ligar el cerramiento del puente como una cornisa, como remate de un alzado dominado por los arcos y las pilastras, como una imposta casi despreciable frente a la masa de todo el alzado del puente, con el peso que ha de tener el cerramiento observado desde las aceras y la calzada interior del tablero. Son imágenes que se ven desde posiciones tan distintas que resulta muy fácil perder la proporción ambivalente de este elemento, en este caso absolutamente conseguido.

¹² RUSKIN, John. *Las Siete Lámparas de la Arquitectura*. Biblioteca, serie “Arte y Arquitectura”2, Editorial Alta Fulla, 2ª edición, Barcelona 1988, pp.14-15 dice: “...la ofrenda(...) de todos los tesoros de la sabiduría y de la belleza, del pensamiento que inventa y del brazo que trabaja, de la riqueza de la madera y de la piedra pesada, de la fuerza del hierro y del brillo del oro.”

¹³ *Ibid.* p.22



Fig.341
Véase la laboriosidad en los elementos decorativos del Puente
(JFPS 2012)

Finalmente, en relación con el trabajo del proyectista, del arquitecto durante el proyecto, en la contribución a este parámetro de la magnitud, del tamaño de una obra, conviene añadir que *“Todo el mundo entiende que la arquitectura se encuentra en las construcciones que poseen magnificencia, buena presencia física y carácter significativo, pero antes de llegar a construirse estos edificios la arquitectura fue solo “idea” que se manifestó a través de esbozos, dibujos, estampas por medio de las cuales va cobrando visibilidad....”*¹⁴.

2.2_ La singularidad de los ornamentos y de los detalles

Este es un parámetro académico que puede considerarse poco moderno según desde donde se apunte a la discusión. El ornamento es un atributo de lo que denominamos Art Déco y por lo tanto, merece que mantengamos este parámetro con validez para este caso. Desde el triángulo vitruviano *firmitas-utilitas-venustas* hasta la consolidación de la modernidad se había considerado que en los ornamentos residían gran parte de los efectos de la belleza.

En cuanto a los elementos de la ornamentación, Palladio los califica como “los mejores”¹⁵ atendiendo a una calidad general en todos los campos que queramos observar.

También habla Palladio de *“bellas invenciones”*, de *“maravillosas invenciones”*. Y aquí se juntan varios conceptos, la invención, que ahora llamaríamos innovación, con la rareza y la singularidad de lo nuevo, pero con la condición de la belleza y de la maravilla, para causar admiración, sorpresa a la vista de algo extraordinario, de nuevo para causar asombro, pero desde la belleza. Esta labor dependerá mucho de la destreza, de la habilidad, de la capacidad del diseñador para ejercer el dominio de las dos cosas.

Sin embargo, frente al concepto de innovación, de lo nuevo, siempre aparece el debate sobre el valor de la imitación, de la interpretación, del tomar prestado desde la naturaleza, de los estilos del pasado o de objetos ya existentes y si ello puede considerarse innovación. Si hay cuidado, discernimiento, si se reconstruye, si se vuelve a ordenar aquello de lo que se copia armonizándolo con los propios pensamientos del que de nuevo proyecta, incluso si tales pensamientos pueden llegar a encontrarse, pueden deducirse en el objeto proyectado, entonces puede considerarse como nuevo. Pero para ello son necesarias la franqueza y la audacia, también para apartarse de todos los tipos de formas ya admitidas o conocidas.

¹⁴ MADERUELO, Javier. *“La idea de un lugar”* en *Arte y Exposiciones* del suplemento *Babelia* del diario EL PAÍS 14/11/2009

¹⁵ POYATOS SEBASTIÁN, JAVIER. *“La excelencia en los Cuatro Libros de Arquitectura de Palladio”*. Op. cit. p.199



Fig.342
Detalle de una de las pilastras centrales del puente con el arranque de dos de los arcos.
(JFPS 2009)

Pero además, tal y como dice John Ruskin en la *Lámpara de la Vida*¹⁶, la arquitectura deberá expresar, deberá aportar cierta vida intelectual en su producción, de manera que el propio objeto de testimonio de ello sobre todo en aquellas partes en las que se puede observar que se ha prestado más atención, en donde se ha detenido el obrero con cierto placer, en aquello que está hecho con gusto, un atributo personal que implica una determinada educación en lo bello. Todo esto se manifestaba y se comprendía más fácilmente en los detalles ornamentales, pero la condición moderna generada desde el Art Déco pondrá el interés de estos efectos en los detalles constructivos, en aquello que los italianos denominan los *particolari costruttivi* que en personajes como Carlo Scarpa nos han llegado a conmover tanto.

¹⁶ RUSKIN, John, Op. cit. p.171

Los elementos ornamentales del puente de San Jorge son a veces difíciles de separar de los propios elementos estructurales de la obra. En cualquier caso fueron raros y extraños para la época en que se produjeron. Fue un tiempo de hastío de ornamentos historicistas, modernistas o eclécticos, que si bien eran bastante comedidos en el panorama alcoyano, sí lo eran en la esfera de la cultura occidental. El arquitecto Víctor Eusa reconstruyó con nuevas formas elementos arquitectónicos y ornamentales sobre una idea de orden clásica. Así pues, se presentan en el puente ciertos elementos geométricos y abstractos que se reconocen como recursos para adornar y como tales son nuevos, por lo tanto singulares en el ámbito en que se muestran y que además se refieren a un lenguaje que está de moda y que pueden percibir algunos “usuarios” inquietos culturalmente en ese momento. Aún así, de existir, habría que observar los testimonios públicos de cómo se aceptó por parte de sus usuarios este “sistema ornamental” que presenta el Puente en sus formas.

Estos ornamentos se basan en el trabajo geométrico de las formas de las piezas que componen el Puente, con el uso del juego de líneas horizontales y verticales conjugadas ortogonalmente, a veces con ritmos zigzageantes, con quiebros, escalonamientos y retranqueos que hacen muy expresivas y contrastadas las superficies de estos elementos. Las formas con las que se fabrican los elementos ornamentales son muy sencillas, pero raras, abstractas y geoméricamente puras, provienen de cuadrados y círculos y están extendidas por todo el Puente, están profusamente utilizadas con un juego de dimensiones y proporciones elementales. Sus formas son conocidas pero atrevidas a la vez, recuerdan lo regular pero sin ser canónicas. Y todo ello realizado de modo “nuevo” para la época. Al observarlo hoy en día todavía nos resulta raro y singular ¿Para causar asombro? ¿Para dejarnos el ánimo suspendido?

Si atendemos a lo que en los documentos del proyecto del Puente se consideran elementos ornamentales solamente podríamos referirnos a las “columnas decorativas” que rematan las pilas y las claves de los arcos. En el análisis del parámetro siguiente se prestará más atención a las formas de los elementos del Puente. Dado que los detalles ornamentales del Puente se hallan inmersos dentro de los propios elementos estructurales de su composición, quizás sea mejor mostrar aquí solamente su rareza, su singularidad e incluso, mostrar aquellos recursos constructivo-formales que contribuyen a ello por novedosos, inesperados o desconocidos.

Por lo tanto, antes que tratar sobre la singular ornamentación de las pilas, de los arcos, de las pilastrillas, del entablamento o de los cerramientos que se verán a continuación, será mejor mirar el uso de ranuras o estrías, muy rectas, aristadas, con sus lados ortogonales de secciones cuadradas; observar el limpio uso de los retranqueos en las aristas para matar su fuerte angularidad añadiendo los efectos plásticos de la incorporación de pequeñas y afiladas sombras, de líneas de luz que perfilan y enmarcan el contorno del objeto, como el canto de pilastra de los aplacados tradicionales; encontrar la suavidad de los remates redondeados del final de muchas piezas, de muchos elementos de la composición; ver la finura de los múltiples tipos de escalonamientos, con moderados zig-zag, con cambios de dirección perpendiculares de las líneas, de las caras, de los planos desfasados; percibir los cuidados desplazamientos de las posiciones de las partes que componen elementos más complejos, sus retranqueos, la mezcla tan bien combinada de

todas estas formas en un mismo elemento compuesto; contemplar la sorprendente aparición de un remate cúbico o la sutil y sorprendente incorporación de las piezas metálicas de la cerrajería, nos hará comprender el restringido repertorio formal de la iconografía Art Déco particularizada para este Puente.



Fig. 343
Vista desde el pie de una de las pilastras centrales del puente.
(JFPS 2009)

2.3_ Los componentes de la forma

Este es un parámetro ciertamente comprometido pero no debemos olvidar que partimos de una denominación académica. Aquí hay que hablar de la tendencia de las formas hacia la belleza, si se trata de formas suaves, redondas o cuadrangulares, simples o absolutas y del modo en que estas circunstancias formales son comprendidas por el espectador.

Cuando los estudiosos antiguos intentaban fijar las características de lo bello, algunos se referían a la belleza de los objetos en tanto que sus formas imitaban a la naturaleza. Pero el acto de imitar tiene una relación de semejanza, de adaptación de las formas para que recuerden a lo natural. Así, la naturaleza -con minúscula- se refiere también a lo natural, a lo que el hombre encuentra natural, por lo tanto se refiere a lo que le es familiar a los ojos, a aquello que le es frecuente. Pero tal frecuencia está en cierto modo limitada y aislada en un conjunto general, como lo está una flor en un campo. La flor es conocida aunque no es demasiado frecuente¹⁷.

Como ya sabemos, la forma del Puente de San Jorge se compone claramente de dos partes que han resultado así por su propia historia: el tramo compuesto con los tres arcos, que es la parte genuina del origen del proyecto, y el tramo de las pilastras con el tablero inclinado en la zona del estribo izquierdo. La composición del tramo de los tres arcos es una composición académica que apuesta por la consecución de lo bello a partir del trabajo sobre un tipo de puente muy experimentado estéticamente, muy frecuente, con proporciones armoniosas que, pese a su pretendida modernidad, son absolutamente clásicas. Solamente la esbeltez de sus piezas, derivada de las posibilidades de un nuevo material, ha cambiado la sensación de la medida compositiva habitual hasta entonces. Esto es así porque existe la seguridad de una tecnología ya muy desarrollada que permite la conjunción de una técnica del control de la forma hacia un objetivo estético muy claro. La capacidad tecnológica perseguirá este objetivo pero también especialmente el empeño del diseñador por acercarse a esta depuración formal, hacia lo bello – que no es algo aleatorio, sino algo muy trabajado- con una gran determinación.

Ciertamente la belleza de las composiciones académicas se basaba en la armonía de las proporciones de sus partes en el conjunto, a partir de un orden objetivo en el que primaba la jerarquía, la igualdad de las partes, la simetría y la regularidad. La suavidad de tal armonía implica que las impresiones que se perciban del conjunto del objeto sean tranquilas, quietas y moderadas, que no produzcan sobresaltos, ni estridencias exageradas, fuera de tono. Y así la armonía se conseguía cuando una variedad de elementos se acordaban, estaban de acuerdo, bien concertados unos con otros a través de una feliz combinación que resultaba grata.

¹⁷ RUSKIN, John, Op. cit. p. 116-119



Fig.344
Detalle del remate de la pilastra lateral del lado del centro de la ciudad
(JFPS 2009)

Si miramos el Puente bajo este punto de vista exclusivamente, las dos partes de que se compone la forma del conjunto, aunque bien concertadas y felizmente combinadas, resultan cuando menos extrañas.

Con el advenimiento del movimiento moderno los conceptos objetivos sobre la belleza se modifican hacia una creación subjetiva del orden establecida por cada diseñador, pero siempre con un orden que en este caso prefiere la clasificación a la jerarquía, la equivalencia de las partes a la igualdad y la disposición equilibrada a la simetría.

Para la aceptación de la idea del orden por el espectador y por tanto, para la percepción de la belleza, es necesario reconsiderar la idea de la "universalidad" que plantea acertadamente Le Corbusier en sus escritos de "*Après le cubisme*"¹⁸ como colofón de las teorías que parten del estudio del arte primitivo y que estudiosos como E. Gombrich afirmarían en sus teorías sobre el Arte¹⁹. En este sentido diremos que hay ciertas formas y composiciones formales que son comprendidas por la especie humana universalmente y en la medida en que el diseñador observe disciplinadamente una tendencia hacia esa universalidad, como defendía Le Corbusier, más "éxito" obtendrá el diseño en la comprensión efectuada por el espectador. Esta tendencia en la concepción de las formas, ya en el proyecto, conlleva a un proceso necesario de depuración formal y consecuentemente a un trabajo en la elaboración del objeto que cada diseñador fijará en su propio compromiso vital. Y aquí podemos ir desde la exquisita depuración formal de Mies van der Rohe hasta los repertorios formales particulares propios de algunos diseñadores, empecinados en sí mismos, que acaban por agotar por ser tan reconocibles. El camino hacia la universalidad pasa por olvidarse quizás de estos últimos y hallar el umbral en donde se plantea el diseño del objeto en cada momento, pero en términos que impresione al espectador y provoque la percepción de lo bello.

También, en el reconocimiento de lo bello actúa la propia historia del espectador, de su experimentada vida en percepciones de la belleza²⁰ y de lo que conoce ya como bello, como hermoso. Estas experiencias históricas, particulares pero también sociales se acaban fijando por los propios historiadores del Arte, pero también por la opinión pública. Y aquí comparece el concepto de lo "clásico", la palabra que ha definido siempre al arte más eterno. Lo que no pasa de moda, lo que escapa al mordisco de la temporalidad. Un clásico es aquello que no se puede hacer mejor, que se ha depurado completamente ¿Es el puente de San Jorge un clásico?

¹⁸ OZENFANT/LE CORBUSIER. *Acerca del purismo, escritos 1918/1926*. El croquis editorial. Madrid 2004. En esta colección de escritos está el manifiesto *Après le Cubisme* que apareció en *L'Esprit Nouveau* entre 1920-1925

¹⁹ GOMBRICH, ERNST H. *Historia del Arte*. Editorial Debate. Madrid 1997. Véase el capítulo 1 "*Extraños comienzos. Pueblos prehistóricos y primitivos; América antigua*". P.39-55.

²⁰ TORRENT, ROSALÍA Y MARÍN, JOAN M. *Historia del diseño industrial*. Manuales de Arte Cátedra. Madrid 2005. p. 31. Refiriéndose a David Hume en su comentario sobre su obra *La Norma del Gusto* dice citándolo: "*Hume es consciente de que estas normas del gusto, al igual que las reglas de composición artística, no pueden ser fijadas por razonamientos a priori, sino que "su fundamento es el mismo que el de todas las ciencias prácticas: la experiencia; y no son más que observaciones generales respecto a lo que universalmente se ha visto que complace en todos los países y en todas las épocas"*



Fig.345
Detalle del remate de una de las pilastras centrales.
(JFPS 2009)

“El “mundo clásico” es el mundo de los antiguos griegos y romanos, unas cuarenta generaciones anterior a la nuestra, pero capaz aún de suponer un reto al compartir con nosotros una misma humanidad. La palabra “clásico” es de origen antiguo: deriva de la palabra latina “classicus”, que se aplicaba a los reclutas de la “primera clase”, la infantería pesada del ejército romano. Lo “clásico”, pues, es “lo de primera clase”, aunque no lleve ya una armadura pesada.”²¹.

En este sentido, quizás fuere más correcta la denominación de este parámetro como “durabilidad formal” en el tiempo. Antes, hablando de la “rareza” de los ornamentos del Puente de San Jorge, hablaba sobre su singularidad en términos de novedad en su tiempo, pero también incluso ahora. Es cierto que la continuidad de este lenguaje formal no se ha prodigado mucho después de la construcción del Puente, al menos en el territorio de influencia alcoyano, sin embargo, como veremos más adelante sí que ha suscitado la elaboración de muchos objetos del mobiliario urbano, desde una posición “clásica” en este último sentido. Por tanto, el sistema formal del Puente también crece en importancia por su exclusividad, por la poca producción formal que suscita en su inmediata posterioridad como pudo ocurrir con el *Art Nouveau* en términos estrictamente formales. Se convirtió en una obra única y no hubo una gran profusión de elementos “familiares” en su ámbito territorial. Así pues, el Puente de San Jorge es un clásico.

Desde una visión romántica, con el tiempo, las obras de arquitectura pueden hacernos encontrar una cierta superioridad y una extrañeza que dura, que permanece a lo largo del tiempo, depositada para el recuerdo como en un desierto, con el plácido veredicto de los años. Las obras de arquitectura que nos impresionan lo hacen o bien por su valor y delicadeza excesivos o por una majestad severa y en muchos casos hasta misteriosa.

Concentrándonos en la parte genuina del conjunto, en la parte que aparece como un puente de tres arcos, observaremos que la composición es de corte académico, simétrica, regular, etc. y reconocible como tal por cualquier espectador un tanto experto. Siempre que nos fijamos al tramo de los tres arcos. Pero aún así, con este orden compositivo clásico, los arcos no son arcos de círculo, arcos de medio punto, como forma pura, absoluta o elemental, como más universal. Se trata de arcos parabólicos, más suaves, más sinuosos, más caprichosos ¿Es una concesión a las posiciones estéticas del todavía reciente *Art Nouveau*? ¿Es una ventaja técnica como mejor respuesta a las sollicitaciones mecánicas? ¿Hay una intención ornamental en esta decisión? Lo cierto es que así el Puente resulta más elegante, menos pesado, más liviano. Con el empeño en afinar las secciones de los elementos resistentes con estas soluciones formales en busca de su esbeltez, se distingue su gracia y transmite la sensación de que todo está en su sitio, sin excesos, con suavidad. Transmite la adscripción a un determinado estilo formal, a un lenguaje coherente en toda la obra. Además, esto se comunica fácilmente y con el tiempo se ha hecho cotidiano, coloquial, pero con cierta cultura en el sustrato del comunicado. Se ha hecho a través de un proceso “civilizador”.

²¹ LANE FOX, ROBIN. *El Mundo Clásico. La epopeya de Grecia y Roma*. Crítica. Barcelona 2007, p. 13

De modo que el recurso a lo clásico, o a elementos que al menos nos recuerden las formas clásicas, como estímulo a la puesta en marcha de la imaginación del espectador, puede que sea una garantía para que sean aceptadas mayoritariamente, consciente o inconscientemente.

Sin embargo, el Puente tiene un perfil extraño un tanto incomprensible. La parte más cercana al centro de la ciudad tiene los arcos y una rasante del tablero casi horizontal. En cambio, más allá, hacia el Ensanche, cambia bruscamente de rasante en claro descenso y se apoya sobre pilastras contundentes con un tablero recto, con otro sistema de soporte. Esta extrañeza no puede explicarse a simple vista como resultado de algún acontecimiento técnico especial. Si se indaga dentro de la disciplina, del modo de proceder en un proyecto, desde la propia experiencia proyectual, empieza a vislumbrarse la posibilidad de algún problema de difícil solución en la época del desarrollo de la construcción. No puede explicarse una composición tan dispar sin una razón objetiva. La coherencia de una parte de la composición del Puente no se apoya con una solución bien resuelta, con mucho oficio, pero discordante en esta segunda parte.

La parte adintelada del Puente tiene una apariencia mucho más sencilla que la original compuesta con los arcos. Pero aunque esto signifique ya una gran diferencia, en seguida se encuentran los indicios que confieren a esta parte un carácter subsidiario de la parte original y principal del proyecto. Y esto también ocurre desde el punto de vista mecánico, se observa una solución estructural más sencilla y práctica resultante seguramente de la urgencia de encontrar una solución presentable. Más adelante veremos que este tipo de solución para puentes volverá a ser experimentada por los proyectistas: el ingeniero Carmelo Monzón y el arquitecto Víctor Eusa en la propia ciudad de Alcoy. A partir de esta cuestión deduciremos que este modelo constructivo de "puente" intentó su consolidación tipológica.

Formalmente la solución adintelada podría juzgarse como más moderna puesto que abandona el uso del elemento "arco", que se asocia inmediatamente a una forma clásica cuyo trabajo mecánico es principalmente la resistencia a compresión y cuya construcción implica una gran complejidad, y se decanta por piezas estructurales rectas sometidas a flexión. La elección de esta solución mecánica con las luces que se presentaban aquí, revela un dominio y una seguridad sobre las posibilidades del hormigón armado que manifiestan la posición avanzada y progresista de Carmelo Monzón como proyectista.

Tenemos pues esta parte del Puente constituida por cuatro vanos rectos de tablero que descansan sobre tres nuevas pilas intermedias, sobre la última pila sustentante del último arco y finalmente, sobre el estribo izquierdo del Puente.

Como ya se ha citado anteriormente, la extraña novedad también formal de esta parte la constituye la inclinación del entablamento del Puente. Esta inclinación, que suele ser normal en las avenidas de muchos puentes, aquí genera una cierta inquietud no tanto por el ángulo de su pendiente sino por la proporción de la parte adintelada del Puente con respecto a la parte original de los tres arcos. Pero de esta circunstancia compositiva, de esta proporción con respecto a la otra parte, no se puede escapar el proyecto puesto que venía viciada por las decisiones tomadas anteriormente y que entonces, ya no dejaban capacidad de maniobra para elaborar otra solución mejor.

En cualquier caso, el esfuerzo realizado para mantener la coherencia “formal” del conjunto con estas circunstancias sobrevenidas, se muestra en la solución construida con una dignidad absoluta.

Por tanto, el reto compositivo residía por un lado en construir un entablamento formalmente idéntico al de la parte principal pero inclinado, lo que planteaba un ajuste en todos sus elementos, desde las vigas interiores longitudinales y transversales hasta los elementos constitutivos de la cornisa con los cerramientos; por el otro lado, en la implantación de unas nuevas pilas que no debían reñir con las originales pero que deberían mantener un cierto aire de familia.

Entre las vigas longitudinales interiores se establecieron unas bóvedas de hormigón de gran atractivo plástico incluso con las intersecciones de las vigas transversales que acabarán en las ménsulas exteriores (ver imagen 347). Y las pilas, formalmente obedecerán a la forma generadora de las originales pero en cambio, su tratamiento ornamental será más comedido.

2.3.1_ El arco

En su concepto constructivo en la arquitectura el “arco” originalmente siempre estuvo ligado a la idea del muro. El arco era un recurso para abrir un hueco en un muro con más prestaciones que una solución formada con dinteles. Pero en las obras civiles la tecnología seriada del arco se utilizó históricamente para salvar luces y alturas mayores que en las soluciones adinteladas o murales de la arquitectura. En las soluciones históricas el arco constituye un hueco en una superficie plana sin la cual no tiene independencia.

Con la aparición del acero y del hormigón armado el arco ya puede ser más independiente por sí mismo y se convierte en un elemento en el que apoyarse mínimamente. Solo entonces aparece el atractivo del arco como una forma curva. Si las formas o las líneas rectas en la arquitectura son la expresión de la fuerza, la forma curva se convierte en el contrapunto frente a la recta para aportar un nuevo atributo de belleza al conjunto²². Pero la cuestión de la “belleza” de la forma curva que aportan los arcos de este Puente no reside tanto en el tipo de arco utilizado –arco parabólico, con el tramo del arranque circular en la tangencia con la base de la pila- mecánicamente adecuado a los requerimientos funcionales, sino en el ajuste al máximo posible de la medida de la forma curva a una “línea”. Aquí encontramos el atributo de su belleza junto a la singularidad o la novedad del trazado parabólico frente a las formas circulares que resultan más canónicas. La parábola, aunque también podríamos considerarla como una forma canónica, no es tan universal, no era tan frecuente en los tiempos de la construcción de este Puente, de ahí su innovación y por tanto, su modernidad bien justificada por las necesidades funcionales del cálculo.

²² RUSKIN, John. Op. cit. p.121: “Las formas perfectamente bellas estarán compuestas de curvas...”.



Fig. 346
El arco
(JFPS 2012)



Fig.347
El tramo apilastrado en la zona del estribo izquierdo
(JFPS 2012)

Dado que el ancho del puente es considerable, la elección de la solución de usar dos arcos arriostrados puntualmente eliminó la posibilidad de una bóveda muy profunda que habría tenido una forma excesivamente contundente. De manera que la elección del uso de los dos arcos ayudó a conformarlos como tales en una dimensión comedida que afianzó su esbeltez en pos de su inmaterialidad lineal. Así también esta forma curva no adquirió demasiado protagonismo en el conjunto resultando más armónico. La visión sesgada de los dos arcos desplazados contribuye entonces a la sensación de ligereza a pesar de sus dimensiones.

La sutileza de la pequeña variación de sección transversal del arco que se produce desde la pila hasta la clave es apenas perceptible y solamente se establece para abrazar la base de la pila. Este es un recurso de “imitación de la Naturaleza” que también funciona bien mecánicamente. De este modo, la pila surge del seno del arranque de los arcos como si fuera un tallo entre dos hojas.

Sin embargo, los arcos en este Puente son elementos formales sin ornamentación añadida alguna. Funcionales y depurados al máximo tienen que ser bellos por sí mismos, como expresión de su capacidad mecánica. Solamente la textura dejada por la huella de las tablillas del encofrado les confiere la imagen de las dovelas en su cara inferior, cosa que no se controla ni acuerda en las posiciones de las tablillas del canto. En cualquier caso, los cantos de los arcos son lisos y aristados y adolecen de ningún elemento que los suavice o que los enaltezca.

2.3.2_ La pila

Frente a los arcos, las pilas adquieren toda la potencia de un elemento arquitectónico. Desde su función mecánica las pilas han de ser robustas, pesadas y de gran inercia para poder asumir las componentes inclinadas de las sollicitaciones de los arcos. Además, han de contrarrestar transversalmente los efectos derivados de la existencia de dos arcos frente a la estabilidad de un tablero completo en los tramos de los riñones. Por lo tanto, la forma funcionalmente indicada deberá tener sección rectangular y hueca, en todo caso, una vez sobrepasado el tramo de los arranques de los arcos. Puede que hubiere sido más efectiva una sección cuadrada si se quisiera ser purista en la forma de una manera aislada, pero entonces la dimensión frontal de la pila se habría descompensado frente a la levedad del arco. De modo que habría que ofrecer una visión frontal de las pilas acordada con las dimensiones del conjunto. La visión de los lados largos de la sección, en la dirección de la profundidad, se enmascararían con la colocación de múltiples elementos que se antepondrían por delante.



Fig. 348
Una de las pilas centrales del Puente
(JFPS 2012)



Fig.349
Visión del arranque de los arcos desde el pie de una pilastra central
(JFPS 2009)

A la sección rectangular le corresponderá un volumen paralelepípedo en el desarrollo en altura. Esta solución formal es arriesgada pero más universal que otras, por lo tanto es más moderna aunque necesitará de otros tratamientos adicionales. En este caso pues, las pilas del Puente tienen un volumen recto y no el forzado *trompe d'oeil* de presentar una forma de tronco de pirámide para acentuar la visión en perspectiva que recomendaban los ingenieros funcionarios del Estado en otros puentes contemporáneos. Aquí, a los proyectistas no les hará falta una forma forzada para la pila pues aisladamente ya es una forma esbelta. Su altura es superior ampliamente a la longitud del perímetro de su base. Esta comprobación es subjetiva y proviene de algunos tipos de comprobaciones de la proporción para las torres como elementos arquitectónicos. Sin embargo, en este caso, las pilas adquieren más un carácter de pilar, de pilastra, en definitiva de columna, más que de una arquitectura aislable del conjunto. En este sentido la anterior comprobación de su esbeltez no sería válida.

Pues bien, observando el elemento Pila en sí, dado que su dimensión frontal es considerable en relación con el conjunto del alzado general, éste requirió del proyectista una intervención que mitigara esta posible disonancia. Si las necesidades programáticas mecánicas necesitaban estas dimensiones y éstas no son bellas en sí mismas como ocurría en el arco y no pueden afinarse más, entonces no cabe otro recurso que utilizar "ornamentación" con gran destreza para aliviar estas sensaciones discordantes. Además, dado que la Pila es una pieza del Puente con marcado carácter vertical, el recurso académico para establecer una composición proporcionada y armónica sería dividir en tres partes el desarrollo de la altura. Así pues, la necesidad de incorporar algún recurso ornamental unido a la experiencia académica del diseñador sobre el dominio objetivo de la forma para que resulte bella, arrojará una Pila con una base, con un fuste y con un remate que será reconocible, natural en el mundo arquitectónico y por lo tanto, frecuentemente asociado a la idea de lo bello.

La base de la Pila es muy robusta y aquí sí se estableció una forma de tronco de pirámide no para enfatizar la idea de su esbeltez sino para expresar con más contundencia la idea de basa, de arranque estable desde la tierra firme. Esta forma simple, geoméricamente pura, limpia y aristada en la base de la Pila solamente presenta el valor ornamental de la textura del encofrado de un modo natural desde el punto de vista mecánico. Pero frente a este tratamiento tan desnudo y exento de ornamentos que recuerden a despieces de sillerías en los cantos o en toda la superficie, únicamente aparece el remate moldurado superior. De esta manera se conforma la imposta desde la que arrancarán no sólo el fuste de la Pila sino también el desarrollo de los arcos. Este remate con forma casi de cornisa de un edificio es por tanto un detalle completamente arquitectónico, muy bien configurado, tomado casi de un catálogo, frente a la desnuda apariencia del volumen de la base (imagen 351).



Fig. 350
Visión de la parte inferior del tablero en la zona apilastrada
(JFPS 2012)



Fig. 351
Base de una Pila
(JFPS 2012)

El frente del fuste de la Pila nace en el seno del arranque de los arcos. Este recurso plástico concede ligereza a la Pila pues son entonces los arcos los que parten desde de la imposta de la base y así la Pila surge más que descansa, desde la base. Para elaborar la forma del fuste, el diseñador optó también por soluciones muy arquitectónicas. En primer lugar recurrió al uso de las estrías como un elemento clásico para modelar una forma muy plana con la intención de convertirla o acercarla a una idea más cilíndrica, más curva, más suave y por tanto menos cúbica. Para el frente se optó por plantear un alzado, también arquitectónico, casi como el despiece de la fachada de un rascacielos. Es mucho más efectiva una división en tres partes verticales que enfatice la parte central como la más importante, que utilizar una composición estriada general y uniforme de todo el frente. Así la franja central vertical se ranuró completamente y entonces se presenta como una franja ahuecada (de hueco, de ventana), con una imagen perforada junto a los macizos laterales. Con estas formas simples y esquemáticas se concede una imagen general de la Pila más esbelta, más vertical y al mismo tiempo más liviana. El recurso a las estrías ya había sido ensayado por el arquitecto Víctor Eusa en algunos de sus edificios contemporáneos, pero la efectividad en los diversos elementos de este Puente son incomparables (véanse las imágenes **348** y **349**).

La franja vertical ahuecada del fuste tiene dos estrías extremas más anchas y profundas. Entonces, con esta profundidad, la sombra que se produce consigue independizar y liberar un frente interior de pilastra con tres estrías muy delgadas que conforman esta idea de pilastra, enmarcado por este hueco perimetral. Sin embargo, el ancho de las tiras verticales que quedan entre las delgadas estrías tiene la misma dimensión que la ranura del ahuecado perimetral. La relación de las dimensiones de los pequeños elementos ornamentales es pues muy corta y sencilla.

Para rematar la Pila en su tercera parte superior hay un elemento doble. Por un lado se dispone un adorno propio de la Pila antes del encuentro con el tablero. Por el otro lado, dentro del remate general del Puente, en su cornisa, hay elementos singularizados colocados a modo de pináculos sobre las Pilas. Aún así, varios remates se van sucediendo en todas las partes en las que se dividen estos dos remates generales. El frente de pilastra interior de la tira central de la Pila, tiene una especie de capitel casi cuadrado conformado con cinco rectángulos verticales separados por estrías más finas que rompen deliberadamente con el ritmo y el número de elementos que llegan desde abajo. Este es un primer remate. Por encima y dentro del ancho de la franja central, se establece un rectángulo ahuecado que vuela hacia el exterior, cuya altura tiene la medida del ancho del frente de la Pila. Junto a este rectángulo aparecen dos “orejillas”, dos piezas que sobresalen más que el propio rectángulo sobre las franjas laterales de la Pila. Estas orejas están un poco desplazadas hacia abajo definiendo una medida vertical que es igual al ancho de la franja lateral con respecto al final de la Pila en su llegada al tablero. Las orejas están ranuradas esta vez de manera asimétrica, dividiendo el ancho total en tres partes nuevamente. Sus finales están suavizados con formas curvas de arco circular.



Fig. 352
Detalle del remate de las Pilas.
(JFPS 2012)



Fig. 353
Detalle de unas de las Pilastrillas
(JFPS 2012)

Como vemos el juego de la composición de estas formas para elaborar estos capiteles se establece entre particiones y disposiciones académicas elementales y el ajuste a las medidas procedentes del “cuadrado” como generador formal de todos los detalles del Puente. Y esto lo hace bello al ornamento en cuestión: el descubrimiento de este orden compositivo resultado de seguir al cuadrado. Es necesario recordar aquí la forma ornamental de este remate de la Pila que se presentó en los planos del proyecto (véase la imagen **182**). La diferencia fundamental estriba en que la solución del proyecto proponía un rombo dispuesto en el alma de una cruz que, aunque fuera una forma más típica o propia de la iconografía ornamental Déco, seguro que suponía unas grandes dificultades de construcción del encofrado pensando en el vertido del hormigón.

El ajuste en el encuentro con el tablero y su relación con la cornisa y los “pináculos” se realiza a través de un grupo de ménsulas muy características de este Puente. Un vuelo mayor del tablero, bien marcado por el retranqueo de la arista inferior, viene sujetado por dos ménsulas principales colocadas en el centro de las franjas laterales de la Pila. Tres ménsulas menores se disponen estrictamente en el ancho de la franja central. Fuera del ámbito de la Pila, otros dos grupos simétricos con ménsulas más pequeñas soportan los extremos de la anchura del pináculo superior.

2.3.3 Las pilastrillas

Para la transmisión de la carga del tablero a cada arco entre la posición de las Pilas y las claves de los arcos aparecen unos tabiques o pilastras que se apoyan sobre los riñones de los arcos. Realmente sólo hay tres elementos de este tipo a cada lado de la clave del arco dispuestos simétricamente. También están dispuestas simétricamente con respecto al plano medio longitudinal del Puente. Si observamos el alzado del Puente, estas pilastrillas tienen una apariencia muy esbelta, son más delgadas que el canto del arco pero su dimensión es muy cercana. Se diría que se parece la medida de su canto y que ésta no llega a contrastar demasiado de manera que unas sean mucho más delgadas que el otro. Aquí el proyectista sí le ha dado un alzado que va disminuyendo el ancho del frente de las pilastrillas conforme se asciende del arco hasta el tablero. Esta disminución del ancho también es muy sutil, no es exageradamente perceptible la diferencia de la dimensión en su base en relación con su remate superior comparada con la altura de la más grande de ellas. Este efecto también viene ayudado por el uso de la misma forma en el desarrollo de todas ellas que van recortándose en el punto de intersección con el arco. De este modo el encofrado de estas piezas era el mismo pero recortado según la pilastrilla de que se tratara.

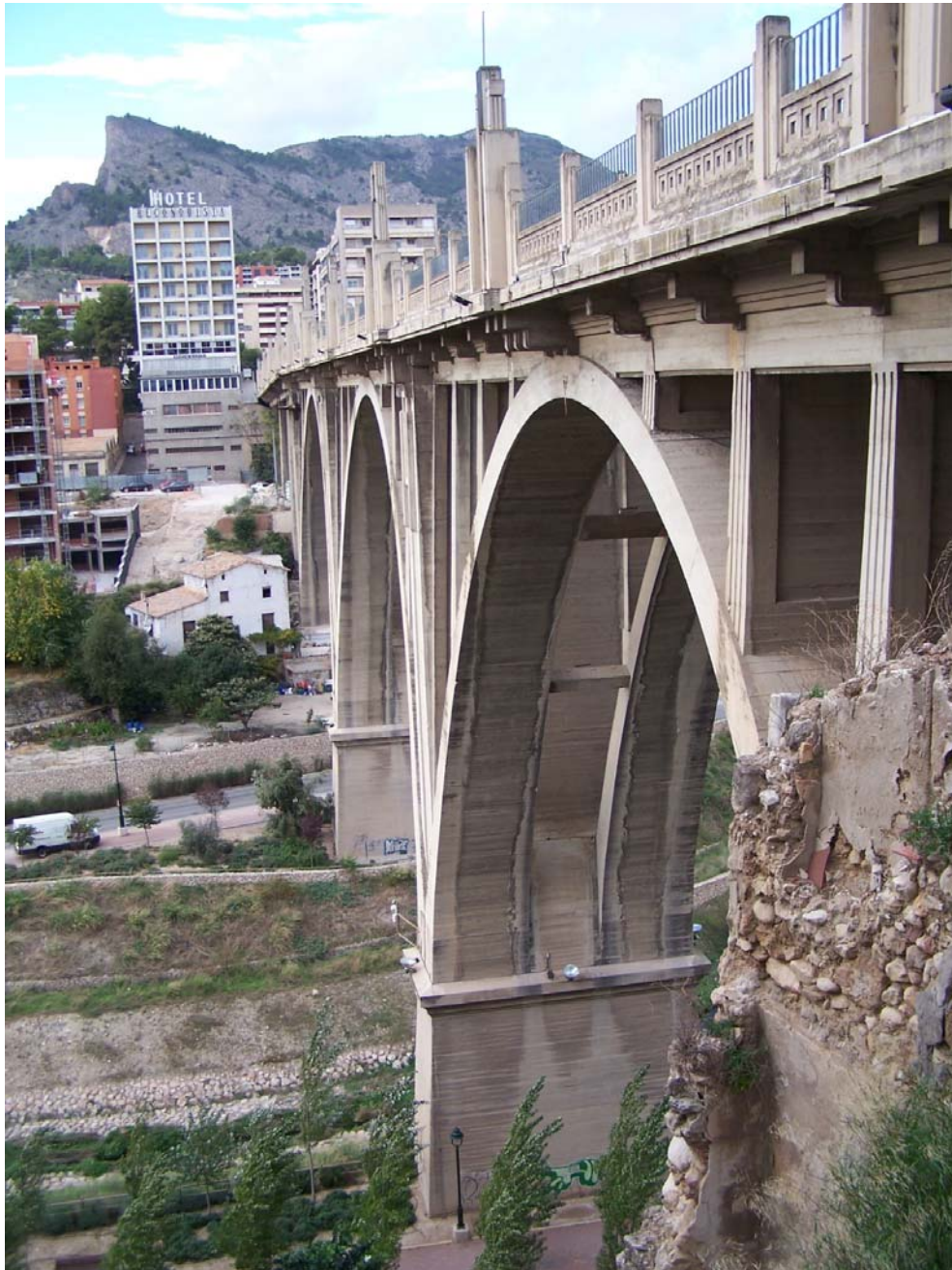


Fig.354
El entablamento. Vista tangencial del puente desde el lado Sur.
(JFPS 2009)

No obstante, este control dimensional se establece por una razón prácticamente formal puesto que estos tabiques o pilastrillas tienen una sección horizontal en forma de T²³. Es decir, el tabique ocupa toda la profundidad del arco con una sección más fina que la presentada en su frente. Esta circunstancia formal, derivada de las necesidades mecánicas, ofrecería una dimensión más delgada cuya percepción sería más exageradamente distinta con respecto a las dimensiones de los otros elementos cercanos. Y esto hubiere resultado muy extraño. Puede que la sección en T sea un recurso para mejorar las condiciones mecánicas frente al pandeo lateral de los tabiques, pero en cualquier caso, esta resolución contribuye a evitar discordancias formales.

Y por fin dos recursos plásticos más: Las tres estrías verticales en memoria de la condición arquitectónica de “columna” y el pequeño retranqueo dispuesto en el canto inferior del tablero que se interrumpe en la llegada de la pilastrilla. Este pequeño retranqueo horizontal tiene la dimensión del espacio del final de la pilastrilla en donde se terminan las estrías y la sombra arrojada produce a veces una línea de luz que aumenta la sensación de plano del frente.

2.3.4_ El entablamento

Hasta ahora nos hemos venido refiriendo a la parte superior del Puente de San Jorge como “el tablero”, que es un término muy utilizado en la disciplina de la Ingeniería de los puentes. Sin embargo, a la hora de tratar el asunto de las “bellas formas” de este elemento quizás sea más apropiado utilizar un término más arquitectónico, sobre todo si tenemos en cuenta que finalmente las decisiones formales resultantes estuvieron bajo el control de un arquitecto muy comprometido con esta tarea.

El primer efecto formal a controlar era la aparición de los vuelos del tablero más allá del plano vertical definido por las pilas y los arcos del Puente. Este vuelo importante produce una gran sombra sobre el canto del elemento horizontal superior del Puente que contribuye a dar la impresión de ligereza. Pero esta impresión no evita su tratamiento formal. Además del vuelo, también necesitarán de este control formal los cantos o frentes laterales de los elementos mecánicos necesarios para la estabilidad y sobre todo, los elementos superiores de las defensas o cerramientos.

El canto de las vigas extremas laterales que conforman el tablero es considerable. Tiene más altura que el propio vuelo de las aceras. La forma a la que los proyectistas finalmente recurren es muy clásica, a la manera de un entablamento. El frente de este entablamento se divide en dos zonas habituales: una parte inferior, cuya altura es aproximadamente la mitad del conjunto, se plantea como un arquivitrabe liso, solamente marcado superficialmente por la textura del encofrado de tablillas de madera y además,

²³ Archivo Municipal de Alcoy, expediente signatura 3641 II, Memoria del “Proyecto de Viaducto en Alcoy”, p. 6, se dice expresamente: “...estos tabiques han sido acusados al exterior con mayor grueso por atender a las exigencias de la estética...”.

posee el extraordinario retranqueo en la arista de la parte inferior del que ya se ha tratado anteriormente. La parte superior del entablamento correspondería a un friso en el que se disponen las ménsulas que soportan los vuelos, a modo de triglifos particulares, siguiendo el ritmo marcado por las pilas y las pilastrillas. Una moldura continua discurre entre las ménsulas produciendo un escalonado recto hacia afuera de la manera más típica, aunque simplificada, para los antecedentes normales del inicio del vuelo de un alero arquitectónico.

El vuelo es una losa simple cuyo canto solamente tiene un escalón en la arista inferior que se aprovecha para la formación de un sencillo y práctico goterón. La continuidad de este vuelo sólo se verá interrumpida en las posiciones de los pináculos o “columnas decorativas” del cerramiento superior del Puente.

2.3.5_ Las ménsulas

Las ménsulas que soportan los vuelos exteriores del tablero eran un elemento constructivo con cierta importancia en el conjunto formal del Puente ya desde el mismo proyecto. Sin embargo, si allí todavía eran ménsulas académicas y muy usuales, aquellas que se construyeron modificaron completamente sus formas. Las ménsulas son piezas de la construcción que surgen cuando la capacidad tecnológica de los materiales utilizados permite realizar vuelos importantes, tanto en edificios como en obras civiles. Por lo tanto, las ménsulas son elementos relativamente recientes. Entonces tiene cierta gracia que sus formas, incluso las académicas, deriven de los dibujos de las secciones de las diversas molduras que configuraban los órdenes clásicos o algunos sistemas eclécticos de modo continuo. Pero en el caso del Puente de San Jorge y también en la poética formal del arquitecto Víctor Eusa, las ménsulas se convierten más en cartelas o en elementos formales canteados, con protagonismo de su canto, más que como asimilaciones de molduras conocidas. Además, hay que tener en cuenta la necesidad de convivencia de estos elementos sobre las franjas continuas de molduras arquitectónicas en donde, en todo caso, resultarían redundantes.

En el Puente hay dos grupos de ménsulas, las genuinas que siguen las secuencias de las pilastrillas y de las vigas transversales del tablero y aquellas que se transforman por necesidades compositivas en los diseños de los remates de las pilas o en las claves de los arcos. Todas ellas constan de tres partes escalonadas: la superior extremadamente recta y sencilla, la intermedia con las aristas retranqueadas y con una suave curva en su ángulo extremo y la parte ornamental inferior que recuerda a las gotas que se colocaban bajo los triglifos.

Después de tratar por separado las formas constitutivas de los grandes elementos del Puente de San Jorge, si nos detenemos a mirarlo nuevamente con un poco de distancia, observaremos con cierta duda que en el conjunto formal es más impresionante, más perceptible arquitectónicamente, ofrece más rotundidad formal y centralidad en la atracción de la mirada, la Pila con el arranque de los arcos que el propio arco con las pilas laterales (obsérvense las imágenes 379 y 380). Esta sensación se produce por la masa de las pilas y los elementos colaterales gravitados por ella, con el apoyo de la lectura como de una cornisa del tablero del Puente que se leen como un edificio singular, ya que el conjunto de los arcos y las pilastrillas son tan esbeltos, tan ligeros que pierden carácter tectónico frente a la otra masa, el vacío frente al lleno. Realmente, si se mira detenidamente el frente del Puente, veremos cómo los pináculos o las columnas decorativas pertenecen más a la composición de las pilas y los arcos que a la cornisa. Tanto es así que el despiece de los módulos de las barandillas se adapta a los pináculos antes que imponer ellos mismos un ritmo decisivo e independiente para la composición general del cerramiento. Al final de todo ello se desprende la existencia de un orden general establecido que rige toda la composición de todos los elementos formales. Los machones que rigidizan los tramos de la barandilla tipo del cerramiento del Puente se disponen sobre las ménsulas que a su vez vienen dispuestas sobre las pilastrillas y que además, responden a la posición transversal de las vigas del tablero, etc.



Fig. 355
Detalle de las ménsulas.
(JFPS 2012)

2.3.6_ Las formas del cerramiento

2.3.6.1_ Las “columnas decorativas” de las pilas

En este epígrafe los pináculos que rematan superiormente las Pilas del Puente se denominan de modo testimonial tal y como se recogían en los documentos del Proyecto del Puente. En el Proyecto ya había dos tipos de columnas ornamentales muy distintas a las construidas, pero ya mostraban diferencias formales según su posición estuviera sobre las pilas o sobre las claves de los arcos. Con ocasión de la ampliación del Puente con el tramo adintelado del lado izquierdo, sobre las nuevas pilas se colocó el tipo de columna decorativa originalmente dispuesta sobre las claves de los arcos. En estos remates se integraron las luminarias del alumbrado público del Puente.

Los dos tipos de pináculos presentan una composición compleja a partir de sus partes formadas por elementos curiosamente simples que se generan desde formas geométricas también simples y canónicas. El resultado general sobre la cornisa del Puente ofrece una visión lejana de unos elementos parecidos a las acroteras decorativas que se colocaban sobre los entablamentos de los edificios clásicos de la antigüedad.

El pináculo dispuesto sobre las pilas tiene que ser más grande para acordarse con las proporciones de la pila que remata. Para ser más alto se recurrirá al diseño de una especie de arco adintelado escalonado que se encajará centralmente entre un conjunto de cinco machones distintos pero generados a partir de un mismo elemento formal. Se dispone de ocho unidades de este tipo de remate en todo el desarrollo del Puente. En el centro del radio del arco adintelado se coloca la luminaria. El arco adintelado es una pieza de sección cuadrada ranurada en todas sus caras visibles con tres estrías rectas, también de sección cuadrada, que en las aristas dejan elementos macizos nuevamente cuadrados de sección. El conjunto superior del arco entre el dintel y las piezas verticales dibuja un nuevo cuadrado. El escalonamiento que va produciéndose en las partes verticales va desplazando hacia afuera estas partes una medida que resulta ser la mitad de su ancho. La forma de la luminaria es un paralelepípedo de sección también cuadrada y se encuentra desplazada hacia abajo desde el primer escalón y tiene una medida que coincide con el doble de la altura del escalón. Con este ejemplo se puede ver que las relaciones compositivas de las partes de este elemento surgen de la forma elemental del cuadrado y se acuerdan formando un conjunto según dimensiones y medidas sencillas y elementales.

La misma circunstancia se da en los machones inferiores. La forma generadora es un pilar de sección cuadrada con retranqueos cuadrados en sus aristas que parten de una base completa –sin retranqueos– para coronarse con el acuerdo de las superficies verticales mediante una superficie cilíndrica cuyo radio tiene la medida del retranqueo. Esta forma se va agrupando en dos o cuatro piezas que irán creciendo y desplazándose en proporciones simples para ajustarse a las medidas requeridas del conjunto o bien, en el caso del machón central dispuesto bajo la luminaria, aumentando de tamaño también en proporción sencilla.



Fig. 356
"Columna decorativa" dispuesta sobre las pilas vista desde el exterior del Puente.
(JFPS 2012)



Fig. 357
"Columna decorativa" dispuesta sobre las pilas vista desde el interior del Puente.
(JFPS 2012)

Los paños intermedios entre estos machones son simples antepechos altos rematados con cerrajería. Están estriados en formas rectangulares ajustadas a sus dimensiones resultantes también con proporciones sencillas.

2.3.6.2_ Las “columnas decorativas” de las claves de los arcos

El tipo de pináculo dispuesto sobre las claves de los arcos se empleará también sobre las pilas de la parte adintelada del Puente. Este remate está más comedido que el dispuesto sobre las pilas principales. La generación de sus formas parte de los mismos elementos que allí pero, en este caso, el ajuste de sus medidas generales es más corto. En su composición hay solamente tres grupos de machones, utilizándose los mismos modelos para el machón central y para los extremos que conforman el otro tipo de pináculo. Ahora no se construye un arco adintelado para rematar y acoger a la luminaria. El ancho que se tiene y el carácter secundario del remate, solamente dejan lugar a dos pilares de sección cuadrada ranurados por todas sus caras vistas a la manera de las piezas que formaban el arco adintelado del otro pináculo. Pero aquí, estos pilares se terminan con un cubo perfecto y bien aristado al que se prenderán los agarres metálicos de la luminaria del Puente. La altura a la que se coloca la luminaria será la misma en todos los pináculos para que su efectividad sea uniforme a lo largo del desarrollo del Puente y esta circunstancia prefijaría una de las medidas del conjunto.

Entre los grupos de machones de este pináculo apenas queda sitio para antepechos intermedios, no obstante las medidas residuales de los módulos de las partes dejan espacio para un estrecho antepecho a cada lado del machón central que viene rematado por un pseudo-módulo de la cerrajería. De este modo se reintroduce el sentido del orden en la medida general del remate.

La parte adintelada del Puente tiene un sistema estructural isostático que obliga a separar los tramos del tablero entre las pilas mediante juntas de dilatación. Estas juntas resultan muy sencillas de construir en las vigas y en el frente del entablamento de esta parte del Puente, pero tienen que integrarse sin disonancias en la “columna decorativa”. Esto no será más que un nuevo elemento que añadirá una cierta complejidad al conjunto que sin embargo se resolverá perfectamente.

En ambas “columnas decorativas” la presencia de la cerrajería es restringida pero está muy bien integrada. Como se verá un poco más adelante, toda la composición de los elementos metálicos del Puente parte también del cuadrado como forma básica generadora. Incluso todos los elementos constructivos de la cerrajería son piezas conformadas con cuadradillos metálicos de 18 mm.



Fig. 358
"Columna decorativa" dispuesta sobre la clave de los arcos vista desde el exterior del Puente.
(JFPS 2009)



Fig. 359
"Columna decorativa" dispuesta sobre la clave de los arcos vista desde el interior del Puente.
(JFPS 2012)



Fig. 360
Detalle del machón de las barandillas visto desde el exterior del Puente.
(JFPS 2012)



Fig. 361
Detalle del módulo de barandilla visto desde el exterior del Puente.
(JFPS 2012)

2.3.6.3_ Los machones

Fuera del ámbito de las “columnas decorativas” y entre ellas, se establecen las defensas, las barandillas del Puente. La necesidad que reclaman este tipo de elementos de ser estabilizados cada cierta distancia contra esfuerzos mecánicos perpendiculares, se resolverá aquí colocando unos machones rigidizadores. Estos machones se dispondrán en la posición marcada en el orden general establecido en todo el Puente representado por la posición de las pilastrillas, la vigas transversales del tablero y las ménsulas del entablamento y así contribuirán a expresar física y formalmente tal idea de orden.

El machón se conforma con tres pilares de sección cuadrada con los retranqueos en las aristas de costumbre. También, las aristas superiores están suavizadas por superficies curvas de radio circular. El pilar central recogerá el primer escalón longitudinal y horizontal inmediato a la cornisa. Los dos pilares laterales se dispondrán simétricamente a ambos lados disminuyendo de tamaño su sección, aunque todos ellos la mantendrán en su forma cuadrada. También, el pilar central sobrepasará en altura a los laterales dejando una distancia equivalente al lado del cuadrado de su sección.

De este modo el machón consigue dimensión longitudinal y espesor transversal suficiente para su función mecánica, pero formalmente ofrece así una imagen verticalista y fragmentada que favorece a su esbeltez. Al recoger el escalonado y el retranqueo de la línea horizontal situada por encima de la cornisa, la integración en el conjunto queda completamente asegurada. También, el uso del mismo tipo de generador formal de las columnas decorativas ayudará a una comprensión coherente de todo el conjunto.

2.3.6.4_ Los tramos de barandilla

La forma de los módulos de la barandilla del Puente de San Jorge no debería analizarse fuera del conjunto del entablamento, cornisa y remate general. Tal y como se decía anteriormente, la presencia de los machones en la posición fijada por el orden general de los elementos compositivos del Puente es fundamental para la propia comprensión del conjunto como algo coherente, como algo concertado, como un todo acordado.

Resulta exquisito el juego de poder entre la horizontalidad de los dos primeros escalones horizontales, con los pequeños retranqueos de costumbre, que conforman la base de toda la barandilla y la emergencia vertical de los machones. Estos machones surgen de los escalones horizontales con formas y medidas idénticas en sus partes. Este recurso ata a los machones al poder visual del conjunto “entablamento-cornisa” para la visión exterior y lejana del remate del Puente. Pero también y de manera sorprendente, desde el interior del Puente se establece una doble línea cercana al suelo que define una dirección longitudinal muy precisa para la mirada baja del viandante.



Fig. 362
Detalle los escalonamientos de la base del módulo de barandilla visto desde el interior del Puente.
(JFPS 2012)



Fig. 363
Detalle de la pieza cuadrada del final de la cerrajería en el encuentro con la "columna decorativa"
(JFPS 2012)

Esta marcada horizontalidad solamente se interrumpe en las llegadas a las “columnas decorativas” de modo que esta linealidad longitudinal se interrumpe, se corta, se detiene en una distancia media dominable y por tanto medible, en un golpe de vista inmediato. No obstante esto, el segundo escalón horizontal se recorta en la posición de cada machón vertical, para una mirada de altura media, estableciéndose así un ritmo perceptivo más corto de la misma medida ya de un módulo (imagen 325). Desde el exterior, la forma de estos machones y los escalones horizontales configuran un elemento “dentado”, a la manera de una greca, que también expresa físicamente la existencia de un módulo bien medido.

Es curioso que la composición formal de todos los elementos que constituyen el cerramiento del Puente se haya planteado desde el principio de modo simétrico. Las formas, las protuberancias, los retranqueos se ofrecen iguales hacia el exterior como hacia el interior, cuando los efectos visuales que desprenden y por tanto, las sensaciones que provocan, son tan distintos. Es muy probable que el peso de la complejidad en la medida de las partes y la expresión física de la idea de orden que expresan estas partes tan mesuradas, le den tal estabilidad al conjunto y conviertan en irrelevante la posibilidad de haber proyectado formas distintas para requerimientos perceptivos diferentes.

Pues bien, dentro del ritmo de esta especie de greca, con una acotación de su espacio muy precisa, se establece el último elemento formal del Puente: la barandilla. Esta barandilla consta de dos partes muy diferenciadas, la parte inferior es un antepecho aligerado de hormigón armado que alcanza exactamente hasta la mitad de la altura de los machones. Este antepecho tiene un remate superior de sección cuadrada con las aristas superiores suavizadas por un canto de un cuarto de caña circular, que se inserta en los machones retranqueado exactamente como un elemento rigidizador. Por debajo, un friso con diez casetones cuadrados –el número es importante- que se rebajan en dos planos escalonados para ofrecer unas ventanitas abiertas también cuadradas.

Este friso está compuesto con una gran precisión y exactitud en la medida, pues de otro modo el resultado hubiere tenido que ser dirigido hacia soluciones más uniformes y sobre todo menos comprometidas. Sin embargo hay dos excepciones, una se da en el encuentro del módulo con el conjunto de las “columnas decorativas de las pilas”, el otro se puede ver en los dos vanos finales de la llegada a la calle Santo Tomás. En este último tramo, desde el proyecto inicial se producía la excepción de pasar desde la última pila del lado derecho hasta la rasante fijada en Santo Tomás con dos vanos, el segundo de los cuales cubría el paso entre la calle San Miguel y Purísima. En el caso de las pilas el módulo se reduce a cinco cuadraditos, en los dos del final en el lado derecho del Puente se amplía a quince cuadraditos. Por lo tanto la adaptación del módulo implica ajustes en la medida de todos los elementos dentro de una acotación también modular y exacta.

Finalmente, la parte superior a este antepecho se acaba con un elemento de cerrajería también muy peculiar. Esta reja está compuesta por un conjunto seriado de rectángulos esbeltos cuya altura es aproximadamente tres veces su base. Están solamente definidos por su perímetro, casi por una delgada línea de sección cuadrada y entre ellos se van acordando por medio de pedacitos de cuadrillos de proporción idéntica a los rectángulos y que están colocados en los centros de los lados de los cuadrados virtuales que habría en los extremos de los rectángulos. El equilibrio entre la masa y el vacío del rectángulo y el peso de las uniones entre ellos, que se establecen como puntos, como notas negras, proporciona la percepción de la reja como un elemento de cerramiento, de defensa, mientras al mismo tiempo, permite su transparencia.

Y este juego de sensaciones también se puede añadir al conjunto del antepecho y reja ofreciendo contrastes muy sugerentes entre lo cerrado y lo abierto, entre lo oscuro y lo claro, entre la masa sutilmente perforada del hormigón y la inmaterialidad de la reja solamente definida por unas líneas finas y unos puntos dispuestos rítmicamente entre ellas.

2.3.6.5_ El elogio del cuadrado

El módulo tipo de la barandilla del Puente tiene una variación no muy significativa en la llegada a las “columnas decorativas” colocadas sobre las pilas principales del Puente. Dado que el ancho de estas columnas es mayor, en el módulo contiguo de la barandilla se produce un ajuste y por tanto, resulta un tramo más corto en el antepecho con solo cinco casetones. El ajuste superior del elemento de la cerrajería seguramente se podría haber realizado sin demasiados problemas como una pieza especial de medida casi idéntica en sus módulos. Pero en el encuentro con el primer conjunto de machones de la columna, sobre el antepecho y deteniendo prematuramente a la reja, se coloca un elemento macizo de hormigón armado para expresar con toda rotundidad una forma cuadrada imponente. Son notas oscuras y de gran masa en el conjunto, como las notas negras del pentagrama musical, como aquellos cuadrados aislados que aparecen en algunas composiciones de Ch. R. Mackintosh para establecer una presencia regular.

Ya hemos ido observando la importancia y la comparecencia del “cuadrado” como elemento generador de todas las formas de los distintos elementos del Puente. El cuadrado es una forma elemental, muy regular y absoluta, completamente universal –en el sentido que le asigna al término Le Corbusier- y por lo tanto, plenamente moderna en ese tiempo. Quizás el uso de otro tipo formal generador hubiera sido muy arriesgado para el establecimiento de todo el complejo sistema formal que después resultó.



Fig. 364
Detalle del acabado superficial de los elementos del cerramiento del Puente.
(JFPS 2012)

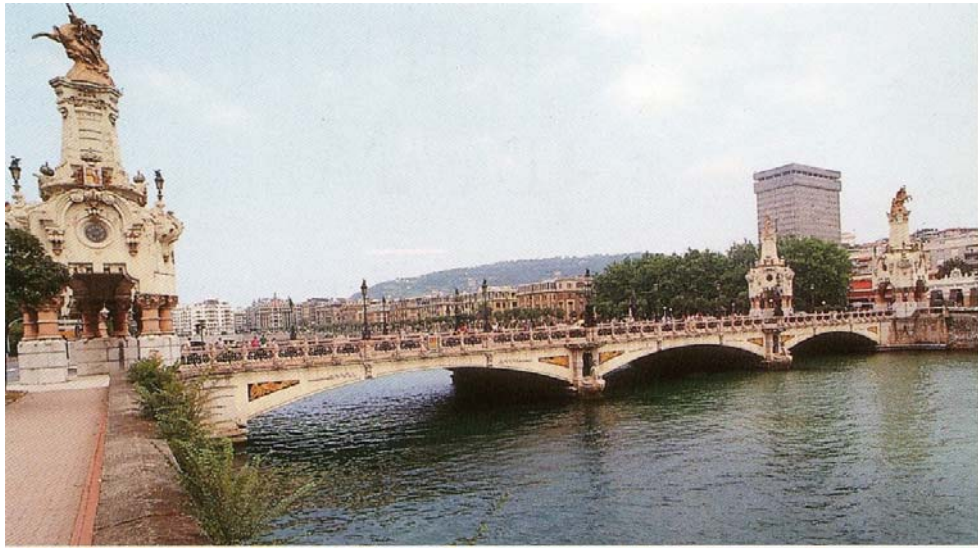


Fig. 365
Puente de María Cristina. San Sebastián. J.E. Ribera 1903-1905.
(GE)

Fig. 366
Puente de la Reina Victoria. Madrid. J. E. Ribera 1907-1909.
(JFPS 2011)

También influiría seguramente en la elección de la forma cuadrada la necesidad de conseguir un nuevo sistema formal que no fuera estridente o excesivamente anguloso, sino que expresara la suavidad en las formas que reclamaba Palladio junto a la probada experiencia en este juego compositivo del arquitecto Víctor Eusa.

De la complejidad del sistema formal del conjunto de los cerramientos que rematan superiormente al Puente se desprende un gran dominio de la medida de sus elementos modulares y resulta sorprendente que este sistema pueda trasladarse y ajustarse perfectamente a la segunda parte adintelada. Todas las formas presentadas tienen su medida exacta y tan solo hay pequeños ajustes muy localizados que compensan las diferencias entre la medida total a completar y la acumulación de medidas modulares de todos los elementos colocados. Estos ajustes se dan en los anchos de los antepechos intermedios entre los grupos de machones de las “columnas decorativas”. Pero además, estos antepechos son iguales en todos estos remates, por lo tanto el sistema formal está cerrado desde el principio, cuando se ha decidido la composición. El traslado de todo este sistema a la construcción efectiva dependerá entonces de un férreo y disciplinado control de la medida.

2.4_ Estudio comparado de los elementos formales

Una vez conocido el Puente de San Jorge desde su historia y desde sus formas y habiendo considerado el contexto tipológico en que se construyó, convendrá establecer unas mínimas comparaciones con aquellos puentes que se construyeron contemporáneamente con el objeto de ampliar la visión de sus elementos también en un contexto formal.

De nuevo hay que recordar que se trata solamente de puentes de hormigón armado y que por lo tanto, quedan excluidos todos aquellos construidos en acero, cuyas posibilidades plásticas derivadas de la propia naturaleza de la manipulación del material han sido siempre tan sugerentes.

Si en el capítulo 3 era importante el establecimiento de un orden cronológico para el conocimiento del entorno temporal del Puente de San Jorge, ahora el orden vendrá marcado por los elementos formales constitutivos de la composición de los puentes. No obstante, entre los puentes contemporáneos descritos con anterioridad, en primer lugar hay que distinguir dos grandes grupos tipológicos cuya característica diferenciadora fundamental es su altura de rasante.

Un primer tipo responde a aquellos cuya rasante es relativamente baja, es decir, comprende a aquellos puentes cuya diferencia de posición del nivel del tablero con respecto al del accidente geográfico que han de salvar es pequeña. Dentro de este grupo de puentes están aquellos sobre cauces de ríos situados en los valles anchos, muy planos y de poca altura en su sección transversal, entre su tablero y el fondo del valle.

En las cercanías de las desembocaduras de los ríos que sobrepasan se encuentran el Puente de María Cristina y el Puente del Kursaal sobre el río Urumea de San Sebastián y los puentes de Aragón y de los Astilleros de Valencia, y en los tramos medios de su curso, el Puente de San Telmo de Sevilla o el Puente de la reina Victoria de Madrid. Este grupo de puentes se caracteriza por tener un perfil bajo, con un tablero muy cercano al nivel del agua o del cauce, que obligó a los proyectistas a optar por sistemas constructivos y por lo tanto compositivos, basados en el uso de bóvedas o arcos rebajados o losas y vigas planas. Según la distancia a salvar el vano del puente sería único, como en el caso del Puente de la reina Victoria o serían necesarios varios vanos que incorporarían pilas intermedias como elementos de la composición. El Puente de San Jorge evidentemente no pertenece a este tipo de puentes puesto que la altura de su rasante es considerable, sin embargo, hay elementos compositivos y formales que son comunes o invariantes que interesará tener en cuenta de estos puentes de baja rasante.

Por consiguiente, el segundo tipo es aquél que integraría a los puentes altos como el Viaducto de Canalejas de Elche, el viaducto de Teruel, El viaducto Martín Gil, los viaductos del ferrocarril de Alcoy a Alicante y el Viaducto de Madrid. También aquí, en función de la longitud a salvar y en función de la tecnología aplicable, se establece el número de vanos a considerar en la composición del puente. En este tipo de puentes la presencia de su propia estructura tiene una gran importancia en la composición formal, adquiriendo prácticamente una carga predominante que en los puentes de baja rasante corresponde a la superestructura situada al nivel del tablero. En éstos últimos, la superestructura es la que imprime carácter al puente.

2.4.1_ Los arcos

El viaducto de Canalejas de Elche es un puente de rasante media que salva el barranco profundo del río Vinalopó que tiene una anchura también media. La longitud de este puente y la tecnología del momento permitieron el uso de un solo arco en la parte central. Este es un puente de tablero estrecho que facilitaba la construcción de un solo arco cuya profundidad le confiere una potencia formal justa. Esta bóveda estrecha de hormigón armado tiene un canto apurado y ajustado mecánicamente, de manera que vista en el desarrollo de toda su envergadura se convierte en una pieza de gran belleza y contundencia. Si el puente hubiere sido mucho más ancho el resultado plástico derivado del uso de esta solución no habría sido tan satisfactoria considerando las proporciones de su tamaño, con independencia de las valoraciones económicas sobre su coste. Sin embargo, este es el caso del puente de San Jorge, cuya anchura de tablero, aproximadamente del doble de medida, obligó al uso en cada vano de dos arcos gemelos separados pero arriostrados convenientemente entre sí pues, de haberse utilizado una bóveda completa, el peso formal de la solución hubiere sido totalmente excesivo. Lo mismo ocurre en el caso del viaducto de Teruel y en el viaducto Martín Gil de Zamora. En estos dos ejemplos hay un potente y gran arco que está equilibrado compositivamente por las dimensiones de su anchura estricta del tablero y por la longitud a salvar por el mismo.



Fig. 367 y 368
Detalles del tratamiento del arco y los tabiques del Viaducto de Canalejas. Elche. Mariano Luña, 1913.
(JFPS 2011)

La solución tecnológica del uso de los dos arcos gemelos ya había sido ensayada en el Puente de la Reina Victoria de Madrid y el los vanos extremos del Puente de San Telmo de Sevilla, como una ventaja constructiva puesto que en estos puentes de baja rasante, las características formales de la solución no pueden apreciarse fácilmente y así ofrecen una imagen exterior tradicional de bóveda completa a no ser que haya empeño en situarse bajo el tablero para contemplar la verdadera solución.

Sin embargo, en el Puente de San Jorge, aparece por primera vez el efecto plástico derivado del uso de los dos arcos desplazados, con gran desarrollo, aunque con tres vanos, cosa que multiplica el efecto agradablemente en visiones anguladas. Es cierto que la tecnología del momento ya era capaz de haber solucionado la cuestión de Alcoy con un solo vano, aunque fuere con dos arcos gemelos, pero las características del cauce y aquellas de carácter económico, ligadas a las posibilidades de la empresa constructora hicieron desestimar la solución a los proyectistas. Aun así, los proyectistas debieron ajustar las dimensiones formales de los arcos para que el resultado del conjunto de los tres vanos confiriera una imagen de cierta ligereza y a la vez, de resistencia en estos elementos.

El Viaducto de Madrid es un puente de anchura de tablero mucho más grande que utiliza cuatro arcos principales en sus vanos. Aquí el juego plástico que ofrecen sus visiones anguladas posee un gran atractivo, aunque este puente tiene estas visiones más restringidas por la naturaleza de su propio entorno. El puente de Aragón de Valencia llega al extremo de utilizar catorce arcos en cada uno de sus vanos, de modo que la sensación formal resultante es la de una bóveda completa aligerada. En los puentes del ferrocarril Alcoy – Alicante, volvemos de nuevo a un ancho estricto que aconseja todavía el uso de un solo arco-bóveda. En aquellos puentes de este trazado que disponen de varios vanos, el peso formal de las bóvedas conformadas con arcos clásicos de medio punto, pierden la ligereza iconográfica de los arcos parabólicos más modernos.

La textura de las superficies de los arcos que se fabrica desde el tipo de encofrado de tablas de madera utilizado, se convierte en un recurso de carácter decorativo que expresa modernidad desde la sinceridad constructiva. Esta es una constante en todos los puentes, también en el caso del Puente de San Jorge de Alcoy. En el caso del Viaducto de Elche o el de Martín Gil, pero también en el Puente de la Reina Victoria y el Viaducto de Madrid, el tratamiento decorativo de los cantos exteriores de los arcos a partir de molduras historiadas o rectas, ayuda a fortalecer el protagonismo del elemento desde una operación ornamental clásica. En cambio, en el Puente de San Jorge o en el Viaducto de Teruel, el tratamiento ornamental se desplaza hacia los elementos más pesados como las pilas o los estribos.

Aunque en los puentes altos suelen utilizarse arcos de trazado parabólico, ya que éstos se adaptan con mayor facilidad a las solicitaciones mecánicas cuando se trata de hormigón armado, como en el caso del Puente de San Jorge de Alcoy, hay soluciones que utilizan perfiles de arcos rebajados como es el caso de los viaductos del *Cint* y del Barranco de las Siete Lunas del trazado del ferrocarril de Alcoy. El uso del trazado del arco rebajado tiene ventajas constructivas cuando el accidente a salvar por el puente es un barranco estrecho, muy profundo y además con serias dificultades de acceso a

las vertientes del valle²⁴. Por lo tanto, las cuestiones formales en este caso responden a sistemas constructivos viables que determinan absolutamente la imagen que tendrá el propio puente.

2.4.2_ Las pilas

Las pilas de los puentes son los elementos del conjunto que más expresan su función resistente a través de una imagen sólida y pesada que normalmente responde a sus requerimientos mecánicos. Como piezas del conjunto estructural desde donde parten los arcos o apoyan las vigas y por lo tanto, como receptoras de sus empujes, ellas tienen que responder de una manera iconográficamente ajustada a este cometido funcional.

En los puentes de baja rasante, las pilas recogen esta iconografía con otros elementos funcionales como por ejemplo los tajamares, en donde caben múltiples detalles ornamentales. El Puente de María Cristina de San Sebastián sería el ejemplo en donde estos elementos ornamentales son más abundantes y, en todo caso, el Puente de San Telmo de Sevilla sería el más austero deliberadamente desde la postura de sus proyectistas, como ya hemos visto, aunque en este caso se trate de unas pilas muy robustas a causa de los requerimientos espaciales de la maquinaria del tramo levadizo.

En la mayoría de los puentes altos, la solución iconográfica de las pilas se resolvía tradicionalmente con el recurso a la imagen clásica de la gravedad y de la resistencia a través de despieces de sillería o mampostería, real o simulada en los encofrados. Esto sucede en casi todos los ejemplos descritos anteriormente excepto en el Puente de San Jorge y en el Viaducto de Madrid.

2.4.3_ Los tabiques o las pilastrillas

Estos elementos constructivos solo existen en aquellos tipos de puentes que utilizan arcos y son los elementos intermedios que sirven mecánicamente para sostener y transmitir las cargas del tablero a los arcos, cuando no se trata de bóvedas que rellenan sus riñones con materiales de diversa consideración hasta llegar al nivel del tablero. Este es el caso del Puente de María Cristina de San Sebastián. Hay muchos casos en los que estos tabiques o pilares se ocultan mediante el relleno de los tímpanos de los arcos situados en los extremos, como ocurre en el caso del Puente de Aragón de Valencia.

²⁴ Este es también el caso de los puentes proyectados por R. Maillart sobre el Schwandbach y el Salginatobel. Véanse en el capítulo 3.



Fig. 369 y 370

Detalle de las pilastrillas y del arco del Viaducto Fernando Hué. Teruel. Fernando Hué, 1920-1929.

Fig. 371

Detalle del cerramiento de los tímpanos de los arcos extremos. Puente de Aragón. Valencia. 1926-1933. (JFPS 2011 y 2012)



Fig. 372
Detalle de la pila y los arcos del Viaducto de Madrid. 1932-1942.

Fig. 373
Vista interior de los pretiles del Viaducto Fernando Hué. Teruel. 1920-1929.
(JFPS 2011)

Unos puentes utilizan tabiques, muros transversales que ocupan todo el ancho del arco sobre el que se apoyan, como sucede en el Puente de la Reina Victoria de Madrid o el Viaducto de Canalejas de Elche. Otros aligeran el peso de estos tabiques disponiendo pilastras a las que intentan suavizar sus formas robustas mediante retranqueos que produzcan sombras y de este modo, enmascaren su verdadera dimensión mecánica, como ocurre en el Viaducto de Teruel en contraposición al Viaducto Martín Gil de Zamora en donde las pilastras aparecen con su sección rectangular, que es la más simple a la hora del cálculo estructural. En este último caso hay un gran número de pilastras que acaba distrayendo el problema de la sencillez formal de cada una de ellas, mientras que en el caso del Viaducto de Teruel hay un esfuerzo por resolver mecánica y formalmente el problema con las mínimas unidades posibles. El Puente de San Jorge y el Viaducto de Madrid estarían a medio camino entre los dos extremos descritos.

El recurso a uno u otro tipo en la forma de este elemento constructivo depende pues de las necesidades mecánicas fundamentalmente, pero también tiene una importancia relevante la contribución a una imagen bien sea de ligereza o bien sea de robustez del conjunto según el caso. Aquí el trabajo en el aderezo formal a través de mecanismos ornamentales, si caben, varía desde la simulación de columnas de corte más o menos clásico, como en el Puente de la Reina Victoria de Madrid o el Viaducto de Elche, al esquematismo formal, casi puramente funcional, del Viaducto de Teruel y del Puente de San Jorge de Alcoy y hasta el abandono absoluto de cualquier pretensión decorativa del Viaducto de Martín Gil o del Viaducto de Madrid.

2.4.4_ El entablamento

Este es el elemento compositivo más cuidado en los puentes de baja rasante. Realmente, en este tipo de puentes el entablamento configura el carácter del puente junto a las pilas y los estribos y su peso en la composición del conjunto es fundamental. Es por ello que atraen todos los elementos significativos de su imagen, ya sea a partir de ornamentos como de materiales de revestimiento más cuidados. Junto con el cerramiento de las defensas del tablero, el entablamento constituye el remate del puente.

Pero en los puentes altos, debido a su difícil visión cercana y directa, el entablamento de la coronación del puente recoge la función de la cornisa, del alero, del fino remate con el que concluyen los edificios de la arquitectura. En este punto, la decisión estructural sobre el vuelo de las aceras o andenes del tablero compromete formalmente la imagen de este remate, asumiendo o no el entablamento la sombra arrojada de los aleros que en cierto modo expresará una necesaria ligereza. Este recurso se puede observar en el Viaducto de Elche, en el Puente de los Astilleros de Valencia, en el Viaducto Martín Gil, en los puentes del ferrocarril de Alcoy, pero sobre todo en el Viaducto de Teruel y en el Puente de San Jorge de Alcoy. Por el contrario, en los puentes de bajo perfil, como el de María Cristina, el de la Reina Victoria, el Kursaal o el Puente de Aragón de Valencia, la sombra de los vuelos de las aceras hubiera ocultado parcialmente la potencia iconográfica de los arcos de sus frentes laterales.



Fig. 374 y 375
Detalles de los elementos del cerramiento del Puente de la Reina Victoria de Madrid. 1907-1909

Fig. 376
Detalle del entablamento y del cerramiento del Viaducto de Madrid. 1934-1942

Fig. 377
Detalle del remate de la pila del Viaducto de Elche. 1913
(JFPS 2011)

2.4.5_ Los cerramientos

Algunos puentes prescinden de construir sus pretilas o al menos, disminuyen el protagonismo formal de estas defensas de los bordes del tablero hasta prácticamente su inexistencia. Este es el caso de los puentes para el paso de los ferrocarriles. Su uso funcional y su emplazamiento generalmente no urbano, incluso su intención disuasoria para el uso de peatones que comprometan su seguridad, permitía un aligeramiento casi total de las defensas o de las barandillas.

Los otros puentes descritos, ya que son eminentemente urbanos, plantean siempre una cierta preocupación por su integración en la trama urbana a través del uso de elementos reconocibles de la ciudad como son las barandillas, los machones, las farolas, etc. Por lo tanto, desde la percepción interior, la experiencia del paso por los puentes viene determinada por los elementos que componen los pretilas de los bordes. Lo inmediato es disponer de unas defensas de cerrajería o de balaustres pétreos que se van estabilizando con el concurso de machones, con un cierto ritmo que resulta de la capacidad mecánica y de la composición formal del conjunto. La iluminación urbana se inserta en algunos de ellos. No obstante, aunque casi todos los puentes urbanos podrían responder a este esquema compositivo, entre estos ejemplos hay algunas diferencias.

El Puente de María Cristina marca sus extremos con unos grandes hitos escultóricos que definen sus accesos, pero además dispone de unos balcones de reposo sobre los tajamares de sus pilas. El Puente de la Reina Victoria, el Viaducto de Elche y el Puente del Kursaal enfatizan la posición de las pilas mediante el uso de voluminosas pilastras en donde se integra la iluminación urbana. En el Viaducto de Teruel, dada su longitud, las farolas deben intercalarse en los machones que rigidizan la barandilla. El Viaducto de Madrid dispone de una iluminación en el interior del tablero a la manera como ocurre en el tratamiento normal de una calle con farolas exentas. En cambio, el Puente de San Jorge desarrolla toda una poética formal de todos estos juegos compositivos que proceden de aquella condición de calle que se le quería dotar.



Fig. 378
Puente de María Cristina de San Sebastián. 1903-1905
(GE)



Fig. 379
La importancia de la lectura del arco.
(JFPS 2012)



Fig. 380
O la importancia de la lectura de la pila.
(JFPS 2012)

2.5_ Trato excelente de los materiales

En el libro IV (capítulo II) de Palladio, hablando de los templos como los edificios públicos de mayor nivel de excelencia, dice respecto de los materiales que *“se harán de materia excelentísima y de la más preciosa”* cuidando con una especial dedicación al trabajo sobre éstos²⁵.

Pero además en el libro III, con respecto a los edificios de la antigüedad clásica que le sirven de gran referencia dice: *“como en las demás fábricas que hicieron los antiguos se deduce que no tomaron en consideración ni el gasto, ni obra alguna para reducirlas al término de excelencia”*. Por lo tanto, materiales excelentes, un cierto nivel de gasto y un determinado nivel de trabajo.

Aquí entramos en una vieja discusión sobre los materiales que tiene que ver con la elección entre la excelencia de la materia prima o el trato excelente del material. En nuestro caso, el puente está hecho de hormigón armado visto y en el color natural del cemento gris. No es de piedra, como hasta entonces se habían hecho los puentes porque era un material común y honorable.

El hormigón visto no es ahora un material que pueda considerarse lujoso, pero sí es excelente en el caso de una obra completa realizada con un material que a la vez puede dar las prestaciones mecánicas como las estéticas, como es el caso. El resultado formal de los elementos del Puente revela un dominio y un cuidado excelente en el trabajo de los encofrados y en el difícil mundo de la fabricación, dosificación, vertido y curado de este hormigón en los albores de una técnica que todavía hoy no se domina fácilmente. En este sentido, este material, cariñosamente tratado, ha sobrevivido con una asombrosa dignidad durante más de ochenta años bajo las duras condiciones climáticas del lugar y todavía demuestra un envejecimiento que ya querrían muchas obras recientes. La uniformidad del color, de las texturas, su finura, la uniformidad también del acabado, la ausencia de las huellas de las tongadas que se realizaban con medios absolutamente rudimentarios e impensables ahora mismo, la uniformidad de respuestas contra la humedad en las zonas más solicitadas por la lluvia, a pesar de sus actuales patologías, revelan una profesionalidad y un conocimiento del material absolutamente excelente.

Todo esto indica un gran coraje empresarial bajo unas condiciones económicas y políticas bastante favorables a la ejecución de este artefacto y un empeño comprometido y decidido por la consecución del logro estético que todavía disfrutamos. No puede entenderse de otro modo el resultado que observamos para la época en que se construyó.

²⁵ POYATOS SEBASTIÁN, JAVIER. *“La excelencia en los Cuatro Libros de Arquitectura de Palladio”*. Op. cit., p. 201



Fig. 381 y 382
Ejemplos de la contribución de las sombras a la lectura de la solidez del Puente
(JFPS 2012)

Pero además de la excelencia en el uso de este material moderno que es el hormigón armado, está el concepto del trato “moderno” de cualquier material que se ha ido forjando desde el siglo XIX. En este sentido el tratamiento de la “verdad” del material es bastante concluyente en el Puente de San Jorge, al menos con respecto a los puentes contemporáneos que se han visto anteriormente. Aquí realmente no hay disimulo ni falsedad alguna. Los elementos de hormigón expresan que son de hormigón y no simulan otro tipo de material de una manera decidida y clara. Estos elementos expresan de qué naturaleza están hechos y además, nos cuentan casi directamente el gasto de trabajo invertido en realizarlos. Naturalmente, este modo de decir la verdad con los materiales necesita de una cierta destreza en su uso, necesita de una práctica muy experimentada que demostraron quienes intervinieron en su construcción.

Como decía John Ruskin *“Tal vez no podemos recomendar una arquitectura buena o bella u original; pero podemos exigir una arquitectura honrada”*²⁶.

2.6_ Solidez y perpetuidad

La solidez es un parámetro que tiene que ver con los conceptos de firmeza, de macidez, de densidad y de fuerza. En realidad, en relación con un objeto todo ello parte de los conceptos de masa y peso que no es más que la cantidad de materia que posee un cuerpo y la fuerza con la que la Tierra lo atrae. Pero desde el punto de vista de la percepción es más comprensible el concepto de volumen, puesto que ello nos dirige a la composición del objeto en tres dimensiones y como éstas nos impresionan.

Otra cuestión es el reconocimiento a través de la percepción de que un objeto es firme, macizo, fuerte y denso. Hay algunos aspectos formales que nos darán la sensación de que un objeto puede soportar determinadas solicitaciones naturales a través de la dimensión que tienen sus formas. Ello es fruto más de una feliz emoción imaginativa, del recuerdo quizás, pero sobre todo de la experiencia, que de la medida de los ojos. Los recursos que estimulan esta emoción puede dominarlos el diseñador.

Los objetos comunican su propia estabilidad constructiva y en función de ello expresan seguridad o por el contrario inquietud. En el caso del Puente ya venimos diciendo que la elegancia de las formas de sus elementos constructivos lucha por su esbeltez sin menosprecio de su firmeza constructiva. El Puente da una imagen de equilibrio estático muy lejos de la severidad de los puentes de “gravedad” pero también alejada de las inquietantes filigranas estáticas de los puentes que la desafían.

²⁶ RUSKIN, John, Op. cit. p.37

También en la dimensión tectónica, en la manera de expresar cómo funciona “estáticamente”, como está construido, éste es un puente sencillo, casi elemental en sus partes constructivas en el propósito de expresar sus elementos estructurales y ello le ennoblece. Se observan perfectamente los arcos como se despliegan desde sus impostas, con una forma un tanto caprichosa, sí, pero no deja de ser sencilla y ajustada. Las pilastras, de grandes dimensiones en su sección horizontal, están perfectamente equilibradas en su volumen con respecto a las dimensiones de los arcos.

Lo mismo ocurre con las pilastrillas que parten de los riñones de los arcos. Así pues, no hay elementos extraños que no den una imagen tranquila y sosegada del trabajo que realizan estas estructuras como tales.

Para percibir las tres dimensiones que imprimen la sensación del volumen de un objeto es necesaria la concurrencia de la luz y su equilibrio entonces con las sombras y también, de la cantidad de masas de luz y de sombra que tengan sus formas en relación con el fondo sobre el que se presenta. Por lo tanto, la credibilidad del volumen de un objeto y de su propia fuerza o solidez, dependerá de la cantidad de las sombras definidas cuando las formas se someten a la luz. De manera que el acierto se conseguirá con el equilibrio entre la luz y la sombra.

En el contraste entre luz y sombra de un objeto o de una arquitectura podemos establecer tres tipos de relaciones que podemos considerar:

1. Aquella en la que las formas están trazadas por la luz sobre las sombras, en el que las luces y las sombras son plenas y terminadas por un borde agudo, cortante y preciso. Esta relación es la más inmediata en la que una forma iluminada se recorta sobre una superficie en sombra consiguiendo destacarse perfectamente delimitada. Es el caso de los elementos que destacan claramente sobre un fondo oscuro, sin luz, por su posición avanzada sobre el conjunto con la intención de hacer más protagonista al objeto en cuestión.
2. Las formas que están trazadas por la sombra sobre la luz. Un género de dibujo pleno también pero esta vez más suave, en el que la reflexión de las luces que se redondean y se funden en las sombras comunica a éstas una tonalidad más cálida. Se trata de las luces reflejadas sobre las formas que se encuentran en las sombras o aquellas formas que por su condición curva ofrecen gradaciones de luz y sombra que no están delimitadas por un límite cortante.
3. Por último, el uso de la luz y de la sombra como elementos del dibujo, el trazado de líneas producidos por incisiones y proyecciones de sombras, verdaderas líneas que producen graffias sobre las superficies de las formas principales.

No obstante, esta clasificación de las relaciones entre la luz y las sombras es demasiado arquitectónica y muy ligada a la condición superficial de los muros que principalmente conforman los objetos arquitectónicos. La superficie mural se realiza con la colocación de puntos fuertes, por la colocación de objetos que sobresalen y que arrojan sombras sobre la gran superficie, o bien por la colocación de huecos profundos, ya sean ventanas o sucesiones de arcadas. La mirada se detiene en las partes salientes y en las profundas por el contraste entre la luz y las sombras. Las formas cilíndricas, como los fustes de las columnas o los tambores o las formas esféricas y en general las curvas, explican las suaves relaciones entre la luz y la sombra y la aportación de las luces reflejadas.

En el caso del Puente de San Jorge la condición del muro no aparece tal y como se entiende en un edificio. El Puente no determina una superficie envolvente general que contiene un espacio interior. Se trata de una estructura aérea en donde la masa del vacío es muy superior a la del lleno. En este sentido, en su conjunto y desde un punto de vista lejano, el Puente se convierte en un objeto que destaca sobre el fondo del paisaje. Sus formas aquí sí que se recortan agudamente sobre el fondo uniforme del cielo, si el punto de vista es bajo, o contra el difuminado paisaje del fondo lejano. Desde esta visión, los elementos del Puente se definen perfecta y equilibradamente y la imagen de solidez se garantiza.

Además, los elementos de la composición del Puente pertenecen decididamente a un lenguaje lleno de formas rectas, aristadas y conformadas con planos ortogonales, por lo tanto la voluntad del proyecto era la brusca fractura entre zonas iluminadas y las zonas de sombra. Aunque siempre hay luces reflejadas en las áreas de penumbra, la voluntad formal del Puente es la rotundidad de la frontera para expresar con firmeza la solidez de los elementos sustentantes.

Pero, como ya se ha visto anteriormente, en las superficies de los elementos compositivos del Puente se juega con retranqueos, desplazamientos y protuberancias muy medidas para dibujar líneas de sombra y líneas de luz que expresan sobre ellas el dominio arquitectónico del ornamento para producir una determinada emoción.

Ya se había hablado anteriormente de la denominación de “durabilidad formal”. Este parámetro es más amplio por cuanto se refiere a la durabilidad temporal de las obras, a su digno envejecimiento y de su respuesta al paso del tiempo.

Pero la durabilidad formal también tiene que ver con la capacidad de crear recuerdo. La experiencia prolongada de los usuarios del Puente con tantas vivencias sensoriales experimentadas con muchos tipos de luces y sombras forma parte ya del subconsciente que ya de manera automática absorbe la experiencia del Puente. La arquitectura se construye para que dure, con cierta intención histórica, de trascendencia, para el agradecimiento de los descendientes.

2.7_ Funcionalidad

El término funcionalidad está muy ligado al concepto de utilidad pero, si bien la *utilitas* de Vitruvio es una palabra que persiste desde la época clásica antigua, la cualidad de lo funcional es un concepto completamente moderno. Aunque su significado atienda a todo aquello relativo o perteneciente a la función²⁷, es decir, a si el objeto diseñado es útil para la función prevista que lo ha generado y además, lo es de una manera fácil y cómoda, como concepto

²⁷ REAL ACADEMIA ESPAÑOLA, Op.cit. “Funcional: Perteneciente o relativo a las funciones. Se dice de todo aquello en cuyo diseño u organización se ha atendido, sobre todo, a la facilidad, utilidad y comodidad de su empleo”.

básico original de la creación de los objetos, existe la acepción maquinista que es mucho más precisa. Los objetos mecánicos, las máquinas han de funcionar, han de funcionar bien y tienen que tener un rendimiento adecuado con el mínimo mantenimiento posible, para que sirvan, para aprovechar sus ventajas de una manera cómoda y explotar al máximo el fruto de su funcionamiento²⁸.

En el diseño de los objetos quizás este parámetro sea más concreto, incluso en algunos elementos de la arquitectura. Recordemos por ejemplo, el concepto de Le Corbusier de la máquina para vivir en relación con las viviendas. Pero un puente sirve para pasar de un sitio a otro salvando un desnivel importante que constituye la razón del mismo. Por lo tanto, su función principal es extremadamente simple y fácil de cumplir comparando el esfuerzo que requiere su proyecto y su construcción posterior. Este requerimiento funcional lo viene haciendo perfectamente el Puente de San Jorge, otra cosa es la actual incomodidad de los peatones al cruzarlo o las dificultades para cumplir un programa de tráfico de vehículos cada vez más desmesurado. Pero históricamente su utilidad está plenamente contrastada y asegurada a partir de las necesidades programáticas que produjeron su realidad material.

Sin embargo, en los tipos de puentes modernos se han ido olvidando progresivamente algunos elementos clásicos que cumplían las funciones indicativas de lo que era el propio puente. Así, cuando ni siquiera se hablaba todavía de las funciones indicativas de los objetos dentro del conjunto de las funciones simbólicas, los puentes tenían aquellos elementos que marcaban las entradas y las salidas del mismo, produciéndose algunos hitos de modo integrado con los cerramientos o las defensas del tablero, con las posiciones de luminarias u otros objetos que alertaban e indicaban que el usuario iba a atravesar un elemento especial en el camino.

Pues bien, el puente de San Jorge adolece de estos elementos. Desgraciadamente muchas veces los puentes se proyectan fuera del contexto en donde se han de insertar. En el caso del Puente de San Jorge puede que hubiere un cierto desapego en este sentido en el momento del proyecto. Pero ya sabemos que las vicisitudes que acotaron el proyecto, incluso todavía en el tiempo de su construcción, no tenían especificados con concreción los requerimientos “funcionales” en el encuentro con la calle de Santo Tomás, ni en el terraplén del estribo izquierdo. Aún así, resulta extraño que no se hubiera previsto ningún elemento especial para significar los puntos de accesos si tenemos en cuenta el nivel de precisión con el que se desarrollaron los detalles ornamentales de cada uno de los elementos del Puente. Los elementos del cerramiento del tablero que acogen las luminarias son distintos en función de la posición que ocupan en el alzado del puente. Así, unos son más complejos y están dispuestos sobre las pilastras y los otros responden a un ritmo intermedio colocados sobre los riñones de los arcos. Esta sutileza es incomprensible en relación con el descuido en la indicación del principio y del

²⁸ MUNARI, Bruno. *¿Cómo nacen los objetos? Apuntes para una metodología proyectual*. Editorial Gustavo Gili. Barcelona 1983, 10ª tirada 2004. p.107. Tal y como propone Bruno Munari en su Ficha de Análisis de los objetos para fijar las bases de una crítica o establecer un método de proyecto, cuando se interroga sobre la funcionalidad de un objeto se pregunta: *¿Funciona bien EL OBJETO? Si tiene partes mecánicas ¿funcionan sin esfuerzo? Si hay que montarlo y desmontarlo ¿resulta fácil? Si hay partes eléctricas ¿funcionan bien?*

final del puente. La capacidad de respuesta proyectual y constructiva en la adaptación de los elementos constitutivos del Puente al tramo de la ampliación adintelada fue inmediata e impecable. Esta capacidad debiera haberse visto reflejada también en los hitos de entrada y salida del Puente a no ser que las presiones que imprimió la propia obra o las situaciones personales de cada uno de los agentes intervinientes vencieran sobre esta idea del tratamiento formal de los accesos al Puente, posponiendo el asunto para un futuro que cada vez fue más incierto.

Si nos planteamos alguna función simbólica del Puente, más adelante observaremos el efecto que su sistema formal ha impreso en los ciudadanos de Alcoy en su carácter de identidad a partir del reconocimiento de sus formas como algo propio. Muchos años después de la construcción del Puente, los elementos del mobiliario urbano de la ciudad e incluso algunas intervenciones urbanas recordarán expresamente este carácter como función simbólica a través del estímulo de esa identidad formal. En este sentido, la aceptación por parte de los usuarios de un objeto y su reconocimiento como algo propio desde el punto de vista formal, cuya función se perpetúa en el tiempo sin problemas de funcionamiento, es un requisito indispensable para garantizar su excelencia, en el sentido que Le Corbusier confería a *les objets types*: "...inmediatamente legibles y reconocibles, evitando así la pérdida de atención provocada por las cosas peculiares que no se entienden bien..."²⁹.

La función del objeto y la respuesta a su uso también tienen que ver con la durabilidad del propio objeto. El desgaste que le proporciona su uso a veces lo dignifica, como ocurre con algunas de las magníficas herramientas que el hombre ha diseñado. El Puente ha comenzado desde hace algunos años a evidenciar patologías que tienen que ver con la oxidación de las armaduras internas en algunos puntos, sobre todo en los complicados elementos del cerramiento del tablero y en algunos elementos resistentes muy localizados. Esto es lógico en construcciones de hormigón armado visto, sometido a los agentes atmosféricos continuamente y sin ningún tipo de mantenimiento durante los últimos ochenta años.

²⁹ OZENFANT Y JEANNERET, *La peinture moderne*, p. 168, citado en COLQUHOUN, Alan, *La arquitectura moderna. Una historia desapasionada*. Editorial Gustavo Gili S. A. Barcelona 2005, p.141





*Las derivaciones
contemporáneas*

parte



El desarrollo inmediato

Capítulo 7

El desarrollo inmediato

La construcción del Puente de San Jorge fue una empresa que generó un gran impacto en la ciudad de Alcoy. Como ya se ha dicho, ésta no fue la única gran obra que se realizó en la ciudad, pocos años antes del inicio de la construcción del Puente, en el año 1923, se había comenzado la obra del edificio de la Escuela Industrial¹ en el actual Paseo del Viaducto; poco después se construyeron los puentes, los túneles y el trazado del ferrocarril Alcoy-Alicante y mientras tanto, abierta la calle Santo Tomás, la producción constructiva de edificios de la ciudad continuó con un ritmo sostenido.

Pero las grandes construcciones movilizaron una gran cantidad de mano de obra y como consecuencia de ello la actividad económica creció en la ciudad. Muchos albañiles, picapedreros, carpinteros, cerrajeros y en general, todos los oficios relacionados con la construcción se vieron involucrados en alguna de estas obras. Los oficios locales aprendieron de la experiencia de las grandes empresas constructoras forasteras y de sus subcontratistas habituales. Los oficiales importados se mezclaron en la sociedad local. Algunos mejoraron sus posiciones económicas y crecieron desarrollando posteriormente su actividad profesional en la construcción de la ciudad en general.

Los arquitectos locales no eran ajenos ni al impacto de estas obras ni al espíritu de los tiempos. Como no eran un grupo numeroso es relativamente sencillo seguir su producción y analizar sus posturas profesionales.

¹ En marzo de 1923 se adjudicó a Erroz y San Martín la construcción de la cimentación y la red de saneamiento del edificio de la Escuela Industrial, posteriormente la construcción principal del edificio fue adjudicada a Construcciones y Pavimentos, S. A. que alargaría la construcción hasta el inicio de la guerra civil en 1936. El primer uso efectivo de este edificio fue para el Hospital Sueco Noruego que se estableció en el edificio en marzo de 1937.

BENEITO, Ángel y MYKLEBUST, Jon Olav, *Escandinavos en Alcoy. Solidaridad internacional en tiempo de guerra*. Producciones Kronos, S. L. Alcoi 2011, p. 80.



Fig. 383
Edificio de la Escuela Industrial desde el Viaducto de Canalejas. Alcoy
(RPM 2012)

Pues bien, en este capítulo se tratarán de explicar las otras experiencias urbanas y arquitectónicas que se desarrollaron en Alcoy en el periodo que transcurre entre la construcción del Puente de San Jorge y el final de la Guerra Civil española, que de alguna manera están relacionadas con la modernidad del Art Déco. Si establecemos convencionalmente que el Art Déco comienza con la Exposición Universal de las Artes Decorativas de París de 1925 y fijamos el origen del Art Déco en Alcoy en la construcción del Puente, el tiempo para su desarrollo discurrirá en la ciudad desde entonces hasta la conclusión de la Guerra Civil. Fue un periodo convulso y riquísimo que también afectó a Alcoy. La Dictadura de Primo de Rivera acompañó el inicio y la construcción del Puente. Su inauguración ya fue el primer acto oficial de la Segunda República en la ciudad a tan solo cinco días de la toma de posesión del gobierno municipal republicano surgido de las urnas. Desde entonces, la alegría del nuevo orden, del progreso y de la utopía social embriagó a gran parte de la sociedad. Una parte de la sociedad vio truncadas sus grandes esperanzas cuando la otra parte se levantó en armas y se impuso sobre todas las cosas. La guerra también acabó con la modernidad inaugurando una nueva época oscura. Por ello es razonable acotar el final del periodo del desarrollo del Art Déco en Alcoy en los albores del año 1940.

En primer lugar convendrá observar qué consecuencias produjo la inercia de la obra del Puente de San Jorge. La inserción de la inquieta empresa constructora Erroz y San Martín en la actividad ciudadana le confirió al menos una pequeña pero significativa obra. Los proyectistas del Puente, Carmelo Monzón y Víctor Eusa participaron de nuevo en el proyecto de un nuevo puente más comedido. Por lo tanto, para cerrar la comprensión del Puente de San Jorge es necesario conocer la realización de estas dos obras. Después, a través de la arquitectura y de los oficios de la construcción observaremos el desarrollo del Art Déco en Alcoy entre los años 1925 y 1940.

1_ El pontón de San Jaime

Este es un puente construido también en el centro histórico de Alcoy cuyo proyecto fue redactado por el mismo ingeniero de caminos Carmelo Monzón Repáraz, de nuevo con la colaboración del arquitecto Víctor Eusa Razquín.

Aunque el encargo del proyecto y las diversas versiones preliminares presentadas fueron anteriores, el proyecto del Pontón de San Jaime está fechado el 15 de junio de 1927. Pese a que se trata de un puente de menores dimensiones que el Puente de San Jorge, su construcción se demoró en el tiempo, también con muchos problemas, hasta que la obra finalmente fue recibida oficialmente el 23 de mayo de 1934, aproximadamente seis años después de la fecha del proyecto.²

² Archivo Municipal de Alcoy expediente signatura 5655/002 "Pontón de San Jaime". Proyecto 1927.



Fig. 384
Pontón de San Jaime visto desde el Puente de San Jorge.
(JFPS 2012)

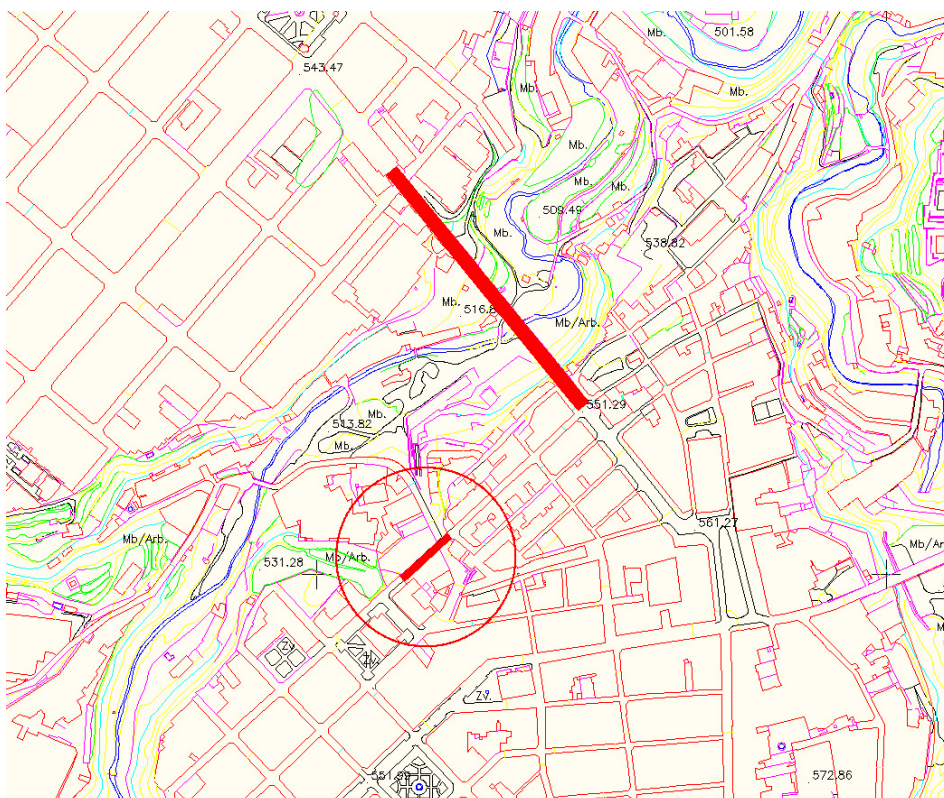


Fig. 385
Situación del Pontón de San Jaime
En este fragmento de un plano topográfico de Alcoy se puede ver, dentro del círculo, la posición del pontón de San Jaime con respecto al Puente de San Jorge (IGS)

El Pontón se encuentra situado al final de la actual calle San Jaime. Esta calle nace en el encuentro de la llegada del Puente de San Jorge a la calle Santo Tomás y discurre hacia la derecha de este puente –aguas arriba- por el interior del *Raval Vell*, con una traza aproximadamente perpendicular, hasta la desembocadura del *Barranc de la Lloba* en la calle San Roque (Fig. 385). El Pontón cruza este barranco para unir el viejo barrio del *Raval Vell* con el barrio del primer ensanche conectando a la altura de la calle *Bisbe Orberà* en la plaza de Emilio Sala. El *Barranc de la Lloba* fue rellenado paulatinamente durante el siglo XIX y ocupaba el área delimitada por las actuales calles Juan Cantó y *Roger de Llúria*, con su cabecera situada aproximadamente en la calle Bartolomé J. Gallardo. De modo que gran parte de esta Primera Zona de Ensanche se sitúa sobre terrenos de relleno. Tanto es así que la plaza de Emilio Sala todavía se conoce popularmente como *El Terror*.³

En esta localización y a finales del siglo XIX, el trazado de la calle San Roque se encuentra muy consolidado con muchas construcciones industriales en su alineación, a pesar de que posee una rasante que ofrece una pendiente desmesurada al situarse a la cota del fondo del barranco. Entonces, la calle San Roque ya era una alternativa efectiva de acceso a la ciudad en este punto.

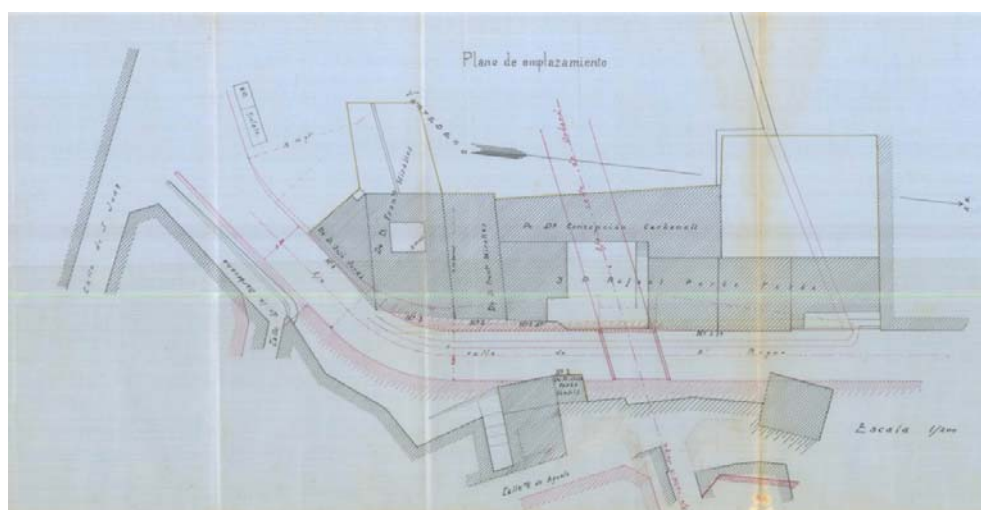


Fig. 386
Detalle del plano de situación del proyecto del pontón de S. Jaime de 1912.
(AMA)

³ “(...) munt format per l’abocament dels estérils, la ganga, el rebuig del tractament del mineral.” INSTITUT D’ESTUDIS CATALANS. <http://www.iec.cat>. Diccionari de la Llengua Catalana. DIEC 2, 2ª edició, 2007.. <http://dlc.iec.cat/results.asp?txtEntrada=terror&operEntrada=0> [visita abril 2012].

La conexión del *Raval Vell* con la Primera Zona de Ensanche de la ciudad era una vieja aspiración que ya se recogía en el Plano del Ensanche de 1878, precisamente en el lugar en el que el Pontón se encuentra construido. Seis años después de la redacción del Plano de Ensanche se acordaba la redacción del primer proyecto de pontón:

*“Volviendo al año 1884, en el mes de febrero, la Comisión de Ensanche tomó varios acuerdos, entre ellos el referente a la apertura de la calle Oliver y el de encargar la formación del proyecto del Pontón-Viaducto de San Jaime sobre la calle de San Roque”.*⁴

Como vemos, el término *pontón* se ha utilizado siempre para la denominación de este puente. Tal palabra realmente se refiere a algo provisional, a un elemento propio de la división de zapadores de un ejército puesto que significa *“puente formado de maderos o de una sola tabla”* o *“barco chato para pasar los ríos o construir puentes”*⁵. Sin embargo, el uso de esta palabra para este emplazamiento seguramente está ligado al tipo de puente en el que se pensaba más que a su propia función provisional. Como ya se ha puesto de manifiesto, en esta ciudad la tradición del relleno de los barrancos y el consiguiente negocio asociado como vertedero legal, para salvar obstáculos topográficos y conseguir así crecer, ha sido una constante histórica. De este modo, casi siempre se pensaba en infraestructuras mínimas, en la construcción de puentes pequeños, de un solo arco pero con estribos contundentes que confinaran la posibilidad de grandes volúmenes de rellenos que se administrarían provechosamente mientras se colmataban lentamente. Así pues, la infraestructura que se pensó inicialmente para este lugar fue un puente estricto que salvara únicamente el ancho de la calle San Roque, dotado de unos capaces estribos que contuvieran los rellenos de las parcelas colindantes. Desde el acuerdo de la Comisión de Ensanche de 1884 no aparece ningún proyecto para la conexión de la calle San Jaime con el *Terrer* hasta 1912, año en el que los técnicos municipales del Ayuntamiento de Alcoy redactarán un proyecto en estos términos

1.1 El proyecto de 1912

El arquitecto municipal Timoteo Briet Montaud (1859-1925) y el ingeniero municipal honorífico José Abad Carbonell redactan el primer “Proyecto de Pontón para unir la calle S. Jaime con la 1ª Zona de Ensanche de la ciudad de Alcoy” con la fecha de 27 de diciembre de 1912. Los requerimientos programáticos eran salvar una distancia de treinta y cinco metros, entonces existente entre las dos zonas urbanas, y una altura de 16 metros entre las cotas de la calle San Jaime y la calle San Roque. Estos técnicos municipales barajaron varias soluciones para resolver tales requerimientos, según se expresa en la memoria del proyecto:

⁴ CORTÉS MIRALLES, José. *Crecimiento urbano de Alcoy en el siglo XIX*. Ayuntamiento de Alcoy. 1976, p.83.

⁵ REAL ACADEMIA ESPAÑOLA. <http://www.rae.es>. Diccionario de la Lengua Española 22ª edición 2001. <http://buscon.rae.es/draeI/SrvltiGUIBusUsual> [visita abril 2012]

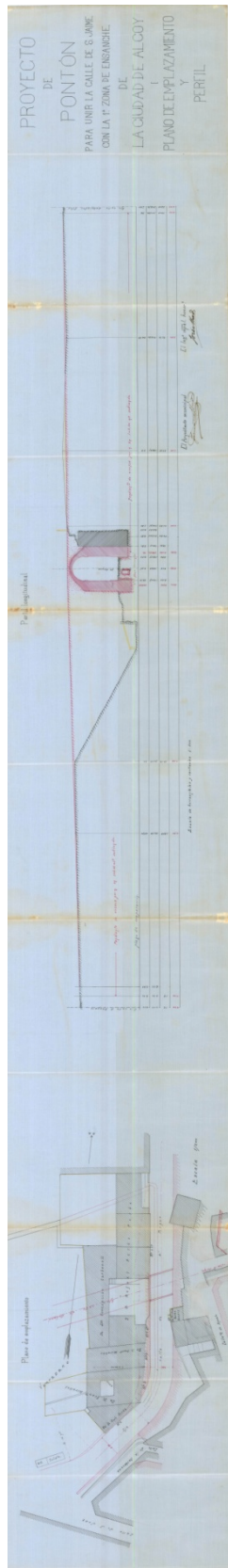


Fig. 387 y 388 Planos completos del proyecto del pontón de San Jaime de 1912. (AMA)

*“... podían adoptarse varias soluciones para salvar la distancia, que reducimos a dos: 1ª, la construcción de un puente de piedra o de hierro de la expresada longitud; 2ª, construcción de un pontón cuya longitud sea aproximadamente la del ancho de la calle San Roque ...”*⁶

Tal y como puede verse en los planos del proyecto (figuras 387 y 388), los técnicos municipales finalmente optaron por la solución de un puente de un solo arco que cubriera el ancho de la calle San Roque *“... con los aletones necesarios para sostener el terraplén de la parte correspondiente a la 1ª zona y los revestimientos recayentes a la calle S. Jaime. Por razones de economía y porque Alcoy necesita aún el actual vertedero de la 1ª Zona, contiguo al puente de que se trata ...”*⁷.

Pero además, la concepción de este proyecto tenía el peso del uso del vertedero como razón principal ya que en la Memoria del proyecto, en la descripción del desarrollo previsto de la obra, se especifica que en primer lugar se construirían los muros de sostenimiento y revestimiento y los estribos del puente a medida que se vaya terraplenando, pues consideraban que así sería más fácil y más económico el montaje de la cimbra para la construcción del arco del puente.

Se preveía una cimentación con pozos a unos cuatro metros de profundidad, para rellenar con hormigón ciclópeo de mampostería y cemento del país.

El presupuesto de ejecución material de este puente, sin contar con el terraplenado del vertedero, ascendía a la cantidad de 109.959'64 pesetas, con un 3% de más reservado para posibles imprevistos y unos honorarios facultativos de 4.288'52 pesetas.⁸

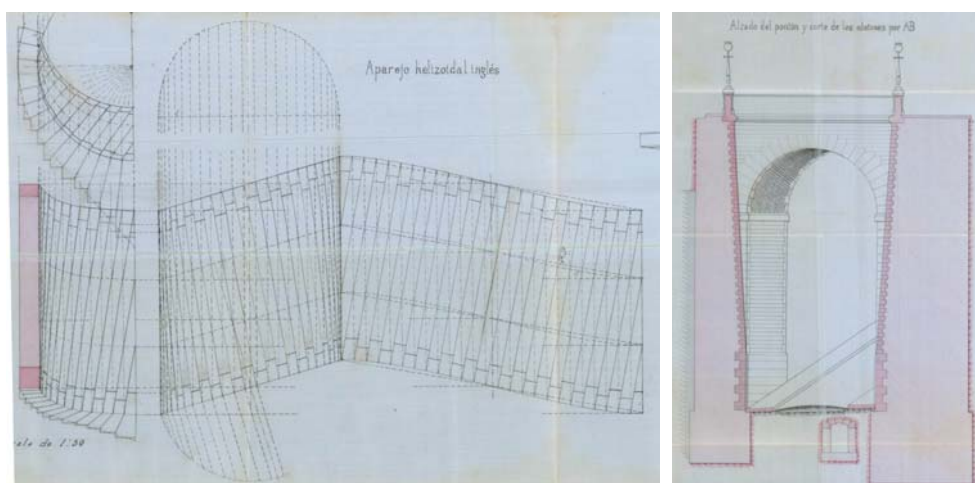


Fig. 389 y 390
Detalle del aparejo del arco y del alzado del proyecto del pontón de S. Jaime de 1912
(AMA)

⁶ Op. cit. Archivo Municipal de Alcoy expediente signatura 5655/002 “Pontón de San Jaime”. Proyecto 1912, Memoria.

⁷ *Ibid.*

⁸ *Ibid.* Presupuesto del Proyecto

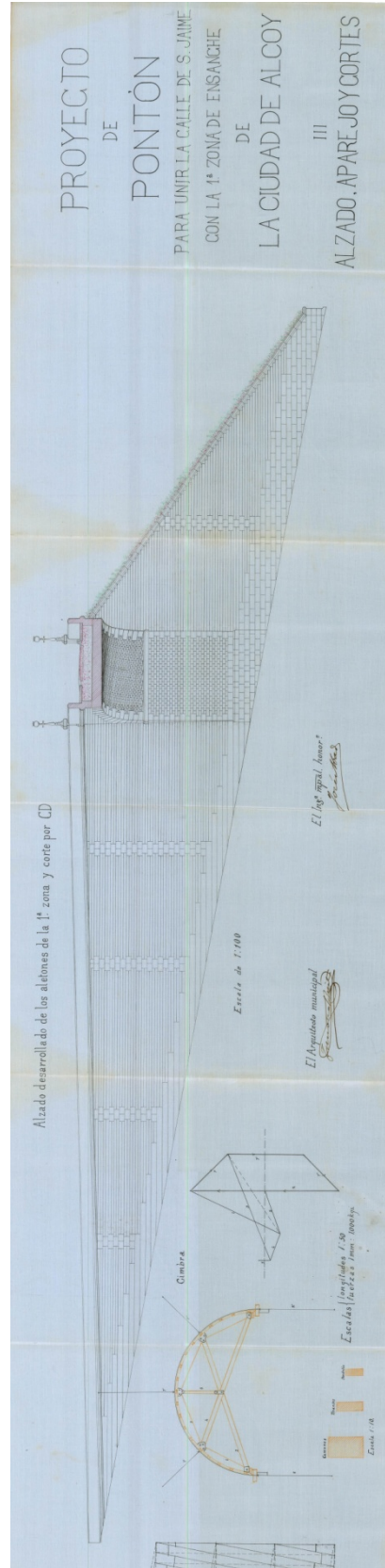
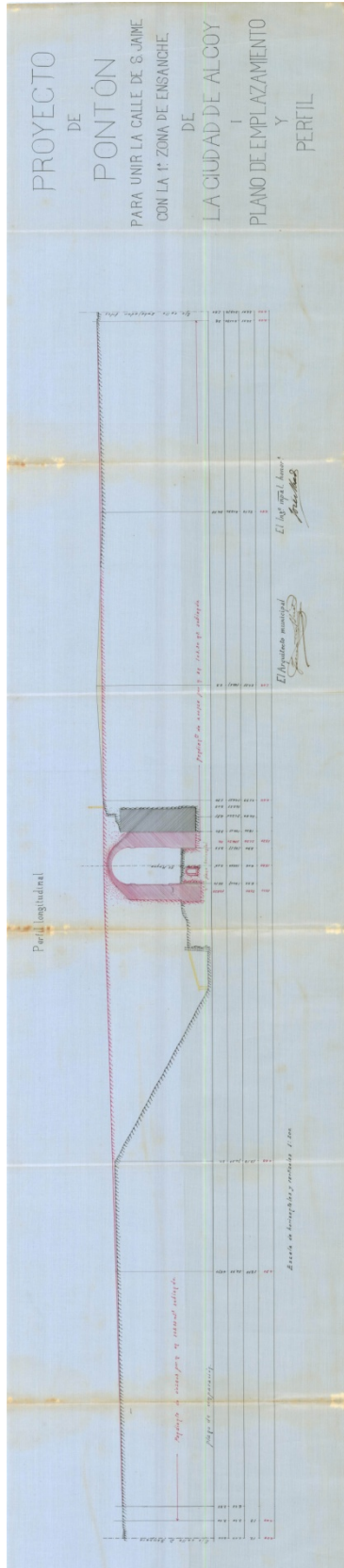


Fig. 391 y 392
Detalle del perfil longitudinal, sección transversal y alzado del desarrollo de los alerones del proyecto del pontón de S. Jaime de 1912.
(AMA)



Fig. 393
Vista del Pontón de San Jaime desde aguas abajo. Alcoy.
(JFPS 2012)

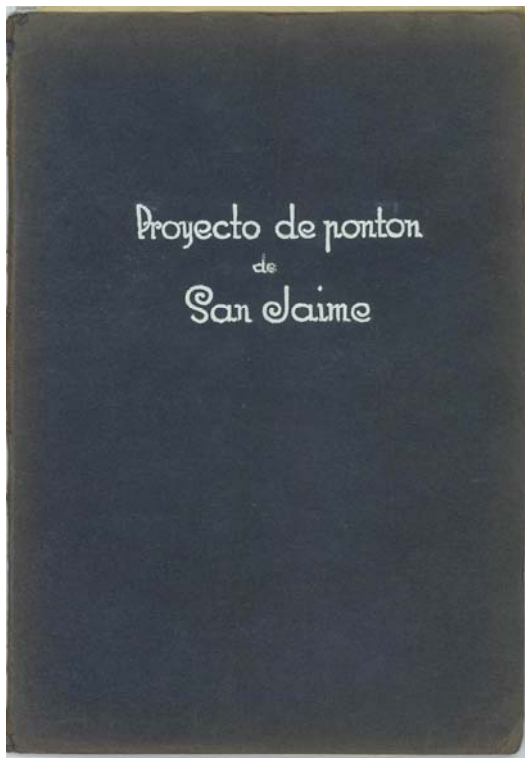


Fig. 394
Portada de la carpeta del Proyecto del Pontón de San Jaime de Alcoy. 1927
Obsérvese el tipo de letra utilizado en la rotulación
(AMA)

1.2_ El proyecto de 1927

El 30 de junio de 1927 en la Comisión Permanente del Ayuntamiento de Alcoy comparece el ingeniero Carmelo Monzón Repáraz a requerimiento de la Alcaldía para explicar, en líneas generales, las características y las ventajas de un nuevo proyecto para el Pontón de San Jaime redactado con fecha 15 de junio de 1927.

Sabemos que la obra principal del Puente de San Jorge -aquella relativa al hormigón- se terminó a primeros del mes de julio de 1927, por lo tanto el encargo del proyecto del Pontón de San Jaime y la redacción del mismo por Carmelo Monzón se gestó al final de su intervención en la obra del Puente de San Jorge. Dada la estrecha relación que mantendría Monzón con el Ayuntamiento de Alcoy en los avatares de la obra del Puente de San Jorge y dada su profesionalidad suficientemente acreditada en la resolución de las dificultades de tal aventura, no es extraño que el Ayuntamiento depositara su confianza en él para esta nueva oportunidad.

Tal y como expuso en la Comisión Permanente, Monzón conocía la existencia, las características y aquello que había llegado a construirse del proyecto de 1912. Este proyecto se hallaba estancado por problemas derivados de las expropiaciones que necesitaban realizarse. En su opinión tal solución suponía un plazo de ejecución de la infraestructura excesivamente largo pues estaba a expensas del terraplén que se iría construyendo paulatinamente en el *Terrer* (la actual Plaza de Emilio Sala). Además, el coste de los muros de contención del terraplén era casi igual al coste de la solución que él proponía con menor tiempo de ejecución.

Resulta curioso que Carmelo Monzón establezca como desventaja del proyecto de 1912 la tardanza en la ejecución del terraplén -dejando de lado el asunto de las expropiaciones- cuando en el Puente de San Jorge tenía impuesto un gran terraplenado en el estribo izquierdo que por lo menos se estuvo realizando durante toda la obra y desde la finalización de los trabajos del hormigón (julio de 1927) hasta su apertura al paso peatonal a finales de 1928.

El proyecto de Carmelo Monzón finalmente optó por un puente de hormigón armado de 50'30 metros de longitud, con un ancho de vía de 4 metros y dos aceras laterales de dos metros en total hasta ajustarse al ancho de la calle San Jaime. El presupuesto de este puente ascendía a un total de 114.602'64 pesetas, incluyendo los honorarios facultativos (2.000 pesetas por el proyecto y 4.000 para la dirección de las obras). Esta cifra era prácticamente idéntica al coste total del proyecto de 1912, sin contar los costes de las expropiaciones y del terraplenado. Para la ejecución de este nuevo proyecto el Ayuntamiento de Alcoy generó un presupuesto extraordinario de 150.000 pesetas que se nutriría de 136.000 pesetas procedentes de un nuevo empréstito al Banco de Crédito Local de España y de otras 14.000 pesetas provenientes desde los agentes ciudadanos directamente beneficiados.



Fig. 395
Plano del anteproyecto preliminar del Pontón de S. Jaime. Mayo 1927
(AMA)

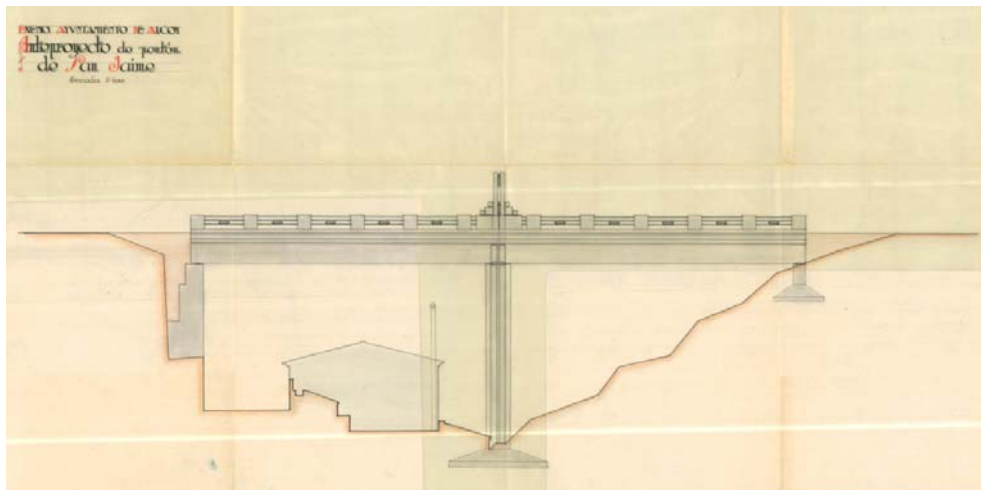


Fig. 396
Detalle del alzado de la propuesta del anteproyecto del Pontón de S. Jaime. Mayo 1927
(AMA)

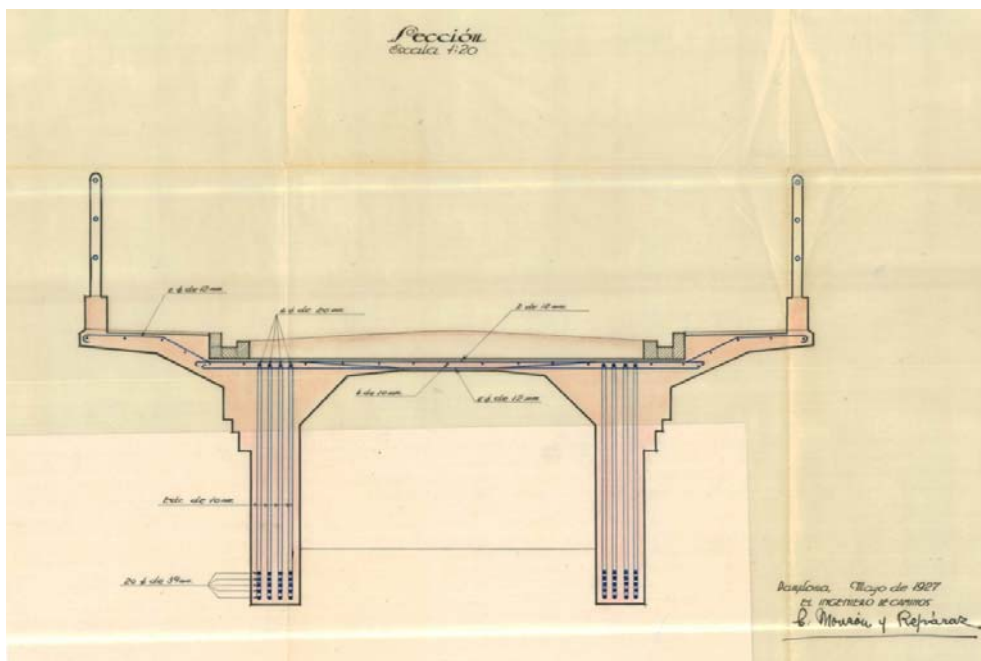


Fig. 397
Detalle de la sección transversal del tablero del anteproyecto del Pontón de S. Jaime. Mayo 1927
(AMA)

Para Carmelo Monzón el pontón de San Jaime es una infraestructura cuya función urbanística principal es la de contribuir a la resolución técnica del problema del tráfico en Alcoy como vía secundaria. Esta vía afluye a la nueva vía principal que supone el Puente de San Jorge. Por lo tanto en el fondo, es evidente que en ambos proyectos subyacía una intención urbanística para hacer una ciudad más funcional desde estos presupuestos programáticos modernos⁹.

En el expediente del Archivo Municipal de Alcoy correspondiente a este proyecto, aparece un plano preliminar a la documentación del proyecto fechada en mayo de 1927 que se denomina Anteproyecto de Pontón de San Jaime. Aunque se trata de un anteproyecto, el nivel de definición alcanzado con la solución constructiva de la sección transversal del tablero, incluyendo el detalle del armado del hormigón, permite pensar que se trataba de una solución reflexionada y trabajada previamente (Fig. 395 a 397). En el plano de este anteproyecto aparece un alzado del puente a escala 1/100 y la sección transversal a escala 1/20 únicamente. Estos dos dibujos expresan muchas intenciones.

Curiosamente el alzado del puente está visto desde aguas abajo seguramente porque ésta era la vista más amplia y completa desde el resto de la ciudad. La visión de aguas arriba, desde la proximidad de la cabecera de este tramo del barranco, resulta muy corta. De entrada se observa que se trata de un puente con una pila central y dos tramos rectos que terminan sobre dos estribos de distinta configuración. Es evidente que esta solución técnica es tipológicamente muy parecida a la recientemente utilizada y experimentada por el mismo ingeniero en el tramo de la ampliación del Puente de San Jorge. La diferencia formal y constructiva de los estribos corresponde a la diferente naturaleza del terreno sobre el que se van a construir. El estribo izquierdo, situado en la cabecera de la calle San Jaime se construirá aprovechando la cimentación ya construida del proyecto de 1912 y se enfrentaría a un terreno estabilizado. En cambio, el estribo derecho está situado sobre el *Terrer*, es muy superficial y en principio, está cimentado directamente sobre los rellenos. La pila central también se plantea cimentada directa y superficialmente mediante una zapata en el fondo del barranco.

Desde el punto de vista tipológico y con independencia de la solución experimentada en el Puente de San Jorge, la elección de un sistema adintelado era necesaria ya que no convenía la construcción de un único arco de gran luz puesto que la naturaleza del suelo en la zona del estribo derecho no lo permitiría¹⁰. Por lo tanto, estamos ante una propuesta tipológica más elemental, muy simple, basada en una configuración formal recta y ortogonal, sencilla y menos comprometida que aquella que le hubiere correspondido a la posibilidad del arco. Un arco hubiera tenido un protagonismo quizás excesivo formalmente colocado sobre un fondo paisajístico tan cercano, tan superpuesto que hubiere contribuido a su enmascaramiento.

⁹ Op. cit. AMA expediente signatura 5655/002 "Pontón de San Jaime". Proyecto 1912, Memoria. del proyecto, p.1

¹⁰ *Ibíd*, p.2

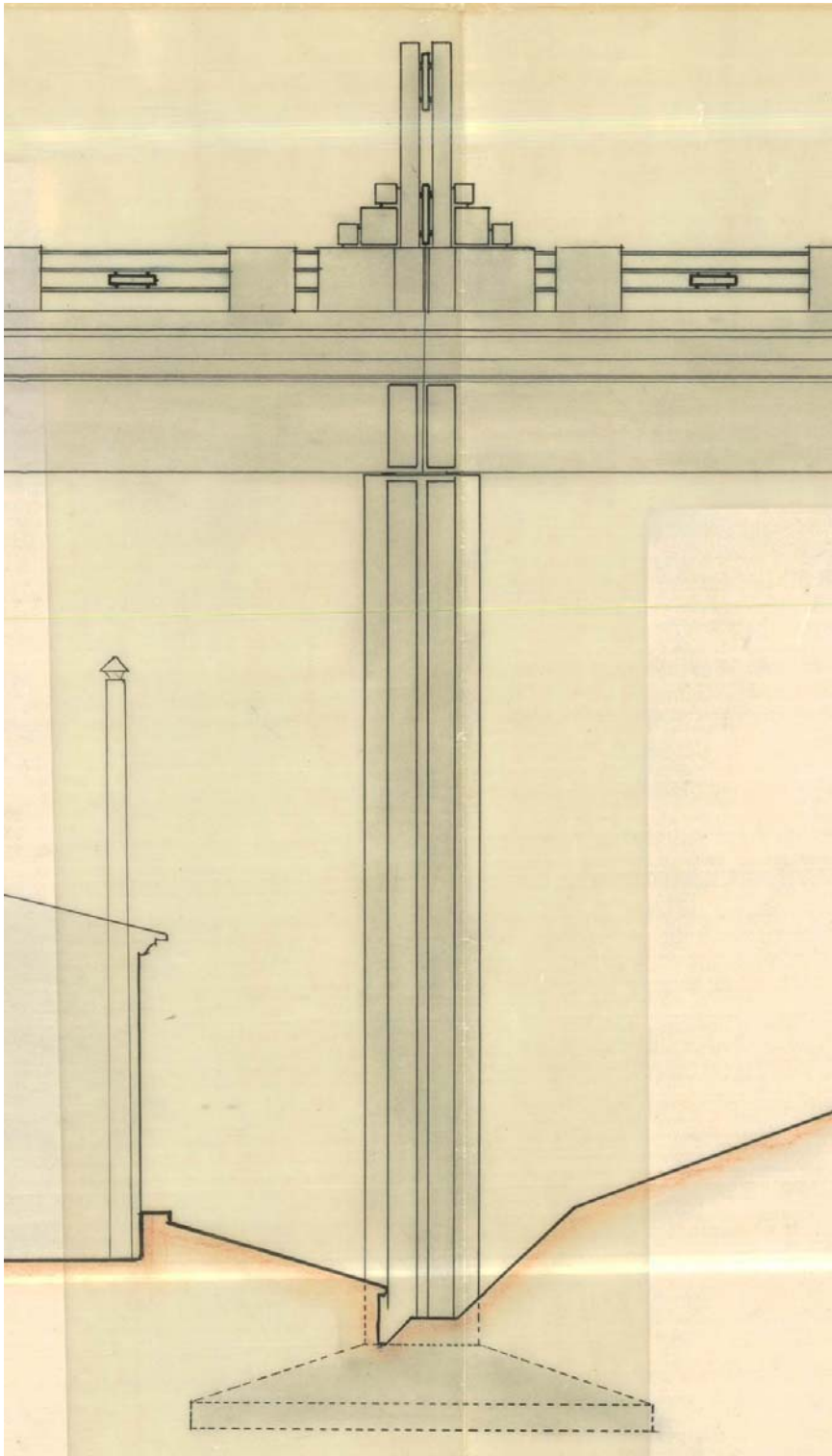


Fig. 398
Detalle del alzado de la pila con la expresión de la "columna decorativa" y el módulo de la barandilla del anteproyecto del Pontón de S. Jaime de mayo 1927.
(AMA)

Si observamos los detalles ornamentales del anteproyecto deduciremos de inmediato su pertenencia formal al lenguaje inaugurado en el Puente de San Jorge y por lo tanto, adscribible a esta poética Art Déco. En la pila se pueden ver las intenciones de dos rehundidos centrales a modo de estrías sin decoración alguna, a la manera de las existentes en las pilas del tramo de la ampliación del Puente de San Jorge. Como remate, sobre la pila se dispone una “columna decorativa” a cada lado con elementos formalmente cuadrados en una composición que nos resulta familiar. (Fig. 398).

Ni en el plano del Anteproyecto ni en los documentos del Proyecto existen pruebas fehacientes ni firmas que acrediten la participación del arquitecto Víctor Eusa. No obstante, sí existe una carta posterior, fechada en Pamplona el 18 de febrero de 1932, en la que Carmelo Monzón asegura su participación a propósito de las reservas que el Ayuntamiento de Alcoy hacía con respecto a las barandillas proyectadas:

“Adjunto remito a Vd. dos nuevos dibujos de elementos decorativos de mi amigo y colaborador el Arquitecto D. Víctor Eusa, así como un nuevo tipo de balaustre para disminuir la posibilidad de peligro que apuntaban.

*Me decía Cort en la carta en que me transmitía sus deseos que los elementos decorativos actuales no gustaban al Ayuntamiento; entendemos que tanto estos como aquel van bien con las líneas de la estructura, pero a lo mejor estos no gustan tampoco, y en ese caso, yo le agradeceré a Vd. alguna indicación, croquis, etc. que pueda servir para orientarnos en sus deseos”.*¹¹

Tal vez Víctor Eusa no participó en la fase de la elaboración del anteproyecto, tal vez preparó un dibujo que después fue calcado en el estudio de Carmelo Monzón, sin que apareciera su firma como sí ocurrió en el plano del proyecto del Puente de San Jorge. Quizás Carmelo Monzón se hallaba en disposición de interpretar un determinado lenguaje y posteriormente le pidió ayuda al arquitecto. Lo único cierto, a la luz de esta carta posterior, es que sí hubo tal colaboración y es probable que este tipo de colaboración fuera muy habitual tanto en las cuestiones estéticas, desde el arquitecto al ingeniero, como en las cuestiones relacionados con los cálculos de las estructuras complicadas, desde el ingeniero al arquitecto. En la carta también queda patente que el problema del tipo de barandilla proyectado originó discusiones y dibujos alternativos durante largo tiempo. Sólo por esta circunstancia podríamos especular que también en el caso del Puente de San Jorge, las discusiones y los dibujos debieron existir y por tanto, la estrecha colaboración entre el arquitecto y el ingeniero, aunque no dispongamos de prueba alguna de ello.

¹¹ Archivo Municipal de Alcoy expediente signatura 5655/002 “Pontón de San Jaime”. Carta de Carmelo Monzón Repáraz al Alcalde de Alcoy de 18 de febrero de 1932.

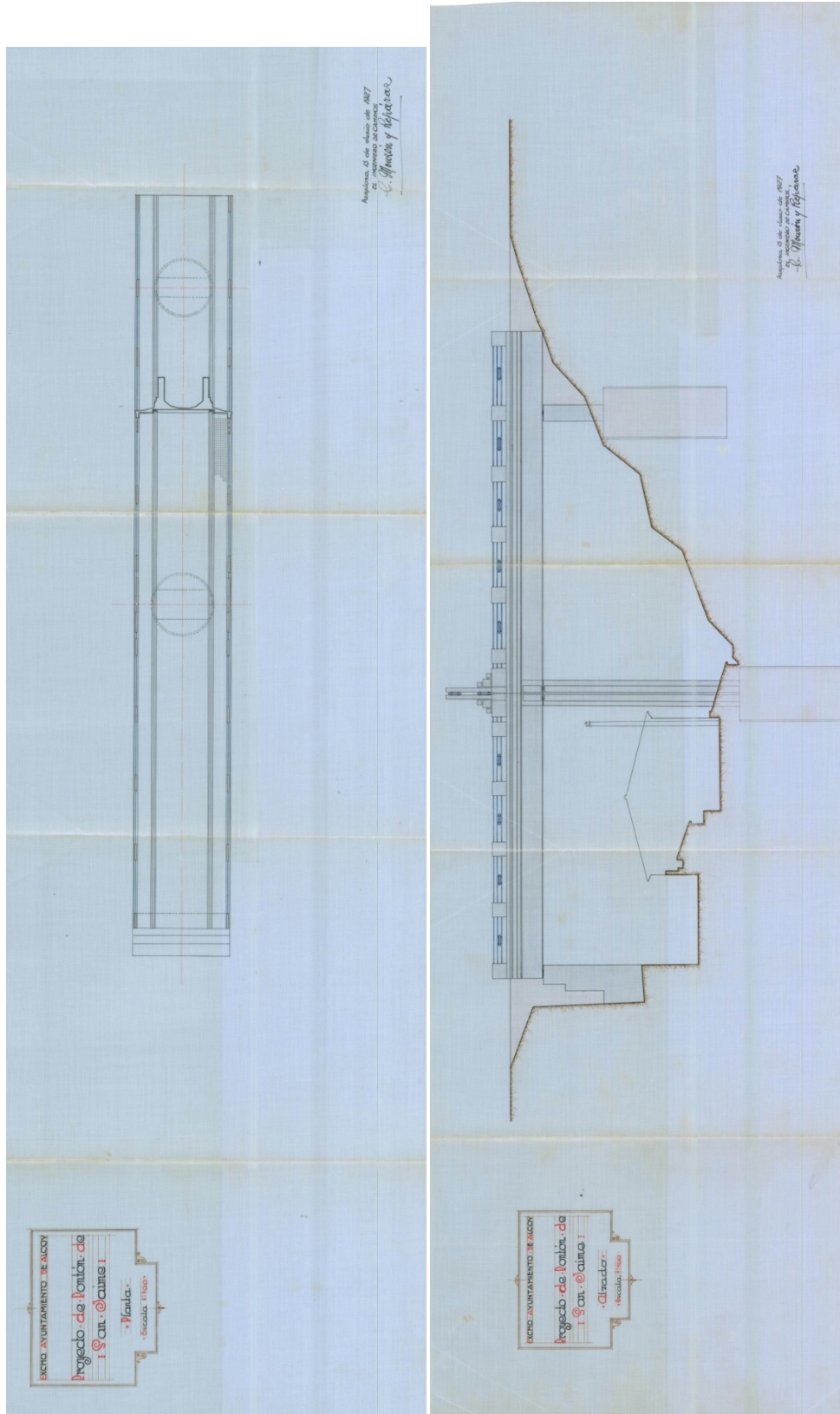


Fig. 399 y 400
Planta y alzado del proyecto del pontón de S. Jaime de junio de 1927
(AMA)

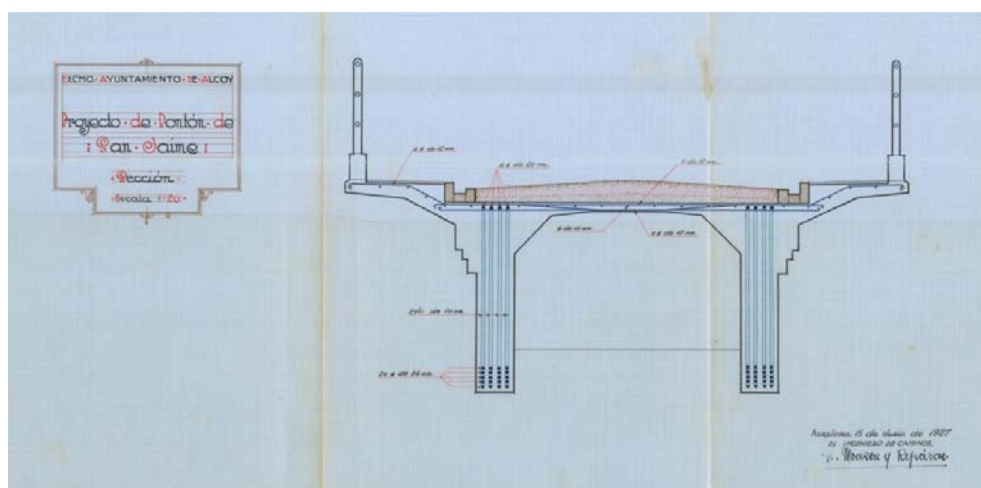


Fig. 401
Sección transversal del proyecto del pontón de S. Jaime de junio de 1927.
(AMA)

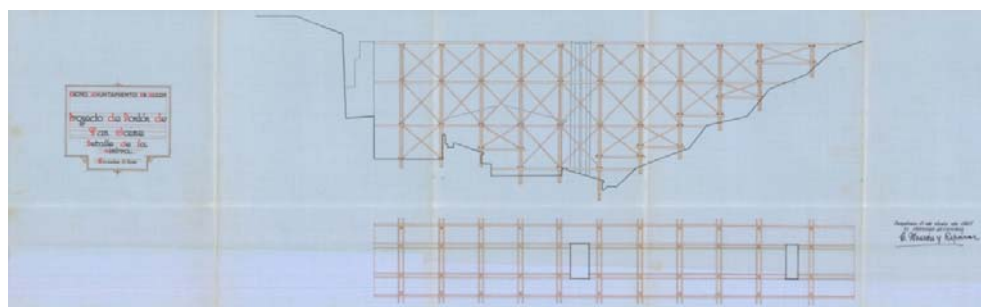


Fig. 402
Detalle de la cimbra para el encofrado del proyecto del pontón de S. Jaime de junio de 1927.
(AMA)

1.2.1_El proyecto

Con fecha 15 de junio de 1927 se redacta el proyecto del Pontón de San Jaime para el Ayuntamiento de Alcoy. La documentación del proyecto que existe en el Archivo Municipal de Alcoy consta de una Memoria de seis páginas, un presupuesto de dos páginas y de los siguientes planos presentados con un cajetín y la firma del ingeniero Carmelo Monzón Repáraz: una planta completa del puente a escala 1/100 con la posición de las pilas y los estribos y con una sección transversal del tablero insertada sobre la misma planta; un alzado a escala 1/100 desde aguas abajo como en el anteproyecto; una sección transversal a escala 1/20 con expresión del armado, idéntica a la del anteproyecto y un plano del detalle de la cimbra a utilizar para la construcción del Puente, en planta y en alzado a escala 1/100.

De mayo a junio de 1927 el proyecto modifica el Puente con respecto al anteproyecto. La modificación se realiza seguramente por el aporte de los datos suministrados por los resultados de los sondeos efectuados previamente. Con tales resultados el proyecto modifica las cimentaciones de la pila central y el tipo de estribo a construir a la derecha, en la plaza del *Terrer*.

La cimentación de la pila central ya no será una zapata directa y superficial sino que al tener que llegar al terreno firme situado a mayor profundidad, se tendrá que construir un gran pozo con anillos perimetrales de hormigón armado de 10 centímetros de espesor, rellenando en interior con hormigón ciclópeo.

En la zona del estribo derecho, la profundidad del asiento sobre terreno firme es muy grande y entonces se recurrió a una cimentación profunda de iguales características que la proyectada para la pila central. Sin embargo, para la construcción del pozo del estribo derecho venía muy bien hacerse un poco de sitio separándose de la llegada al *Terrer*. Pero dado que en el anteproyecto se planteaba un puente con dos vanos iguales de longitud, el proyectista decidió desplazar también la posición de la pila central un módulo de barandilla hacia el estribo izquierdo. Así se conseguía que la luz de los dos vanos fuera de la misma magnitud: el vano izquierdo sería un tramo biapoyado de 21 metros y en cambio, el vano derecho sería una viga continua de 21 metros de largo más un voladizo de 6'30 metros dispuesto más allá de la pila-estribo derecho para llegar hasta el *Terrer*.

De manera que si en el anteproyecto se presentaba un Puente simétrico completamente con la pila central colocada en su eje de simetría y con longitudes de vanos iguales, ahora, en el proyecto, el Puente tiene vanos iguales pero la "columna decorativa" que remata la posición de la pila, se ve desplazada hacia la izquierda dando una imagen asimétrica notable. Con respecto al anteproyecto, el tramo de la izquierda pierde un tramo de barandilla y el tramo de la derecha mantiene los cinco módulos del anteproyecto volando el último más allá de la pila-estribo de la derecha.

Tanto la pila central como la pila-estribo derecha se construyeron en hormigón en masa con dimensiones suficientes para contrarrestar los efectos del viento y de las cargas centradas principales. Sorprende la sencillez del planteamiento de cálculo y el recurso al sobredimensionado de las vigas con respecto a las sollicitaciones del esfuerzo cortante cuando al mismo tiempo se controlan las dimensiones formales resultantes. En cambio, el estribo izquierdo se construyó en hormigón ciclópeo. Estas características constructivas dejan en el aire una suposición sobre las condiciones constructivas que se experimentaron en el tramo de la ampliación del Puente de San Jorge, con respecto a la construcción de las pilas que soportan el tablero de la zona adintelada.

Tanto en el anteproyecto como en el proyecto, el Pontón de San Jaime mantiene una rasante horizontal adaptándose a la cota de la desembocadura en la plaza del *Terrer*, puesto que todavía entonces, la calle San Jaime permitía variar la suya en el tramo final. Ésta debía ser una regla básica para las rasantes de los puentes, pero como se verá más adelante, el Pontón finalmente se construyó con una rasante inclinada.



Fig. 403
Vista inferior del tablero del Pontón de San Jaime. Alcoy.
(JFPS 2012)

En el presupuesto del proyecto se reservaron 7'25 metros cúbicos de "hormigón decorativo" para los antepechos y las decoraciones expresadas en los planos. No se trata más que de un hormigón con un encofrado más complejo de lo normal. También aparecen 18 tramos metálicos para las barandillas y dos decoraciones centrales. Hay una partida dedicada al repaso de paramentos. No hay Pliego de Condiciones en el expediente, aunque consta su existencia en la abundante correspondencia entre el ingeniero proyectista, el Ayuntamiento de Alcoy y la empresa constructora.

1.2.2_ La adjudicación de la obra

El proyecto del Pontón de San Jaime, presentado personalmente por el Ingeniero proyectista en la Comisión Permanente del Ayuntamiento de Alcoy, se aprobó en la sesión plenaria del Ayuntamiento del día 1 de julio de 1927, adoptándose, al mismo tiempo, el acuerdo para proceder a sacar a concurso la obra de la construcción del mismo por el procedimiento de subasta pública, mediante un pliego de condiciones normalizado. El proyecto se sometió a exposición pública el 8 de julio de 1927 y, después de transcurridos quince días, se declaró que no había habido reclamación alguna el 24 de julio. Así pues, el 9 de agosto de 1927 se publicó el edicto anunciando el procedimiento de la subasta pública fijado para veinte días después, según un protocolo reglamentado que sorprende por su rapidez. La obra salía a subasta por un presupuesto de ejecución material de 114.202'64 pesetas.

El día 31 de agosto de 1927, el interventor del Ayuntamiento de Alcoy certifica que se han presentado cuatro pliegos de ofertas a la subasta:

- dos pliegos con dos opciones distintas presentados por José San Martín Iribarren por la empresa constructora "Erroz y San Martín", aquella que construyó el Puente de San Jorge. El primer pliego ofrece 104.972 pesetas ciñéndose estrictamente a las condiciones de la subasta. Pero en el segundo pliego presentado, la empresa constructora se compromete a pagar al Ayuntamiento de Alcoy cien pesetas por día que sobrepasen del plazo de ejecución de la obra, fijado en cuatro meses (las condiciones del concurso fijaban diez pesetas por día de retraso).
- Otro pliego se presentó por una empresa constructora local representada por José Seguí Albors, que ofrecía un presupuesto de ejecución material de 106.094'50 pesetas.
- Por último, José Picó Domingo, en representación de la empresa constructora de ámbito nacional "Pavimentos y Contratas, S. A.", planteó una oferta de 100.500 pesetas. Esta empresa con delegación en Valencia (calle La Paz, 5) se encontraba entonces construyendo el edificio de la Escuela Industrial en el Paseo del Viaducto de Alcoy.¹²

¹² Archivo Municipal de Alcoy expediente signatura 5655/002 "Pontón de San Jaime".

En el acta de la resolución de la subasta, de fecha 1 de septiembre de 1927, se adjudica la obra a la empresa constructora “Pavimentos y Construcciones, S. A.” cuyo contrato sería efectivo, tras los trámites pertinentes, el 28 de septiembre de 1927. Como se puede observar el peso de las casi cinco mil pesetas de diferencia de la empresa adjudicataria frente a la oferta de la empresa “Erroz y San Martín” parece que fue determinante. La baja de “Pavimentos y Construcciones, S. A.” suponía un 12% mientras que la de “Erroz y San Martín” era del 8’1%, por lo tanto había una diferencia del 3’9% entre las ofertas de ambas empresas constructoras. Solamente se puede pensar en la cuestión económica como decisiva, puesto que el resto de las opciones planteadas en la oferta o las propias experiencias e influencias históricas en la ciudad de las grandes empresas presentadas no sabemos si llegaron a tener peso específico en la disposición de los miembros del organismo contratante.

De lo expresado en la oferta de “Erroz y San Martín” sabemos que el plazo de ejecución previsto para la obra estaba fijado en cuatro meses, un plazo relativamente corto y sometido contractualmente a penalizaciones diarias. Pues bien, a juzgar por la celeridad del procedimiento, se supone que la obra comenzaría de inmediato, con el acta de viabilidad y el acta de replanteo preceptivas. Los datos sobre la obra comienzan en una carta de la empresa constructora adjudicataria de las obras dirigida al Ayuntamiento de Alcoy, fechada el 18 de julio de 1929, es decir veintidós meses después de la adjudicación.

1.2.3_ La crónica de la obra

En este punto es necesario decir que Carmelo Monzón aceptó la dirección de las obras con la condición de que su presencia personal no había de ser requerida en el tajo. Para ello delegó las tareas de la dirección de las obras a pie de tajo sobre el ingeniero alcoyano Alfonso Cort Botí, hombre de la completa confianza del Ayuntamiento. Quizás era una decisión tomada con mucha antelación que definió seguramente la cantidad de los honorarios fijados y que probablemente fue tomada como fruto de la experiencia tenida en la obra del Puente de San Jorge. Cierto es que en este caso, se trataba de una obra de menor magnitud, con menos complejidad aparente y con un plazo de ejecución relativamente corto como para establecer un programa de viajes desde Pamplona.



Fig. 404
Detalle del estribo derecho del Pontón de San Jaime desde aguas abajo. Alcoy.
(JFPS 2012)

Según la empresa constructora¹³, las obras del Pontón comenzaron puntualmente el 22 de octubre de 1927. No obstante, en esa fecha todavía no se había iniciado el expediente de expropiación del edificio que existía en el lugar del emplazamiento de la cimentación de la pila central del Puente. La lentitud de la tramitación de tal expediente obligó a ralentizar extremadamente la marcha de las obras ya que solamente se disponían libremente los terrenos del emplazamiento de la pila-estribo del lado del *Terrer*. El ritmo fue tan lento que el 25 de abril y el 2 de junio de 1928, la empresa constructora solicitó al Ayuntamiento la suspensión total de las obras exponiendo los perjuicios económicos y de toda índole que se le estaban produciendo. El Ayuntamiento contestó oficialmente con el anuncio de que el expediente de la expropiación necesaria se estaba tramitando. Aún así, las obras se paralizaron de hecho y no se reactivarían hasta el 10 de abril de 1929. En tal fecha se resolvió el expediente de la expropiación pendiente y se dieron comienzo a las obras de demolición del edificio existente por cuenta del Ayuntamiento.

Pues bien, casi dos años después de iniciada la obra, el 18 de julio de 1929 la empresa constructora solicita por carta al Ayuntamiento de Alcoy que se fijen las rasantes del Puente puesto que ya ha terminado la construcción de las pilas del Puente¹⁴. Pocos días después, el 24 de julio de 1929, el arquitecto municipal Vicente Pascual expide un escrito mediante el cual fija los criterios y los puntos de referencia que han de servir de base para establecer la rasante que tendrá el Pontón. Se deben recordar aquí los históricos avatares de los técnicos municipales responsables de las decisiones sobre alineaciones y rasantes cuyas consecuencias todavía acusamos. La cota del tablero del Puente de San Jorge se acordaría oficialmente en un determinado momento con un criterio oficial que respondería a aquello que se habría previsto para la apertura de la calle Santo Tomás. Como muy tarde, esta decisión se tomaría al inicio de diciembre de 1925 con el comienzo de la obra. Sin embargo, como ya se ha relatado anteriormente, las discusiones y la decisión final sobre las rasantes y las soluciones finales de la calle Santo Tomás se tomó entre agosto de 1930 y marzo de 1931. Las soluciones adoptadas entonces afectaron también a la rasante de la calle de San Jaime en el primer tramo, entre la calle Santo Tomás y la calle Embajador Irlles (*l'abaixador cap a la caseta d'Irlles*) que tuvo que inclinarse para ajustar la cota ya existente, muy horizontal, a la cota resultante en el cruce de la calle Santo Tomás, que era más alta. Como se puede observar en la realidad construida, esta múltiple concurrencia de distintas pendientes solo demuestra la inseguridad, la torpeza y quizás la incompetencia tanto de los órganos como de los agentes municipales con responsabilidad en el asunto. No obstante, esta cuestión del cruce de la calle San Jaime y Santo Tomás se produce con posterioridad a las decisiones tomadas con respecto al Pontón de San Jaime. Aquí estamos en julio de 1929, por lo tanto un año antes.

¹³ La empresa constructora Pavimentos y Construcciones, S. A. en un escrito dirigido al Alcalde de Alcoy fechado el 11 de septiembre de 1931, después de haberse entrevistado con él y habiendo comparecido ante a una comisión municipal encargada por la Corporación municipal para determinar el estado de las obras del Pontón, se relatan brevemente las incidencias habidas durante la ejecución de la obra. Archivo Municipal de Alcoy expediente signatura 5655/002 "Pontón de San Jaime".

¹⁴ Archivo Municipal de Alcoy expediente signatura 5655/002 "Pontón de San Jaime".



Fig. 405
Detalle del estribo derecho del Pontón de San Jaime desde aguas arriba. Alcoy.
(JFPS 2012)

Después de la respuesta del arquitecto municipal Vicente Pascual, se construyó un puente con la rasante inclinada confiriéndole al tablero del Pontón una pendiente del 2'33% descendente desde la calle San Jaime hasta el *Terrer*. Esta decisión es determinante contra el objeto urbano que constituye este Pontón, tanto en términos estéticos como paisajísticos. Las consecuencias de esta decisión harán prevalecer el desprecio hacia un elemento urbano de cierta contundencia formal, con un impacto considerable en la ciudad pero también, se trata de una falta de respeto con el trabajo de los profesionales que invirtieron su tiempo y su conocimiento en este asunto.

La decisión tomada en el proyecto sobre el desplazamiento de las pilas del Pontón hacia la izquierda, podríamos pensar que fue una torpeza con respecto a la imagen inicial del anteproyecto. Podríamos especular también que el ingeniero proyectista se dejó llevar por el empeño en hacer prevalecer las condiciones de cálculo sobre los resultados formales. Pero aún así, la pequeña asimetría resultante no sería una cuestión relevante, aunque sí apreciable, como para variar la impronta o la presencia del Puente. El hecho de inclinar el tablero sensiblemente con una diferencia de cota de más de un metro entre los extremos, no sólo afectaría a la imagen del conjunto de la ciudad desde el paisaje -recordemos que el Pontón tiene un fondo urbano muy próximo lleno de referencias horizontales- sino que afectaría a todos sus propios elementos que rematan el tablero. Y además, no se trata de las mismas circunstancias que se tuvieron en el tramo de la ampliación del Puente de San Jorge, también incierto, aunque allí tuvieron que resolverse todos sus elementos magistralmente.

No será el caso del Pontón. Parece que estas decisiones siempre vienen revestidas de un alto porcentaje de arbitrariedad y por ello nos resultan torpes y cuando menos faltas de reflexión. Al fin y al cabo, la plaza del *Terrer* seguía siendo un vertedero que podría haberse rellenado un metro más en la llegada al Pontón y, en todo caso, tal y como se hizo después en el otro extremo de la calle San Jaime, el ajuste con las zonas construidas de la calle Orberá hubiere sido menos comprometido que la inclinación del tablero para la historia de un elemento singular y contundente como este Puente.

En septiembre de 1929 estaba hormigonada una de las partes del tablero y la otra estaba preparada para su hormigonado, de manera que el hormigonado se completó en octubre y a final del año se habían terminado las obras contratadas. A principios de 1930, Alfonso Cort presentó el presupuesto de las obras complementarias de enlace y acceso al Puente desde las calles a las que desembarcaba. Un cambio de gobierno municipal dejó en suspenso el expediente y nuevamente se paralizaron las obras hasta el 10 de julio de 1930. Estas obras complementarias se finalizaron a principios del mes de septiembre del mismo año.

El 6 de marzo de 1930, la empresa constructora presentó una liquidación de las obras realizadas y un presupuesto de aquellas que quedaban por realizar. Todo ello estaba debidamente autorizado por Alfonso Cort Botí, ingeniero designado por el Ayuntamiento de Alcoy para la dirección de las obras. En un nuevo escrito del 23 de junio de 1930, la empresa constructora expresa que toda la obra contratada se encuentra acabada y requiere del Ayuntamiento que le resuelva el modo en que se deberían



Fig. 406
Visión del tablero del Pontón de S. Jaime desde la calle S. Jaime.
(JFPS 2012)



Fig. 407
Vista del Pontón de S. Jaime desde la calle S. Roque.
(JFPS 2012)

realizar los accesos al Puente “...a pesar del mucho tiempo que se hallan paralizadas ...”¹⁵ las obras. Evidentemente se le adeudan a la empresa varios pagos correspondientes a certificaciones aceptadas, además de aquellos relativos a algunas obras complementarias. Por lo tanto, el Ayuntamiento de Alcoy tenía problemas de liquidez económica y aunque esto podría afectar fundamentalmente a esta obra, no podemos descartar algunas otras causas de diversa índole.

Casi un año después, una carta de Carmelo Monzón dirigida al Alcalde de Alcoy con fecha 21 de abril de 1931, descubre un problema técnico de la obra muy significativo que apareció en octubre de 1930 y que sería decisivo para el Pontón¹⁶. A principios de octubre, la empresa constructora del Pontón, “Construcciones y Pavimentos, S. A.”, comunicó al ingeniero proyectista que “los elementos decorativos correspondientes a las farolas centrales” del Puente habían perdido verticalidad, debido a una deformación excesiva del vuelo de la losa de hormigón del tablero en la zona en donde se encuentran. Entonces, Carmelo Monzón expresó que la causa de esta deformación probablemente habría sido el haber hormigonado la parte central del tablero y las vigas independientemente del vuelo de la zona de las aceras. Esta cuestión era inadmisibles en las prácticas más básicas de la construcción con hormigón armado tratándose de una viga en voladizo. El ingeniero reitera en su comunicación que la empresa constructora no debió hormigonar la parte central del tablero en donde se ubicaban estos elementos decorativos sin haber tenido, con todo detalle, el dibujo exacto de aquellos y por tanto, la longitud exacta del vuelo.

Desde entonces, Monzón intentó resolver el asunto directamente con la empresa constructora mediante la presentación de diversas soluciones. No obstante, después de mucho tiempo y presionado con la tardanza, Monzón aceptó una solución propuesta por la empresa constructora para resolver el asunto aunque no le placía. Aun así, el mismo 21 de abril de 1931, la empresa constructora le escribió al director de obra Alfonso Cort comunicándole que tampoco podía llevarse a cabo esta última solución consensuada. Entonces, la empresa constructora volvió a poner sobre la mesa una antigua solución que no había aprobado Monzón anteriormente para no variar el proyecto aprobado por el Ayuntamiento de Alcoy. Esta solución consistía en la sustitución de los elementos decorativos de hormigón por otros menos pesados construidos con materiales metálicos. En este momento, Monzón pedía permiso al Ayuntamiento, si lo consideraba oportuno, para comenzar a proyectar tal solución metálica.

Este mismo día Monzón escribió a Alfonso Cort para que transmitiera al Alcalde de Alcoy que la culpa de lo sucedido había sido exclusivamente de la empresa constructora y que los gastos que devengara la reparación y la nueva solución tenía que correr legalmente a su cargo. También argumentaba que la

¹⁵ Archivo Municipal de Alcoy expediente signatura 5655/002 “Pontón de San Jaime”.

¹⁶ *Ibíd.* Tanto fue así que Alfonso Cort trasladó a Monzón el deseo del Alcalde reclamando su presencia en Alcoy. Tal y como se indica en la carta de 24 de septiembre de 1931, esta visita nunca se produjo por cuestiones relativas a los honorarios correspondientes a la misma, cuando Monzón había dado instrucciones suficientes para la resolución del problema.



Fig 408
Detalle del encuentro del tablero con la pila central del Pontón de S. Jaime. Alcoy.
(JFPS 2012)

reparación y la nueva solución que se aportaría constituiría una partida económicamente pequeña comparada con la correspondiente a la obra principal. Pero la empresa constructora culpaba al proyectista de la falta de acero en el vuelo y Monzón expresaba entonces que estaba dispuesto a proceder a la demolición de la zona central y a ejecutarla de nuevo exactamente como se había proyectado sin que los elementos decorativos perdieran verticalidad.

Finalmente la última solución tampoco se llevó a cabo. La empresa constructora alegó que no tenía gatos de 20 toneladas para elevar los elementos decorativos metálicos que venían a pesar siete mil kilos. Pero también, según Monzón, era necesario independizar el elemento decorativo de la viga de hormigón del tablero estableciendo una junta longitudinal donde se iniciaba el vuelo una vez sostenido el elemento.

Como vemos, la empresa constructora batallaba a toda costa en la defensa de sus intereses contra un ingeniero ausente, a pesar de la presencia de Alfonso Cort, que poco aportó en la defensa de la profesionalidad de Monzón y al parecer, tampoco en la vigilancia de la ejecución de la obra.

El 7 de mayo de 1931, la empresa constructora escribió al Alcalde de Alcoy pidiéndole que se investigaran las causas de lo ocurrido, de un modo imparcial, puesto que el retraso en su resolución retardaba todavía más el pago de las certificaciones pendientes a su favor. Insistieron el día 18 de mayo y el 19 de junio de 1931, esta vez pidiendo al Alcalde una cita.

Hay que tener en cuenta que estas circunstancias se dan en un complejo momento político. El 1 de abril de 1931 se había constituido el primer gobierno municipal después de la instauración de la Segunda República Española, cosa que produciría desconcierto y un cierto cambio radical en todos los órganos del Ayuntamiento de Alcoy.

Todas estas cuestiones traslucen un ambiente muy tenso en relación con esta obra y como consecuencia de ello el Ayuntamiento decidió crear una Comisión de Responsabilidades en las obras del Pontón de San Jaime. Entonces, el 11 de septiembre de 1931 se produce un escrito dirigido al Alcalde de Alcoy desde la empresa constructora justificando las incidencias habidas en la obra hasta el momento. Este escrito suscitó una respuesta contundente del Ingeniero Carmelo Monzón fechado el 24 de septiembre de 1931.¹⁷

El 14 de octubre de 1931, se acordó en la Comisión de Responsabilidades requerir a la empresa constructora a la entrega de las obras en un plazo de dos meses bajo la amenaza de la rescisión del contrato. Mientras se producía el oficio resolutivo y con la mediación de Carmelo Monzón, se negoció con la empresa constructora llegándose al parecer a un acuerdo el 21 de octubre de 1931. El oficio con la resolución acordada salió del Ayuntamiento el 30 de octubre de 1931.

¹⁷ En este escrito Carmelo Monzón se refiere también tanto a los gratos recuerdos y atenciones tenidos en Alcoy como a que "... *ahí tengo yo dos de las obras más interesantes realizadas en mi carrera ...*" refiriéndose al Puente de San Jorge y al propio Pontón de San Jaime. Archivo Municipal de Alcoy expediente signatura 5655/002 "Pontón de San Jaime".

El 4 de noviembre de 1931, la empresa constructora dice que la obra está para recibir y solicita la realización de las pruebas de carga. Cuatro días después reclama por escrito las deudas del Ayuntamiento relativas a los extras de las obras complementarias realizadas. Monzón escribe refiriéndose a esto el 21 de diciembre de 1931 y contestando al ruego municipal para que él mismo escribiera a la empresa constructora ordenándole el derribo de los elementos decorativos defectuosos. Monzón expresa entonces que es la propiedad quien tiene que instar a cumplir el plazo de terminación de la obra acordado que supone siempre el arreglo de los desperfectos de los elementos decorativos de las columnas centrales. Para la dirección de la subsanación de estos desperfectos, Alfonso Cort ya no puede hacerse cargo puesto que ha sido destinado al Ministerio de Agricultura, Industria y Comercio y en consecuencia existe una incompatibilidad insalvable. Monzón no tiene más remedio entonces que confiar en el ingeniero municipal del momento.



Fig. 409
Vista del tablero del Pontón desde la llegada a la plaza del Pintor Emilio Sala.
Obsérvese la alineación del nuevo edificio de l'Escola d'Art.
(JFPS 2012)

A partir de este momento comenzó la discusión sobre las formas y el diseño de los elementos decorativos. A través de una carta fechada el 18 de febrero de 1932, Monzón anuncia el envío de una serie de dibujos en los que ha colaborado Víctor Eusa, dibujos que no conocemos. Todavía el 22 de febrero de 1932 la empresa constructora se escuda con que el Ayuntamiento no ha tomado una decisión sobre las soluciones presentadas para el diseño de los elementos decorativos.

Por fin el acta de la Comisión de Responsabilidades del 19 de marzo de 1932 se acuerda requerir a la empresa constructora la entrega de la obra. En el acta se expresa que la empresa acepta hacerse cargo de la demolición y reconstrucción de las columnas decorativas a su cargo aunque nunca admitirá que fue un error suyo de procedimiento constructivo.¹⁸

En tal acta se expresan por primera vez algunas cuestiones formales. Se cita que al haber crecido el terraplén de la plaza del *Terrer*, el punto central del puente ya no coincide con el lugar previsto en el proyecto para la colocación de las columnas decorativas, por lo que éstas aparecerán desplazadas afeando el conjunto. Para ello se propone suprimirlas y colocar farolas solamente en los extremos de los pretilos del puente, de fundición, similares a las que se han colocado en el puente de María Cristina, de las que podríamos decir que eran de estilo ecléctico. Así los pretilos se podrán reconstruir de modo continuo, uniforme y sin interrupciones. Parece que a cambio se aceptaron los tramos de barandilla metálica conformados con tubos horizontales y soportes de hormigón. Pero, para evitar el escalamiento de los tubos horizontales se dispondrían unas redes metálicas que colocaría la empresa constructora a su cargo pero que suministraría el Ayuntamiento. El oficio con estas resoluciones salió del Ayuntamiento el 30 de marzo de 1932. La empresa aceptó esta resolución mediante un escrito de 28 de abril de 1932. Un pleno municipal ratifica esta solución el 18 de mayo de 1932 confirmando entonces la desestimación de las propuestas de Carmelo Monzón y Víctor Eusa por una solución altamente convencional. A partir de entonces se desdibujaron las figuras de Monzón y Eusa en el panorama de la ciudad para siempre.

Las pruebas de carga del pontón se realizaron el 14 de julio de 1933 (Monzón excusó su asistencia en un escrito fechado el 8 de julio de 1933) y probablemente se recibió la obra provisionalmente. La recepción definitiva de la obra no fue hasta el 23 de mayo de 1934. Durante el mes de junio se resolvieron los trámites para las devoluciones de las fianzas. A principios de septiembre de 1934, desde la constructora se reclaman al Ayuntamiento los pagos aún pendientes correspondientes a esta obra. La empresa constructora siguió reclamando al Ayuntamiento sus deudas durante mucho tiempo. Existe un largo escrito con referencias de nuevo a la historia de la obra fechado el 20 de noviembre de 1935 y aún, en plena guerra civil, el 18 de septiembre de 1936, reclamaron por escrito la cantidad de 25.359'70 pesetas pendientes de pago.

¹⁸ *Ibíd.* escrito de fecha 28 de abril de 1932.



Fig. 410
Vista del Pontón desde aguas arriba.
Obsérvese la colocación del nuevo edificio de *l'Escola d'Art* a la izquierda de la imagen.
(JFPS 2012)

1.2.4_ Una mirada reciente

De lo expresado hasta ahora se puede concluir que el Pontón de San Jaime fue un proyecto un tanto fallido. A pesar de constituir la segunda obra importante en la incipiente carrera del ingeniero Carmelo Monzón Repáraz, el resultado no fue satisfactorio, al menos tal y como había sido en la experiencia del Puente de San Jorge. El problema técnico derivado de la construcción de los elementos decorativos centrales dispuestos sobre los voladizos del tablero y el empeño en un diseño más que discutible de las defensas contribuyeron a hacer zozobrar la aportación creativa e innovadora del proyecto. Este proyecto tampoco pudo resistir ni el empuje de una empresa constructora muy bien pertrechada en la persecución de sus intereses comerciales, ni la mediocridad de los técnicos locales que dirigieron el rumbo de la construcción en las dificultades de algunos momentos estratégicos, ni los retrasos administrativos, ni las dificultades económicas públicas, ni los avatares de un tiempo político nacional extremadamente convulso.

Las propuestas formales que presentaba el proyecto del Pontón –al menos en los planos y dibujos que conocemos- eran muy avanzadas y al mismo tiempo demasiado arriesgadas. La propuesta de dos elementos centrales sobre la posición de la pila central que emergieran considerablemente y que incluyeran las luminarias del alumbrado público era una solución innovadora frente a las soluciones tradicionales que disponían el énfasis decorativo en las entradas de los puentes. Esta solución ya había sido ensayada en el Puente de San Jorge, pero en este caso se aumentaba el tamaño y la presencia de estos elementos en relación con el conjunto compositivo.

No obstante, en el proyecto del Pontón esta solución del tablero con las pilastras centrales dejaba sin resolver el tratamiento de los puntos extremos del puente en sus accesos como ya había ocurrido en el Puente de San Jorge. Allí se aventuraban razones derivadas de las incertidumbres y de los problemas que existían en las zonas de los extremos, que estaban fuera de la contratación de la construcción del propio Puente, pero aquí, en el Pontón, se vislumbra una actitud decidida en el abandono de esta cuestión, tal vez por la propia condición académica del tratamiento de los accesos, en favor de los pináculos centrales como elementos más relevantes.

En los planos que conocemos existen unos pequeños elementos colocados en lo alto de las columnas decorativas que podríamos interpretar como luminarias (ver figura 398). Si así fuere, en los tramos de las barandillas dispuestos entre los machones de hormigón del resto de los pretilos del Puente, también existirían tales luminarias dispuestas en posición horizontal ya que el detalle del dibujo es el mismo. La inclusión de este sistema horizontal de la iluminación para este Puente sería entonces sin duda, una contribución avanzada en este campo. Si bien ello no puede asegurarse como intención fundamental del proyecto, esta circunstancia podría haber contribuido al empeño de los proyectistas en el diseño horizontal de las barandillas.



Fig. 411

Vista del Pontón desde las inmediaciones de la calle S. Jaime.

Obsérvese la colocación del nuevo edificio de *l'Escola d'Art* a la izquierda de la imagen así como las últimas intervenciones en las barandillas.

(JFPS 2012)

Aunque el proyecto del Pontón aparece bajo el peso de la influencia del recientemente construido Puente de San Jorge (así se observa en la decisión compositiva del sistema estructural), el diseño del cerramiento del tablero obedece a requerimientos distintos. Objetivamente la disposición de los elementos decorativos centrales estaría justificada por la composición general del Puente, por el peso de la pila central y por las dimensiones de todo el conjunto con respecto al sistema estructural escogido. Pero en este caso tenemos un tablero estrecho y una altura de la rasante del tablero sobre el fondo del barranco más comedida. Una solución del cerramiento similar a la utilizada en el Puente de San Jorge, más tupida y cerrada, con la mitad del ancho (seis metros esta vez) hubiere dado como resultado un puente angosto y apretado. La dimensión del espacio público de la calle San Jaime es extremadamente estrecho pues forma parte del trazado histórico de la ciudad, pero a la llegada al barranco, este espacio urbano se abre al paisaje urbano y a una zona de ensanche, por lo tanto el puente debía considerarse como un espacio de transición, más abierto que en el caso del Puente de San Jorge. Con la potencia de los elementos decorativos centrales parecería más razonable un planteamiento más permeable de las barandillas. Entonces los proyectistas optaron por el uso de un ritmo simple y alternado entre machones de formas sencillas de hormigón y tramos de cerrajería entre ellos.

Justo en este punto, en el diseño de los tramos de cerrajería, aparecería una elemental discusión funcional que contribuiría al descrédito del proyecto. Por un lado estaría la posición de los proyectistas en la defensa del uso de tubos horizontales simples e independientes empotrados en sus extremos a los machones, en ello iba el empeño en adscribirse a un lenguaje moderno que ya iba consolidándose en la arquitectura y admitiéndose socialmente; también, podría considerarse el apoyo compositivo horizontal para la inclusión del sistema de iluminación con que se especulaba anteriormente. Por el otro lado estaría la posición oficial de la propiedad en pos de evitar la facilidad de escalada de estos tubos y el potencial peligro que esto supondría para la seguridad de la ciudadanía. Se sabe de la importancia de esta discusión entre los proyectistas y la propiedad a través de la correspondencia ya citada en la que se expresaba el intercambio de la cantidad de dibujos y soluciones alternativas discutidas entre las partes.

Finalmente prevaleció el empeño en la colocación de los tubos horizontales, ya que estos permanecieron en los pretiles del Pontón hasta hace poco tiempo relativamente. Las barandillas quedaron sin elementos decorativos centrales y constaron de una distribución uniforme de machones y tramos de cerrajería sin iluminación alguna, pero a los tramos de barandilla de tubos horizontales se le colocaron unas mallas metálicas superpuestas que aseguraron la imposibilidad de la escalada. Esta resolución salomónica efectiva acabó desmereciendo contundentemente la pretendida imagen moderna de los proyectistas.



Fig. 412
Vista del Pontón desde las inmediaciones de la calle S. Jaime.
Obsérvese la colocación del nuevo edificio de *l'Escola d'Art* a la izquierda de la imagen
así como las últimas intervenciones en las barandillas.
(JFPS 2012)

El diseño de las barandillas del Pontón nunca se resolvió bien después del proyecto. Nunca hubo la coherencia debida con el resto de la construcción como sí había ocurrido en tantos otros ejemplos cercanos. El relato de la construcción del Pontón ofrece argumentos para vislumbrar la justificación del resultado que no siempre proviene del ámbito de la disciplina del proyecto o de las artes constructivas.

El Pontón de San Jaime se planteó más austero, con menos pretensiones decorativas y por lo tanto, con una posición frente a los atributos de la belleza más radical. Los avatares de la historia dejaron al Pontón relegado a un elemento puramente funcional pero despreciado formalmente por su resultado ambiguo y derrotado. No obstante quedó el hormigón armado visto y un magnífico pavimento de hormigón, con árido porfídico de coloración gris verdoso, que todavía puede apreciarse con gran atractivo y con la dignidad que le confiere un perfecto envejecimiento.

Al final del pasado siglo XX, una intervención municipal acabó con las históricas barandillas construidas que fueron sustituidas por un sistema tradicional fuera de tono y con elementos desmesurados en su composición. Estas nuevas barandillas, que todavía pueden observarse en parte, acabaron con la imagen maltrecha de la historia presentando la muerte del gusto para el futuro y añadiendo más desprecio al Puente fruto de la ignorancia consentida.

Sin embargo no acabaron aquí los ataques, desde ahora mismo, desde el año 2010 el Pontón se halla acosado por una construcción pública de nueva planta promovida por la Consellería de Educación de la Generalitat Valenciana en donde se aloja la Escola Superior d'Art d'Alcoi, el lugar en donde se formarán profesionales de algunas ramas del diseño. Me sorprende la composición de este nuevo edificio que se ha adosado directamente sobre un flanco lateral de este Puente. Por el momento nos queda la vista del otro lado (Fig. 411). Sorprenden las actitudes especulativas privadas desarrolladas en las cercanías del puente de San Jorge, de las que ya se ha tratado, amparadas incluso por los silencios del gobierno municipal y por la ineficacia de los movimientos ciudadanos contra el atentado sobre este bien cultural. Pero sorprende mucho más el silencio de todo el mundo sobre el acoso a este Pontón desde las instancias públicas.

Y entonces inmediatamente surgen las siguientes cuestiones ¿Se trata de una cuestión de desprecio hacia lo no ornamentado, hacia lo estricta y radicalmente funcional lo que hace posible una actuación como ésta? ¿Se habrían atrevido a adosar este nuevo edificio al Pontón de San Jaime si, por fortuna, éste hubiere tenido una buena relación contractual que hubiere dado como resultado unas formas con un interés ornamental cuyo "deleite" se asemejara al que se tiene al contemplar el puente de San Jorge? ¿Tiene interés "cultural" sólo lo que posee ornamento y no lo radicalmente funcional? ¿La ignorancia sobre la Historia y la victoria del desdén histórico merece la continuidad de este oprobio? Mucho me temo que el desprecio es contra todo y simplemente es fruto del oscurantismo y de la falta de vergüenza.



Fig. 413
Tempete de la Glorieta. Alcoy.
(JFPS 2011)



2_ El templete de la Glorieta

El templete de “La Glorieta” es una construcción interesante como ejemplo del desarrollo de la influencia que ejerció el Puente de San Jorge. Este pequeño edificio fue construido por la misma empresa constructora inmediatamente después de finalizar la obra del Puente, es decir casi contemporáneamente. El interés radica en ello y en que se trata de una construcción realizada en hormigón armado con idénticos procedimientos que en el Puente y porque, aunque el proyecto no fue redactado por los mismos proyectistas, su lenguaje formal podría asimilarse a los rasgos generales de la modernidad de la época.

En el centro de la ciudad de Alcoy existe un parque urbano de buen tamaño denominado “La Glorieta” que fue generado como espacio libre urbano a través de la desamortización de Mendizábal (1820-1823) y a partir de los terrenos de los huertos del convento de San Francisco. El parque se encuentra situado entre la calle San Nicolás, el arranque de *El Camí*, la calle San Mateo y la iglesia de San Mauro y San Francisco. Entonces, este antiguo huerto se pretendió para el paseo y en él, durante buena parte del siglo XIX, se realizaron obras parciales para ir acondicionándolo al uso público. Se construyeron accesos, plantaciones de árboles, alumbrado público, ajustes a nuevas alineaciones de las calles circundantes, muros y cerramientos, etc. siempre con la aportación de varios proyectos redactados por diversos arquitectos locales. No fue hasta 1898 cuando se planteó un proyecto general de reforma que diera una coherencia unitaria a todo el ámbito del parque. Este proyecto fue redactado por Vicente Pascual Pastor, arquitecto cuya participación o influencia en las obras locales anteriormente tratadas fue en cierto modo relevante.

En el centro geométrico del parque proyectado por Vicente Pascual en 1898 se disponía un kiosco¹⁹ que no tuvo oportunidad de construirse hasta casi treinta años después, en el otoño de 1927.

En la segunda mitad del mes de octubre de 1927, la empresa constructora Erroz y San Martín presenta al Ayuntamiento de Alcoy un proyecto de un Kiosco para construirlo en la Glorieta. Conviene recordar de nuevo que la obra principal del Puente de San Jorge –aquella relativa al hormigón armado– había concluido a principios de julio de 1927 y por tanto, la empresa constructora seguramente andaría buscando en el mercado su propia continuidad en la zona. El proyecto del Pontón de San Jaime se había entregado a finales de junio de 1927 y la adjudicación de esta obra se había resuelto a finales de septiembre de 1927 no habiendo sido favorecida la empresa Erroz y San Martín.

¹⁹ La palabra *kiosco* o ahora *quiosco*, proviene de francés *kiosque*, este del turco *köşk*, este del persa *košk*, y este del pelvi *kōšk*, pabellón. Históricamente se refiere a “*Templete o pabellón en parques o jardines, generalmente abierto por todos sus lados, que entre otros usos ha servido tradicionalmente para celebrar conciertos populares*”. Sin embargo, ahora la acepción más popular se refiere más a una “*Construcción pequeña que se instala en las calles u otro lugar público para vender en ella periódicos, flores, etc.*”.

REAL ACADEMIA ESPAÑOLA. <http://www.rae.es>. Diccionario de la Lengua Española 22ª edición 2001. <http://www.rae.es/drae/> [visita julio 2012]

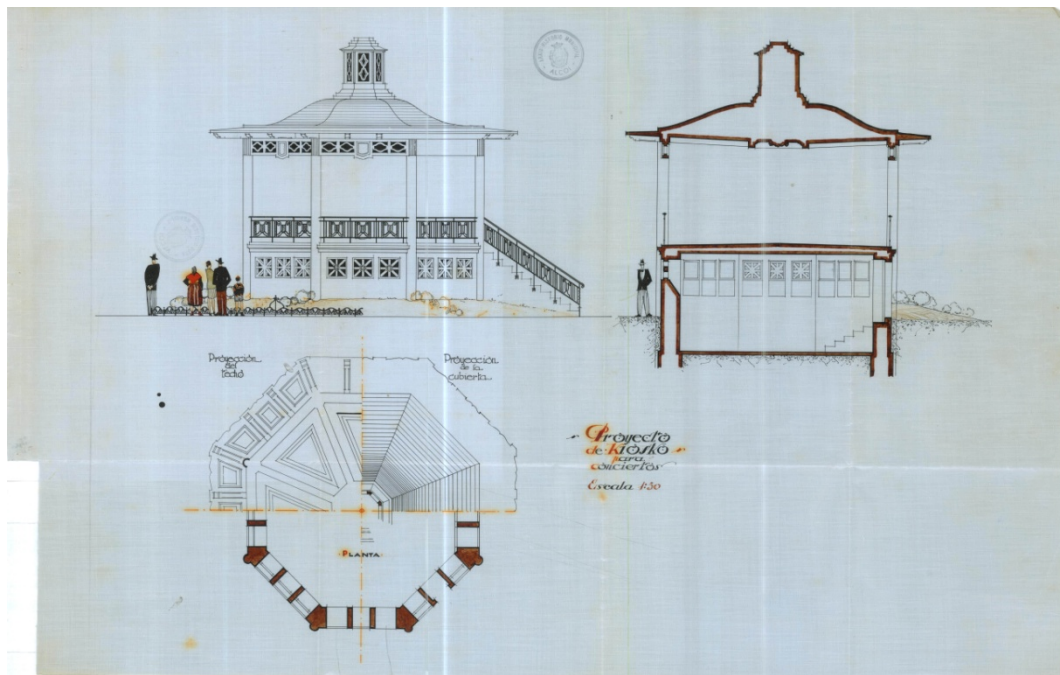


Fig. 414
Plano del proyecto presentado al Ayuntamiento de Alcoy. 1927.
(AMA)



Fig. 415
Templete de la Glorieta.
(MC-RMH 2007)

No sería extraño pensar que muy probablemente el proyecto y la obra de este kiosco se adjudicaran directamente a la empresa Erroz y San Martín como una suerte de compensación o equilibrio al resultado desfavorable de la adjudicación del Pontón de San Jaime. Este pensamiento es puramente especulativo pero a la vez es completamente legítimo observarlo en el contexto de las fechas en las que ocurren los acontecimientos y a la luz de los escritos que los contratistas enviaron al Ayuntamiento de Alcoy.

En un primer escrito fechado el 17 de octubre de 1927, Erroz y San Martín presentan un presupuesto al Ayuntamiento de Alcoy para la construcción del Kiosco para La Glorieta de acuerdo con un proyecto presumiblemente entregado con anterioridad²⁰. Tal presupuesto ascendía a la cantidad de 23.543'25 pesetas, no obstante ello, la empresa constructora ofrecía una rebaja de 6.000 pesetas más los costes de la redacción del proyecto, fijando un tanto alzado resultante para realizar la obra de 14.000 pesetas, si se la adjudicaban. Sin embargo, en el mismo escrito ofrecían la posibilidad al Ayuntamiento de Alcoy de que realizara la obra por administración o con otra contrata, en cuyo caso Erroz y San Martín cederían el proyecto y ofrecerían una subvención en metálico de las seis mil pesetas para tal objeto. Al final del escrito alegaban su condición de buenos constructores:

“Es indudable que se pueden obtener economías en la ejecución de la obra que nos ocupa si el moldeado de hormigón, enlucido y refino del mismo, parte metálica, etc., etc., se hace con poca escrupulosidad; nosotros en nuestro deseo de terminar nuestras obras bien, estamos obligados a una mano de obra esmerada;...”²¹

En el presupuesto del proyecto hay unas partidas de acabados del hormigón cuya descripción aporta algún esclarecimiento sobre el tratamiento superficial. Estas partidas permiten pensar en las soluciones tal vez ejecutadas en los cerramientos del Puente de San Jorge. En la cita anterior ya era muy significativo el uso de la palabra “moldeo” para referirse al encofrado, en definitiva se trataba de preparar la forma de las “molduras” en los encofrados con mucha “escrupulosidad”, es decir, con mucha exactitud, siendo muy estrictos y delicados en la fabricación de tales moldes. Hay dos partidas que se refieren a los trabajos posteriores, una vez realizado el desmoldeo o desencofrado: el repaso y enlucido de cemento como preparación para la pintura, que en el Puente ya habíamos visto que proporcionaba una superficie muy refinada, y la pintura de cemento a base de silicatos. En el caso de este kiosco esta solución final le daba un aspecto extremadamente uniforme a la superficie del hormigón sin dejar de dar una imagen de cemento.

En el expediente del Archivo Municipal de Alcoy existe un segundo escrito fechado el 28 de octubre de 1927. En esta carta se cita la remisión del proyecto del kiosco y de su lectura, veladamente, se puede interpretar que hubieron ciertas modificaciones. Se produce una nueva oferta de la construcción por ocho mil novecientas pesetas si el Ayuntamiento de Alcoy facilita el cemento y el hierro sobrante de la reciente construcción del Puente de San Jorge, valorado por Erroz y San Martín en cinco mil pesetas. Realmente,

²⁰ Archivo Municipal de Alcoy expediente signatura 7543/091 “Kiosco Glorieta”.

²¹ *Ibíd.*

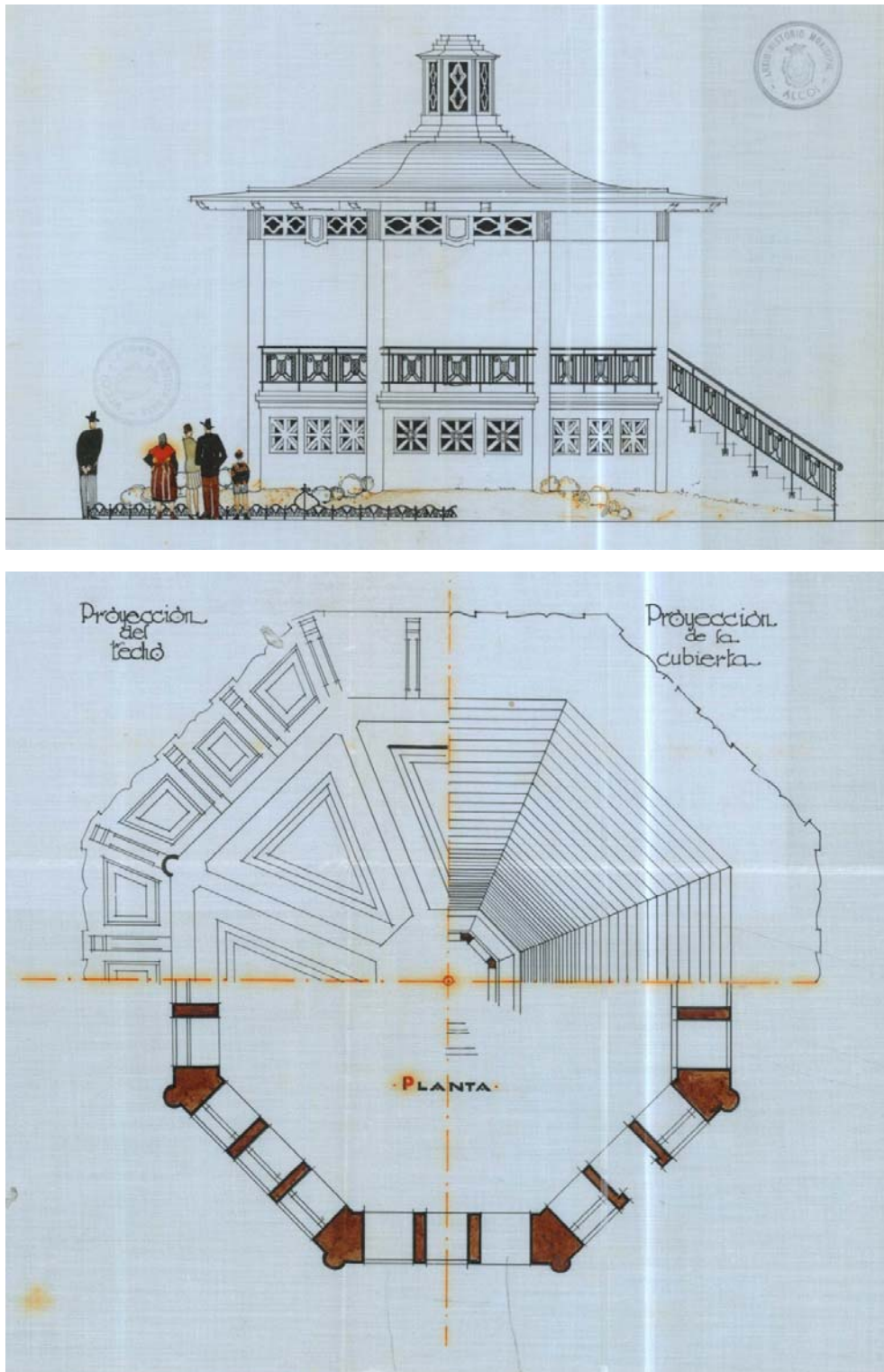


Fig. 416 y 417
Detalles del Plano del proyecto presentado al Ayuntamiento de Alcoy, 1927.
(AMA)

en el presupuesto del 17 de octubre de 1927 se valoraba la caja de resonancia o concha acústica y las gradas de cemento para los músicos que luego no aparecieron en los planos. Finalmente esta fue la propuesta económica aceptada.

En el expediente de petición de la licencia de obras de este kiosco viene expresado como autor del proyecto la propia empresa Erroz y San Martín. En los planos del proyecto disponibles no hay fecha, ni signatura ni nombre alguno en relación con el autor del proyecto.

El proyecto tiene un único plano con un alzado lateral, una sección transversal y una planta conjunta en la que en un mismo dibujo se definen la planta del semisótano, la planta del techo y la planta de la cubierta. Es evidente que este plano fue dibujado por alguien muy familiarizado con los métodos de expresión gráfica de la arquitectura en las tendencias de la época. En el plano aparecen tipografías modernas y dibujos de personas cosmopolitas y populares, pero ni siquiera el rastreo de estos caracteres arrojan soluciones sobre la autoría del proyecto²².

Las superficies sinuosas de la cubierta estaban recubiertas de chapa de zinc con piezas superpuestas enganchadas a una estructura de madera de manera que permitían su libre dilatación. La sinuosidad de esta cubierta recordaba algunos tratamientos formales orientales que todavía resultaban novedosos en aquella época. La falta de mantenimiento acabó arruinando esta cubierta que finalmente fue sustituida en el año 1989 por unas formas más geométricas, con chapas de cobre, de cuya construcción se encargó una Escuela Taller Municipal bajo la dirección de un incipiente especialista en el tratamiento del cobre. Éstos, con más voluntad que conocimiento, desmerecieron aquellos rasgos exóticos y hasta románticos de la cubierta original.

Con respecto a las características del lenguaje formal utilizado en este edificio hay que decir, en primera instancia, que se trata de un pabellón ornamental, un edificio decorativo en su conjunto que resulta uno de los elementos más enfáticos y notorios del jardín de la Glorieta. Sin embargo después, observando los elementos de su composición, aunque tipológicamente resulten simples y de raíz geométrica absoluta y elemental, se percibe inmediatamente su condición ornamental más acusada de cuanto nos habían acostumbrado a construir esta empresa constructora en Alcoy. En este sentido se trata de un edificio que recuerda a la tradición por el uso del ornamento y del tipo, pero bajo un sustrato compositivo moderno de sus formas genéricas. Esto es un comportamiento completamente Déco. Así se resuelven las vigas caladas que se disponen en el perímetro del apoyo del forjado de la cubierta, la caprichosa curva ondulante del remate del alero o los cerramientos de la linterna que remata centralmente la cubierta. La cerrajería en las barandillas es probablemente más genuinamente Decó pues está formada por composiciones de líneas ortogonales, zigzagueantes y algunas curvas sinuosas que se integran con gracia en el conjunto.

²² Fernando Tabuenca es un arquitecto residente en Pamplona especialista en la obra de Víctor Eusa, que ha estudiado pormenorizadamente sus proyectos a través de la documentación gráfica que existe en los archivos municipales y regionales de Pamplona. A la vista del plano del proyecto de este Kiosco su respuesta inmediata fue que no había rasgos identificativos que permitieran adjudicar la autoría del proyecto a Víctor Eusa.



Fig. 418
Detalle del techo del templo de la Glorieta. Alcoy.
(JFPS 2011)



Fig. 419
Pabellón de la exposición de París. Albert Laprade, arquitecto. 1925.
(JPB)

En el proceso de modernización de los esquemas tipológicos clásicos o académicos que podrían vislumbrarse en este edificio existió un edificio casi contemporáneo aunque anterior que podría haber sido un referente latente en la mente de los proyectistas como ejemplo paradigmático quizás en una posición más radical: el Pabellón para el Stadium Louvre proyectado por Albert Laprade para la Exposición de París de 1925. Véanse las figuras 418 y 419.

El Kiosco de la Glorieta se inauguró el 18 de marzo de 1928.



Fig. 420
Detalle del templete de la Glorieta.
(JFPS 2011)

3_ Los aseos públicos subterráneos

La trayectoria profesional del arquitecto alcoyano Vicente Pascual Pastor últimamente ha sido ensalzada por algunos trabajos de investigación históricos que han puesto de relieve su contribución al universo local del *Art Nouveau*. Sin perjuicio de las valoraciones sobre la personalidad y las relaciones sociales de este arquitecto, sus aportaciones profesionales deben ser juzgadas críticamente en contextos más amplios. Su trabajo llegó a materializarse más allá de sus conocidas producciones modernistas, correctas y precisas pero también, en cierto modo, modestas y provincianas, estimuladas por la cultura estética y la experiencia del gusto de algunos de sus clientes y amigos. Vicente Pascual siguió trabajando hasta 1940 en una vasta producción arquitectónica local poco conocida, quizás por sus resultados dudosos o de una notable mediocridad, que conviene conocer para establecer un juicio crítico en una mirada más justa. No obstante y a pesar de todo ello, hay algunas intervenciones suyas extremadamente sorprendentes en el ámbito de la modernidad.

En sus últimas etapas como arquitecto municipal emprendió algunos proyectos importantes de urbanización cuya relevancia no ha sido valorada. El primer ensayo fue un proyecto del verano de 1932 para la pequeña pero muy bien trazada calle de *l'Escola*. Se trataba de un proyecto de pavimentación con hormigón contenido entre canaletas, bordillos y juntas de piedra natural que ennobleció a esta pequeña y cuidada vía²³. Inmediatamente después se redactó un proyecto para la calle San Lorenzo, desde la Plaza de España hasta el comienzo de la actual avenida del *País Valencià*. Este nuevo proyecto contemplaba la construcción de una galería de servicio subterránea para tuberías y cableado de instalaciones urbanas y también contemplaba la renovación de los pavimentos superficiales. Fue un proyecto redactado a finales de 1932 cuya obra quedó terminada en 1934. La modernidad de este proyecto reside tanto en la incorporación de la galería de servicios, que fue precursora de las galerías construidas a finales del siglo XX, como en el diseño de los pavimentos. La calzada se componía a partir de paños de hormigón entre juntas de dilatación de adoquines, canaletas y bordillos de piedra natural, a la manera de los pavimentos construidos tanto en el Puente de San Jorge como en el Pontón de San Jaime, cuya dosificación se ensayó en el *carrer de l'Escola*. El acabado del hormigón con árido de pórfido de color verdoso ofrecía un acabado solemne que con el uso y el paso del tiempo fue adquiriendo un pulido brillante que definía muy bien las superficies cóncavas de la calzada bien enmarcadas por los elementos de piedra natural²⁴.

²³ El paquete de la sección de la calzada estaba formado sobre el terreno compactado por una capa de gravas de 10 cm de espesor, sobre ellas 15 centímetros de hormigón normal y 4 cm de hormigón con árido de pórfido para el acabado superficial, todo ello con una curvatura transversal para facilitar la evacuación de las aguas pluviales a las canaletas laterales. Archivo Municipal de Alcoy expediente signatura 7519/022.

²⁴ En la memoria del proyecto se expresa el estado de la calle: "...el actual sistema de macadam ordinario resulta, por su corta duración, caro y molesto por los grandes baches que en él se forman al poco tiempo e insalubre por lo polvoriento y fangoso...." Archivo Municipal de Alcoy expediente signatura 7523/052.



Fig. 421
Aseos públicos Plaza de España.
(MC-RMH 2007)

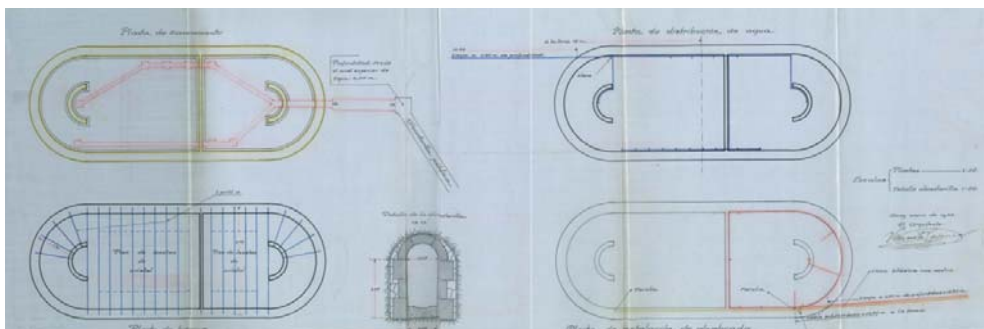


Fig. 422
Plano de plantas del proyecto del Evacuatorio Subterráneo. 1932.
(AMA)

Pero el proyecto más sorprendente desde el punto de vista del lenguaje formal utilizado es el del “Evacuatorio Subterráneo” que estuvo localizado en la fachada de la desaparecida Iglesia de San Agustín, en la confluencia de la calle de Santo Tomás con la Plaza de España, en el ámbito de la antigua plaza del Carmen.

Este proyecto fue redactado y firmado por Vicente Pascual en las oficinas municipales en el mes de enero de 1932. La obra concluyó justo un año después abriéndose al uso público ese mismo verano²⁵.

La construcción de aseos públicos en los espacios libres de la ciudad tiene una raíz profundamente higienista. Su construcción en Alcoy comienza en el último tercio del siglo XIX con la instalación de urinarios en los espacios públicos y en algunas calles, fabricados con elementos metálicos y conectados a la red existente de saneamiento. Existen diseños de estos “meaderos públicos” del año 1872 con formas incipientemente maquinistas, con versiones para adosar a los muros o a modo de kioscos exentos²⁶.

Pero estos aseos subterráneos son una construcción realizada in situ en el mismo centro de la ciudad y frente a una fachada de una iglesia. Su planta y los elementos de su distribución espacial son sorprendentemente modernos en su composición. Destaca la colocación en los extremos de las dos escaleras de acceso en forma semicircular, la utilización de la iluminación cenital en el techo, que coincide con el pavimento exterior de la plaza, construido con baldosas de moldeados de vidrio en la más reciente tradición europea, embebidos en una estructura del forjado metálica; pero sobre todo, con un sistema de cerrajería que incluía unos pórticos de acceso con la iluminación urbana incorporada que bien podría haber diseñado Mallet-Stevens. Las barandillas recuerdan aquellas del Puente de San Jorge en el uso del cuadradillo de acero, pero esta vez con más valentía o audacia ya que se trataba de barandillas de directriz curva con dos arcos de distinto radio y con un tramo recto. (Fig. 421). Se disponían de aseos para los dos sexos con cabinas individualizadas y aparatos sanitarios de la más rotunda actualidad.

Esta construcción era muy popular y tuvo sus años de uso intensivo, apoyado por las actividades desarrolladas a su alrededor, y años de decadencia y poco mantenimiento. Con toda seguridad esta pequeña construcción tendría un impacto social considerable, al menos hay un testimonio clarificador que comunica la posible polémica social de la época con ocasión de la construcción colindante de dos kioscos. Se trata de la Falla que promocionó en el año 1934 la empresa alcoyana fabricante de las aceitunas rellenas “El Serpis” en la que aparecieron incluidos todos estos elementos sometidos a la tradición humorística que contienen estos efímeros monumentos.

Con la intervención general realizada en la Plaza de España y la *Plaça de Dins*, promovida por el Ministerio de Cultura en 1983, estos urinarios se restauraron cuidadosamente. Los lavabos públicos Art Déco desaparecieron en el año 2009 para alojar en su espacio subterráneo a unos contenedores de basuras de rabioso diseño contemporáneo.

²⁵ Esta obra se presupuestó en 30.146'07 pesetas y los honorarios del proyecto fueron de 2.260'95 pesetas. Archivo Municipal de Alcoy, expediente 7519/020.

²⁶ Archivo municipal de Alcoy, expediente 5670.

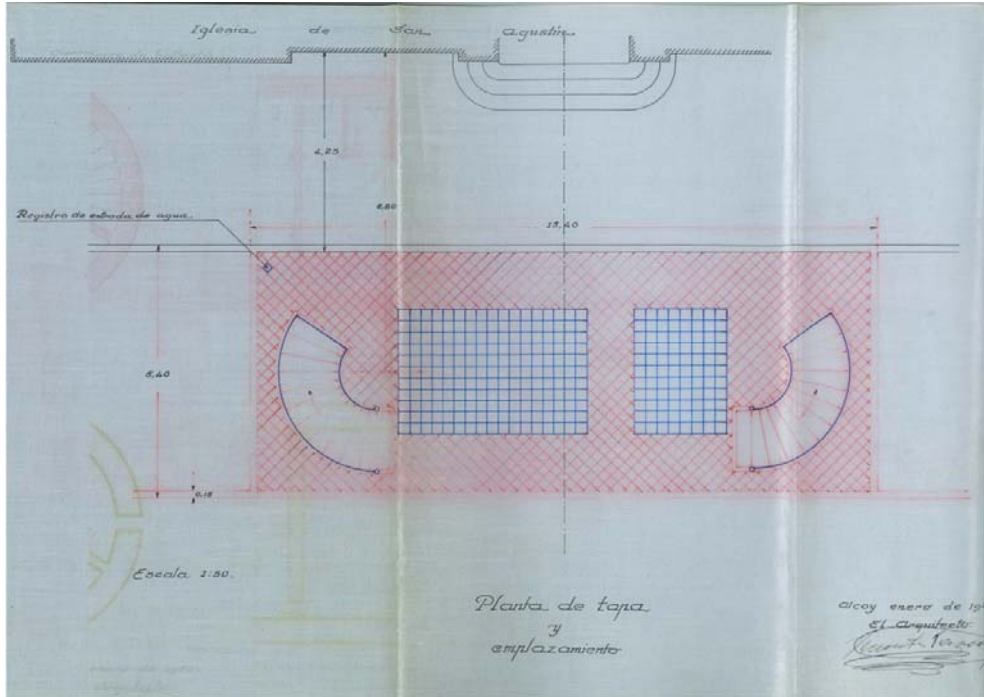


Fig. 423
Plano de situación del proyecto del Evacuatorio Subterráneo.1932.
(AMA)

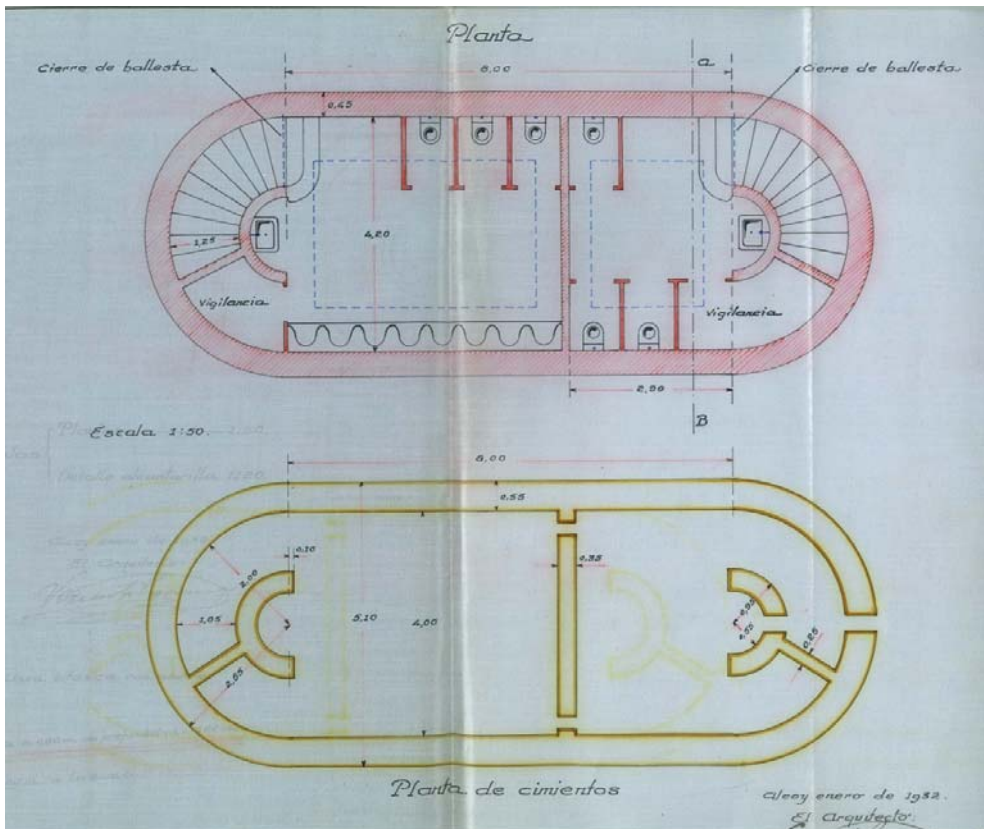


Fig. 424
Planta de distribución y planta de cimiento del proyecto del Evacuatorio Subterráneo.1932.
(AMA)



Fig. 425
Imagen de la Falla del año 1934 en el que aparecen los kioscos y aseos subterráneos de la Plaza del Carmen.
(CMSA)

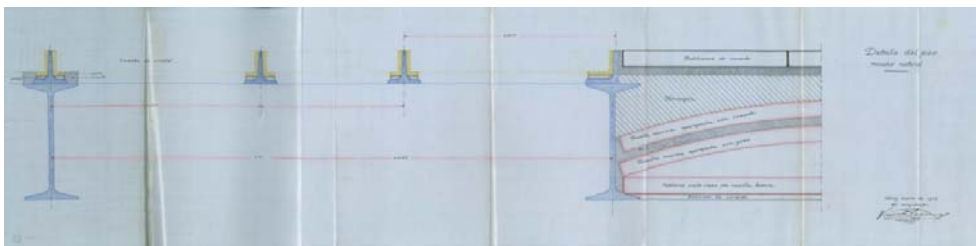


Fig. 426
Detalle constructivo del forjado y del lucernario del Evacuatorio Subterráneo.1932.
(AMA)

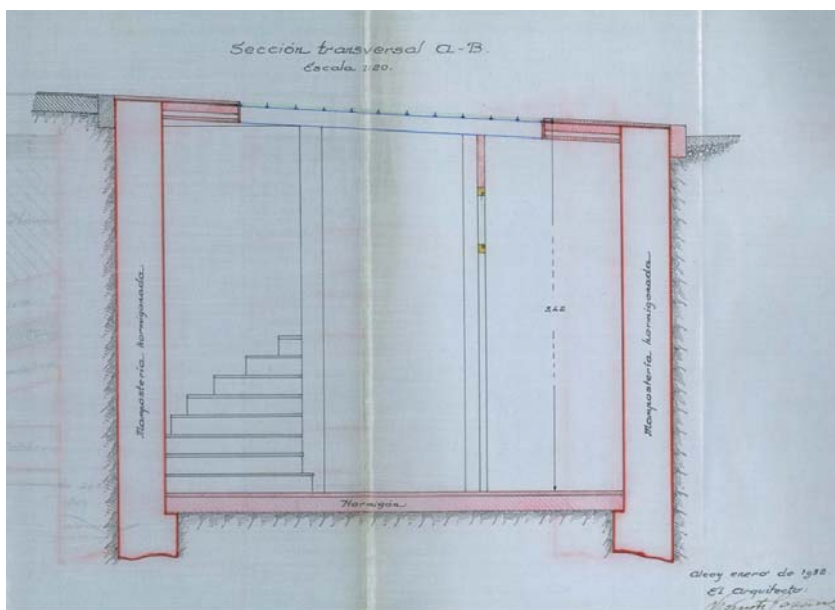


Fig. 427
Sección transversal del proyecto del Evacuatorio Subterráneo.1932.
(AMA)

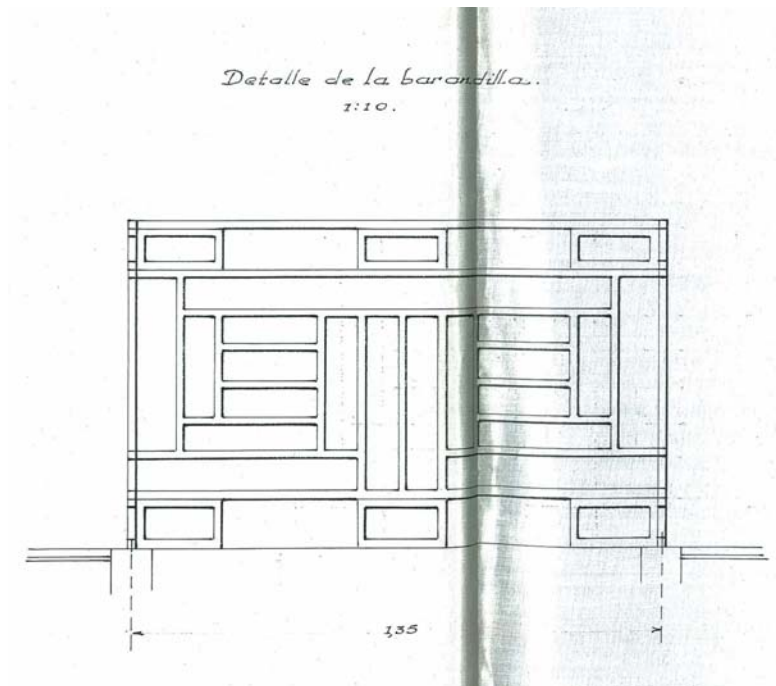


Fig. 428
Detalle de la barandilla del proyecto del Evacuatorio Subterráneo.1932.
(AMA)

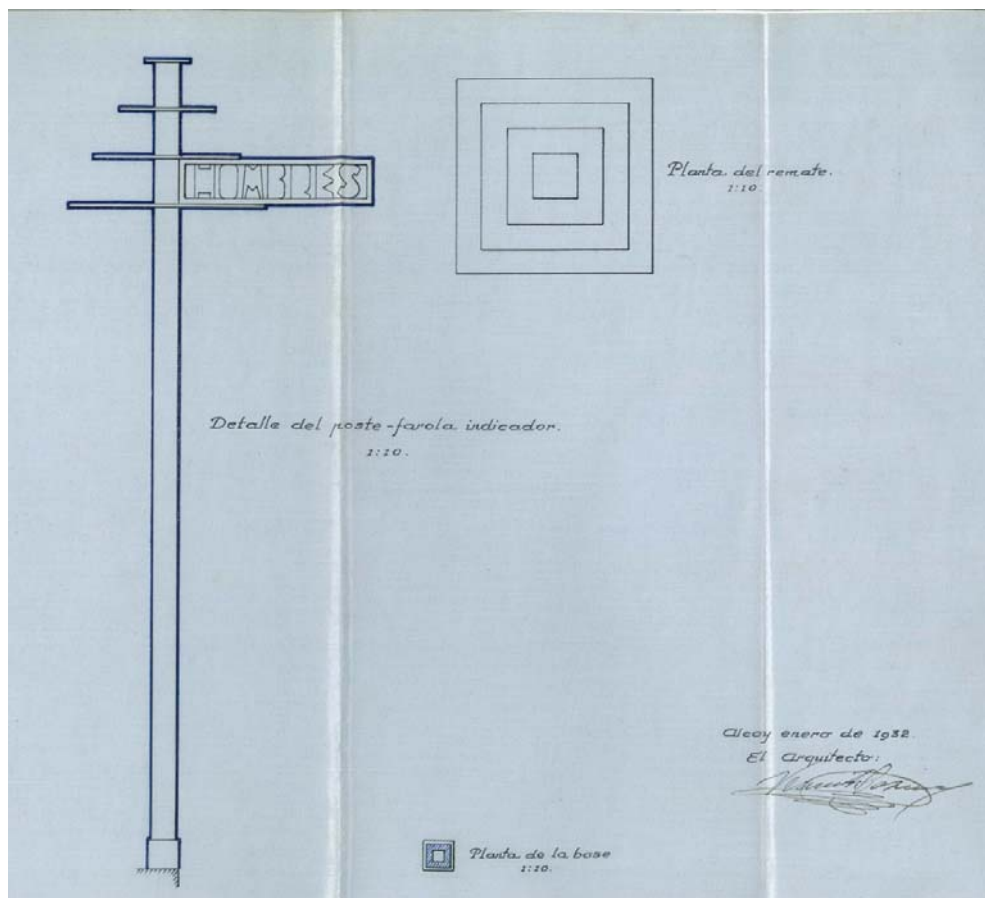


Fig. 429
Detalle del poste de la farola indicador del Evacuatorio Subterráneo.1932.
(AMA)



Proyectos para escaparates de locales comerciales. Alcoy

Fig. 430
(AMA expte. 5688/001)

Fig. 431
(AMA expte. 5688/003)

Fig. 432
(AMA expte. 5688/004)

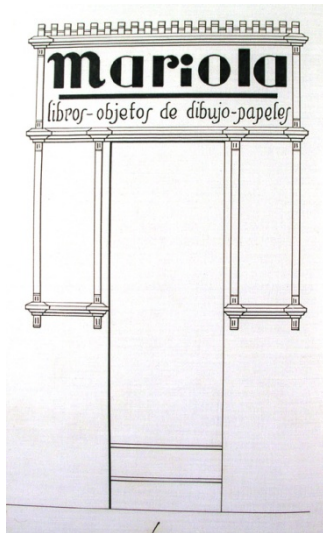
4. Los establecimientos comerciales

A principios del siglo XX en Europa y en los Estados Unidos de América se produjo una generalización masiva de productos y bienes de consumo de procedencia industrial que fueron accesibles a un número cada vez mayor de consumidores. Para ello se desarrollaron nuevos sistemas de venta y distribución de estos productos y por ejemplo, surgieron los grandes almacenes en las grandes ciudades, pero también se extendió enormemente la instalación de tiendas y locales comerciales en los bajos de los edificios de las calles mejor situadas estratégicamente.

Los productos industriales diseñados provienen de un lugar de fabricación generalmente lejano de los puntos de consumo directo. Las decisiones sobre las formas o sobre la simbología que deben tener tales productos suelen tomarse muy encima del lugar de la fabricación considerando muchas variables globales derivadas de análisis comerciales – entre ellas el gusto de los consumidores- que, al final del proceso del diseño, resultan desconocidas o casi quedan en el anonimato para el usuario del producto.



Fig. 433
 Proyecto de escaparate para la Tienda "El Miñó". S. Lorenzo, 15. Alcoy
 J. Aracil Aznar, arquitecto. 16/10/1930
 (AMA expte. 5688/034)



Proyectos para escaparates de locales comerciales. Alcoy

Fig. 434
(AMA expte. 5688/035)

Fig. 435
(AMA expte. 5688/046)

En la arquitectura la fabricación se reduce prácticamente a un producto generalmente único, para un reducido número de usuarios y las decisiones formales y simbólicas que tendrá el producto se producen entre agentes muy cercanos físicamente y ellos están muy determinados por su propia cultura estética.

Por lo tanto, es normal que los canales de distribución de los bienes de consumo de procedencia industrial, por su interés comercial, hagan posible una llegada más rápida de la cultura del diseño que aquella concerniente a la arquitectura que además, en comparación, requiere un periodo de fabricación más lento.

Los lugares del final de la cadena de distribución de los productos industriales – las tiendas y los grandes almacenes- algunas veces necesitan cierta coherencia con los productos que ofrecerán a los usuarios, al menos en términos de lenguaje visual. Así, cuando se trata de pequeñas tiendas o locales comerciales integrados en edificios surge la necesidad de decorarlos buscando tal coherencia. Las inversiones en interiorismo y escaparatismo son más asequibles económicamente que aquellas referidas a la arquitectura en donde la responsabilidad estética está mucho más comprometida.

Considerando entonces que las tendencias formales innovadoras en la arquitectura son más lentas en su llegada a los usuarios, más o menos alejados de los circuitos vibrantes de la cultura estética, en comparación a los bienes de consumo, más o menos diseñados industrialmente, corresponde tratar sobre los establecimientos comerciales antes que abordar la producción de la arquitectura en este análisis.

Desde la finalización del nuevo edificio del Ayuntamiento de Alcoy, situado en la Plaza de España, a principios del año 1863 el desplazamiento de la actividad ciudadana hacia el nuevo centro de la ciudad se iría produciendo paulatinamente hasta confirmarse efectivamente en las dos décadas que envuelven el cambio del siglo XIX al XX. La nueva localización en la Plaza de España del centro representativo de la ciudad materializado por el palacio comunal y por la posición de la iglesia arciprestal de Santa María -cuya fachada posterior pasaría a ser aquella más relevante simbólicamente, en contradicción con su planta y disposición urbana- hizo ganar valor como lugares estratégicos para la actividad ciudadana a las calles de San Nicolás y de San Lorenzo. Hasta entonces no habían sido más que calles extramuros que flanqueaban los caminos de acceso a la ciudad y por lo tanto, no tenían la honorabilidad que les proporcionaba la nueva centralidad de la ciudad.

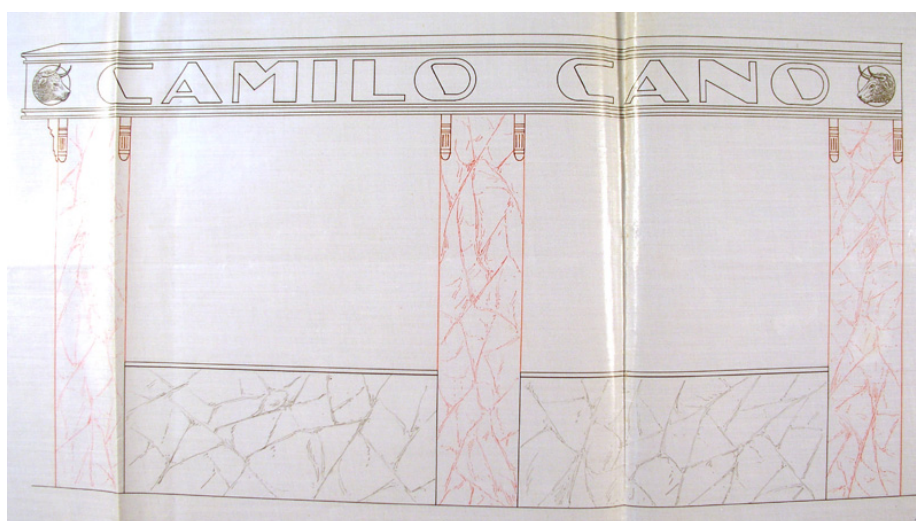
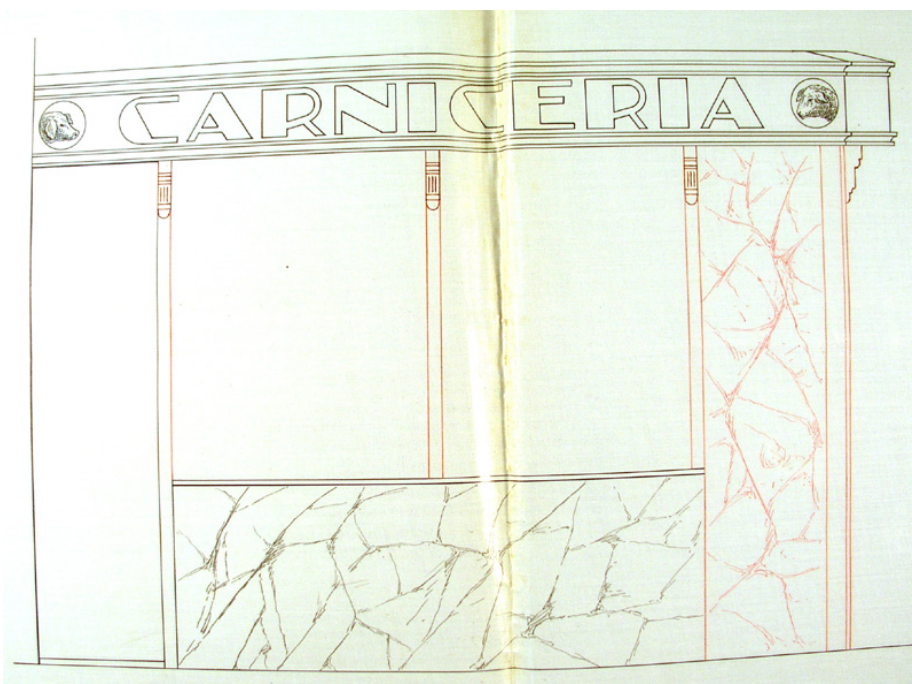


Fig. 436 y 437
 Proyecto de fachada de establecimiento comercial. Alcoy
 (AMA expte. 5688/039)

Parte de la burguesía alcoyana aprovecharía esta circunstancia para ir tomando posiciones en estos nuevos lugares y entonces, la adscripción a las corrientes formales *Art Nouveau* representaba el símbolo de su posición social en la vanguardia del progreso y por lo tanto, la afirmación de su modernidad.

Posteriormente, con la popularización del consumo de bienes, las actividades comerciales proliferaron en las ciudades con establecimientos fijos liberados así de las eventualidades de los días de mercado o de las incompatibilidades espaciales de los lugares artesanales o industriales en donde se fabricaban tales bienes.

Es curioso, por ejemplo, el significado del concepto de tienda de productos ultramarinos cuyo recuerdo nos llena de exóticos aromas, de atractivos envoltorios y envases de productos importados de lugares lejanos²⁷. La importación de productos de consumo exteriores también aportaba la fascinación de lo desconocido a través de la cultura comunicativa de aquello que se hacía fuera de las fronteras locales o nacionales, a través de la publicidad y de los embalajes de estos productos.

Pero si el *Art Nouveau* fue la expresión material de las posiciones burguesas avanzadas en la sociedad urbana, el progreso no se hizo popular y masivo hasta el encuentro del *Art Déco* con la estética de la máquina en la producción industrial de bienes de consumo. Paradójicamente, el diseño industrial hizo entonces avanzar las posiciones estéticas de la modernidad aún en marcos, ambientes y entornos historicistas, eclécticos y hasta modernistas llegando a condicionar las conductas sociales de todas las clases.

Entonces hubo algunos tipos de establecimientos comerciales que necesitaron revestirse de un contenedor moderno para expresar y transmitir con más efectividad su propia razón de ser. En Alcoy, con ocasión de la promulgación de las ordenanzas municipales de 1910, empiezan a archivar los primeros expedientes municipales sobre obras menores de manera clasificada. Eran siempre relativos a intervenciones en las fachadas a la vía pública de los edificios que pretendían la inclusión de un establecimiento con alguna actividad comercial o productiva en sus plantas bajas. Para garantizar el ornato o el decoro público se ordenaba la presentación de al menos un plano -la mayoría de las veces se trataba de un croquis demasiado esquemático- que obligaba al promotor de la operación a someterse al filtro de la autoridad estética y técnica municipal.

En el caso de Alcoy, los establecimientos comerciales de los que ha quedado alguna constancia gráfica administrativa o que han sobrevivido a los efectos del paso del tiempo y que representarían las tendencias en torno al *Art Déco* en el periodo comprendido entre el año 1925 y el año 1940, se podrían agrupar en los siguientes tipos: kioscos, bares y farmacias. Hubieron algunos establecimientos ligados a la moda: sombrererías, tiendas de abanicos (ver

²⁷ Ultramarinos: “Se dice de los géneros o comestibles traídos de la otra parte del mar, y más particularmente de América y Asia, y en general de los comestibles que se pueden conservar sin que se alteren fácilmente” REAL ACADEMIA ESPAÑOLA. <http://www.rae.es>. Diccionario de la Lengua Española 22ª edición 2001. <http://www.rae.es/drae/> [visita julio 2012]

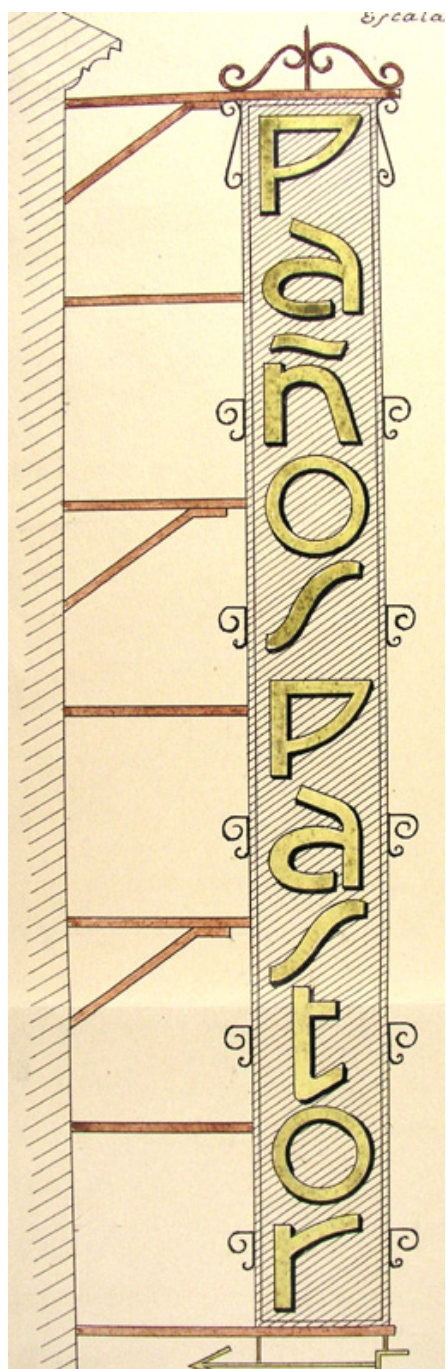


Fig. 438

Proyecto de rótulo para fachada

Este fue un rótulo proyectado para la fachada del edificio de la calle S. Lorenzo, 17. Alcoy en cuyos bajos estaba el establecimiento "Paños Pastor".

Anteriormente hubo otro proyecto para un rótulo luminoso que debía instalarse por encima de la cornisa del Teatro Calderón en la plaza de España (AMA expte. 5688/061)

figura 432), camiserías²⁸, etc. o comercios de telas y paños para la confección de trajes y vestidos, como por ejemplo el caso de la tienda “Paños Pastor” que llegó a solicitar la instalación de un gran rótulo luminoso con bombillas y tubos de neón para colocarlo en la Plaza de España, en el centro de la ciudad, sobre la fachada del Teatro Calderón, intentando emular así el estilo publicitario de la plaza Callao y de la Gran Vía madrileña²⁹.

Otro tipo de establecimiento que empezó a hacerse familiar en los paisajes urbanos de estos tiempos fueron las gasolineras. Los automóviles empezaban a generalizarse sobre todo para el transporte de mercancías, pero también para el transporte privado y público³⁰. El suministro de combustible para los automóviles empezó a hacerse efectivo por medio de simples surtidores colocados en las vías públicas cuya dimensión permitía la instalación de un depósito subterráneo y el propio surtidor. Dado que básicamente se trataba de una instalación industrial, el procedimiento administrativo municipal de Alcoy no requería de licencia de obras pero sí un permiso equivalente a las licencias de aperturas de establecimientos que controlaba el departamento de ingeniería. Es por ello que este tipo de instalaciones inicialmente no requerían de documentación gráfica. Los surtidores que succionaban el combustible desde el depósito subterráneo y controlaban el caudal servido al automóvil, eran aparatos comprados a fabricantes especializados y estaban dotados de una singular y coherente “estética de la máquina” a veces incluso más avanzada que las formas de los propios automóviles.

El primer surtidor de que se tiene constancia administrativa en Alcoy se colocaría en el cruce de la actual Alameda con la avenida del Puente de San Jorge. Se pretendía su instalación en el espacio de la acera de modo que los vehículos estacionaran junto a él en la calzada. Más tarde empezaron a concebirse este tipo de establecimientos dentro de un contenedor arquitectónico como una estación de servicio que ofrecería alguna cosa más que el simple combustible.

²⁸ Para la camisería “Gomis” situada en la calle San Lorenzo, se construyó un escaparate y una puerta de acceso con la sencillez racionalista integrando un gran rótulo con una tipografía absolutamente moderna diseñado todo ello extrañamente por José Cortés Miralles en 1939, un arquitecto que siempre fue muy parco y conservador en sus posiciones estéticas. Archivo Municipal de Alcoy, expediente 7563/043.

²⁹ El proyecto de este rótulo para “Paños Pastor” fue redactado por el arquitecto José María Mestre Asensio y su solicitud de licencia de instalación tiene fecha 4 de noviembre de 1933. Archivo municipal de Alcoy, expediente 5688/234. Este establecimiento comercial situado en la calle San Lorenzo, 17, se perpetuaría durante muchos años hasta el final del siglo XX en un nuevo edificio que se construyó en el mismo lugar en febrero de 1940 bajo un proyecto del arquitecto José Cort Bodí. Archivo Municipal de Alcoy, expediente 7563/058.

³⁰ En Alcoy, en el año 1933 se solicitó licencia para es establecimiento de una línea de autobuses urbanos entre la Plaza de España y la Alameda. Archivo Municipal de Alcoy, expediente 7519.

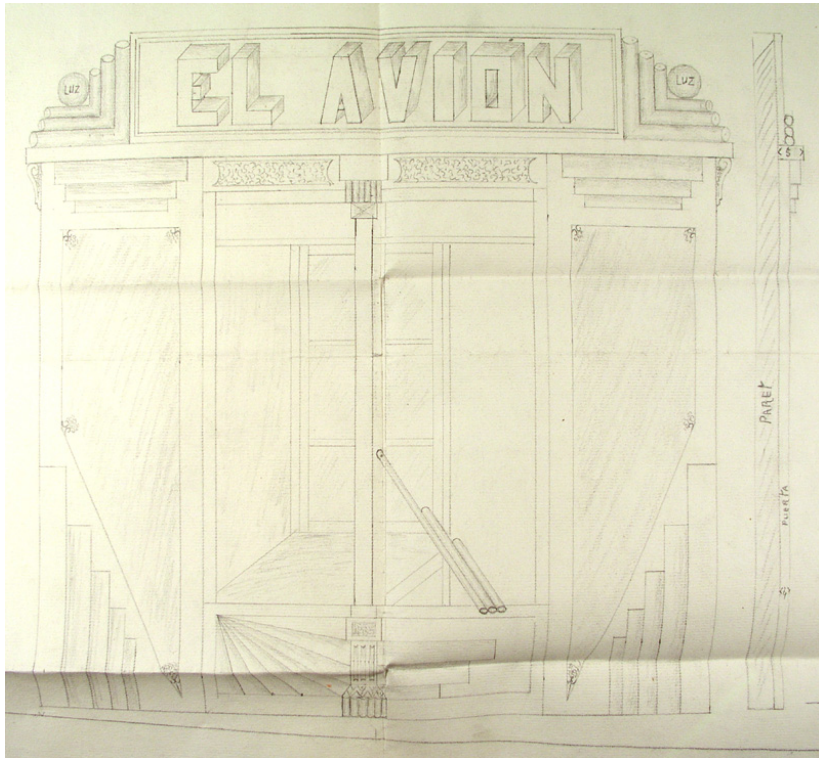


Fig. 439
Proyecto de escaparate para la tienda de productos para el hogar "El Avión". Alcoy
(AMA expte 5689/144)



Fig. 440
Proyecto de portada
(AMA Expte 5689/129)

El ejemplo más representativo de la modernidad corresponde al de un proyecto redactado por el arquitecto José Cort Bodí en enero de 1929 que se localizaba en los accesos al Puente de la Pechina³¹. Los otros ejemplos disponibles planteaban edificios todavía eclécticos o historicistas que no se atrevían a concebir un diseño formal adecuado a la maquinaria y los productos que contendrían³².

Las figuras **430**, **431** y **432** son una muestra de tres de los escaparates de tiendas que evolucionaban desde las costumbres formales del modernismo. Sin embargo, en las siguientes imágenes (fig. **433** a la **440**) podemos ver los croquis y los planos de algunos establecimientos ya con algunas características *Art Déco*, algunos solo con la contribución de la tipografía, otros, como el correspondiente a la tienda de la fábrica de bolsos, maletas y complementos de V. Soler Tormo (figura **433**), un establecimiento de productos de la moda y para los viajes, con una composición completa, o la carnicería de Camilo Cano (figura **436** y **437**), un comercio que necesitaba una imagen higiénica, limpia que expresara la última tecnología, con mármoles sofisticados, muy pulidos, con vetas dispuestas en diagonal, con composiciones sencillas y geométricas, tipografías elementales, etc. La humildad del croquis para la tienda “El Avión” (figura **439**) demuestra el coraje de un negocio dedicado a la venta de productos de *menage* para el hogar, no solo por la elección del propio nombre de la tienda sino por la clara apuesta por los neones, los elementos geométricos y los símbolos de esta moderna concepción de la vida.

³¹ De este proyecto se conserva únicamente una copia en papel en la que apenas se leen los trazos del dibujo, pero aún así pueden apreciarse rasgos de una arquitectura completamente instalada en la modernidad. No hay datos que aseguren que tal gasolinera llegara a construirse puesto que en su localización actualmente existe un edificio industrial construido en la postguerra que acoge actualmente a un conocido supermercado de alimentación. Archivo Municipal de Alcoy, expediente 5686

³² Hay dos expedientes más: el correspondiente a un proyecto redactado por el arquitecto Vicente Pascual Pastor en abril de 1936 (Archivo Municipal de Alcoy, expediente 7561/007) que proponía un edificio retrógrado con cubiertas de teja situado en la esquina de la Alameda (números impares) con la calle Joan Valls y otro, del arquitecto J. Peralta Aracil (Archivo Municipal de Alcoy, expediente 5686) de junio de 1936 para la esquina diagonalmente opuesta del mismo cruce de calles. Considerando las fechas de estas solicitudes de licencias podemos suponer que ninguna de estas gasolineras llegó a construirse.



Proyectos de kioscos. Alcoy

Fig. 441
(AMA expte 5688/084)

Fig. 442
(AMA expte. 5688/106)

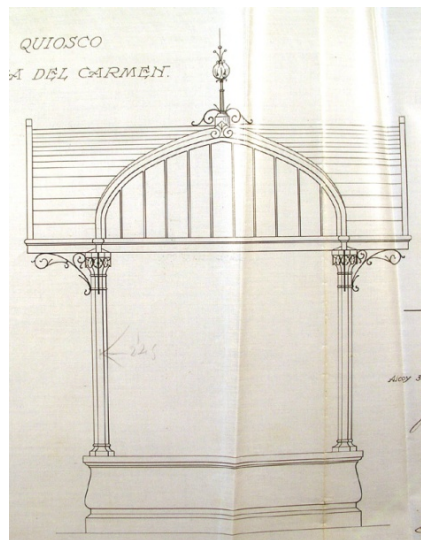
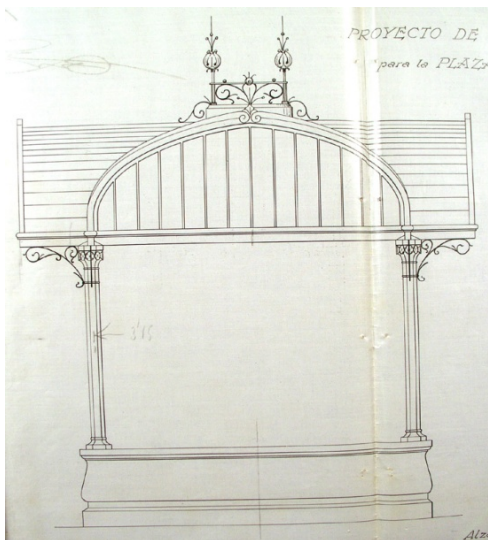
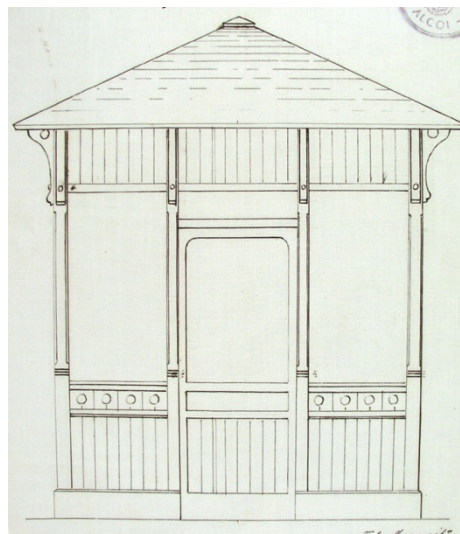


Fig. 443 y 444
Proyecto de Kiosco para C. Moltó Reig
situado en la Plaza del Carmen. Alcoy
(AMA expte. 7519/016)

Los kioscos

En Alcoy, hasta la construcción de los edificios para los mercados municipales en los tiempos de la postguerra civil, la venta de los productos, fundamentalmente de alimentación, se realizaba en la Plaza de España y en la *Plaça de Dins* con instalaciones desmontables que se iban disponiendo allí los días de mercado establecidos. Algunos establecimientos, como por ejemplo las carnicerías y las tiendas de productos ultramarinos se alojaron en los edificios de estas plazas o en otros colindantes. Sin embargo, hubo otros que arraigaron este carácter eventual del día de mercado para convertirse en permanentes bajo el amparo de la correspondiente licencia. Así fueron apareciendo los kioscos ya como construcciones pequeñas instaladas en las calles u otros espacios públicos como lugares de venta de productos estables.

Los primeros kioscos todavía recogían aquella idea formal de pabellón, incluso con elementos y materiales propios de este tipo constructivo: la estructura metálica, tanto en los soportes como en la cubierta, con rasgos eclécticos más o menos cosmopolitas, pero también se fueron produciendo diseños quizás menos pretenciosos, contruidos en madera y concebidos aún con interpretaciones muy veladas de la arquitectura de los pabellones.

Fundamentalmente eran kioscos que se dedicaban a la venta de productos alimenticios para el ocio, pequeños bares o heladerías y floristerías cuyo uso ha seguido caracterizándolos hasta la llegada del dominio de la prensa, que actualmente ha acaparado su uso como casi característico. Los kioscos fueron un ingrediente muy popular en la vida urbana de la ciudad cuya importancia mereció su inclusión crítica en la falla del año 1934 (ver figura 425).

En el mes de febrero de 1931 se solicita licencia para la construcción de un kiosco en la Plaza del Pintor Gisbert (El Parterre) redactado por el arquitecto Joaquín Aracil Aznar. Sorprendentemente, este kiosco presenta una imagen asimilable al *Art Déco*. Conviene tener presente que el Puente de San Jorge se inaugurará un mes después.

Los planos de la documentación presentada al Ayuntamiento de Alcoy no tienen buena factura con respecto a los trazos de los dibujos y esta obra no es un ejemplo de alta calidad formal, pero las intenciones sí son muy claras. Solamente existen dos dibujos (Figuras 445 y 446) correspondientes al alzado frontal y al lateral. En uno de ellos se observa el gran interés que había por clarificar rotunda y pormenorizadamente los sofisticados materiales que se iban a emplear mediante las flechitas que referenciaban una leyenda adjunta.

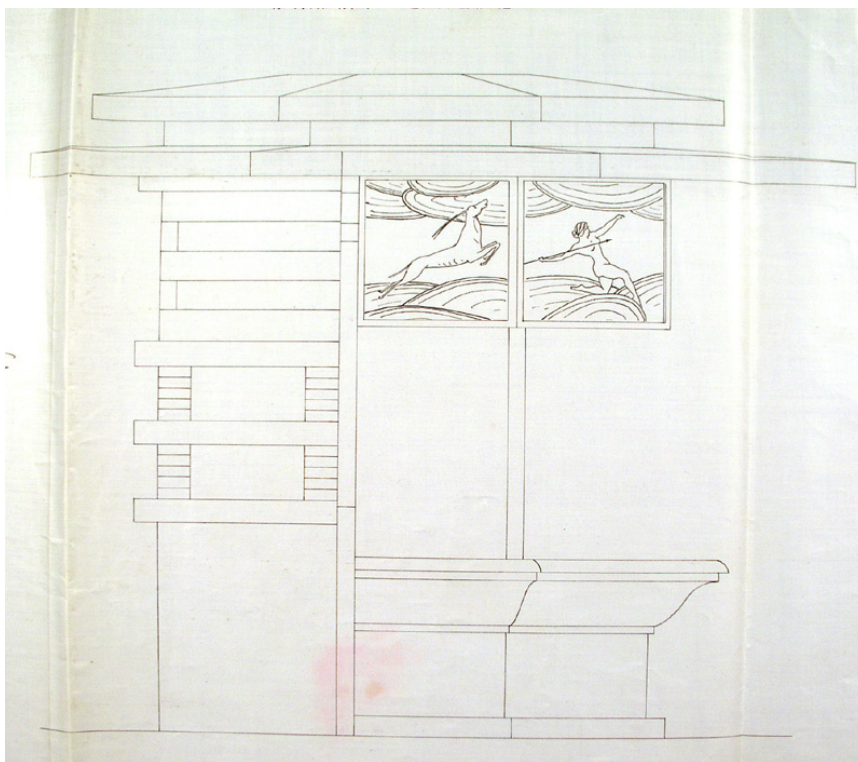
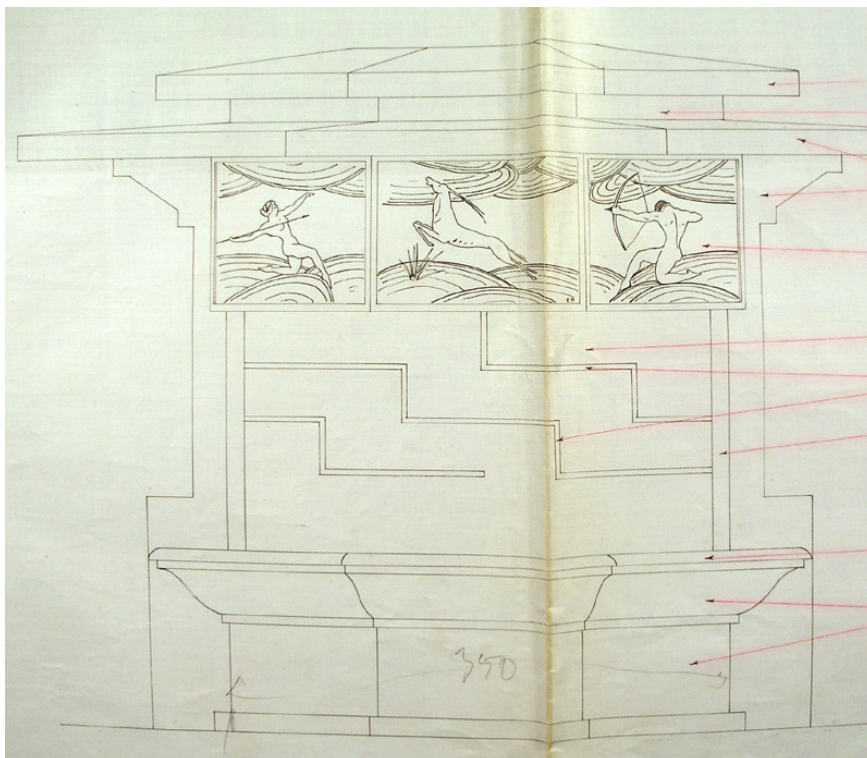


Fig. 445 y 446
Proyecto de Kiosco para el Parterre (Pza. Pintor Gisbert). Alcoy
Alzado frontal y lateral
Joaquín Aracil Aznar , arquitecto. Febrero de 1931.
(AMA Expte. 5667/009)

Se trata de un pequeño edificio de planta octogonal que recuerda más a un objeto de adorno para colocar sobre un mueble, como una preciosa cajita, que a un edificio en su concepto académico. No obstante, este kiosco de nuevo tendría que ser el objeto precioso del jardín del Parterre. Incluso el remate superior de la cubierta a ocho aguas recuerda a un pomo de la tapadera de un pequeño contenedor.

Luego aparece un interés compositivo en hacer ver la posición volada de la cubierta en la zona abierta del kiosco, sobre la barra del mostrador, como un alarde técnico que también es propio de la modernidad, reforzado por dobles aleros con molduras geométricas voladas que producirán sombras que aligerarán su peso. Por último, existe una voluntad ornamental sofisticada en el empleo de elementos geométricos zigzagueantes realizados tanto en mármoles singulares como con tubos de neón para la iluminación. También aparecen unos paneles figurativos que rematan el friso superior del kiosco en donde puede apreciarse la influencia de las corrientes escultóricas del *Art Déco* como aportación ornamental a los edificios.



Fig. 447
Proyecto para la fachada de un bar. Alcoy
Vicente Valls Gadea, arquitecto. Marzo de 1930.
(AMA Expte. 5688/030)

Los bares y los cafés

Los productos *Art Déco* tienen que mirarse desde la óptica que imprimió un nuevo estilo de vida que iba extendiéndose por amplias capas de la sociedad occidental. Un estilo de vida que además, necesitaba proclamar públicamente el abandono del mundo de ayer, enterrado bajo los efectos de la Primera Guerra Mundial, y expresar por fin que las gentes ya eran modernas, que poseían el progreso y que cabía un nuevo enfoque humanista derivado del placer de vivir.

Esta actitud tenía que ser celebrada también públicamente en los espacios de la vida urbana y entre otros muchos establecimientos, los bares y los cafés se exportaron de las metrópolis a las ciudades medias y pequeñas para ofrecer, en algunos casos, la imagen de la fascinación cosmopolita.

Este tipo de establecimientos requería de equipamiento especializado para producir los servicios demandados por los clientes y ello implicaba la incorporación al paisaje de su interior de aparatos, máquinas y recipientes con un alto grado de diseño industrial. Pero además, los servicios que podían ofrecerse se servían por personas que debían vestirse y comportarse de manera adecuada y coherente con esa imagen cosmopolita que debían presentar y que, de esta manera, también obligaba a los clientes. De modo que todo el ámbito de esta escena moderna debía contemplarse completamente en el proyecto del establecimiento. Por lo tanto, el interiorismo y la imagen exterior de local cobraban una importancia muy considerable para el éxito del negocio.

En Alcoy, en el periodo entre el año 1925 y el año 1940, a partir del Kiosco del Parterre anteriormente descrito, hay solamente tres establecimientos reseñables desde la visión *Art Déco*. Documentalmente las actuaciones sobre estos establecimientos solo constatan las actuaciones realizadas en las fachadas del edificio en donde se albergarían.

El primer ejemplo es un pequeño caso que nos muestra la visión placentera de la decoración como reclamo (ver figura 447). Aquí se consigue con el uso esquemático de ciertos elementos arquitectónicos a los que se les ha quitado la rigidez académica apoyándolos con materiales aparentemente sofisticados.

A finales de los años ochenta del pasado siglo XX desapareció un buen ejemplo claro de un establecimiento perteneciente a este comportamiento *Art Déco*: el bar “Los Arcos”. Este bar estaba situado en la calle San Juan nº 1, en la salida arqueada de la *Plaça de Dins*. El bar existía desde 1904 en tal lugar, pero su propietario decidió reformarlo. El proyecto de esta reforma fue redactado por el arquitecto Camilo Grau Soler a finales de 1932³³.

³³ La solicitud de licencia de obras del Bar Los Arcos es del 3 de enero de 1933. Archivo Municipal de Alcoy, expediente 5688/036

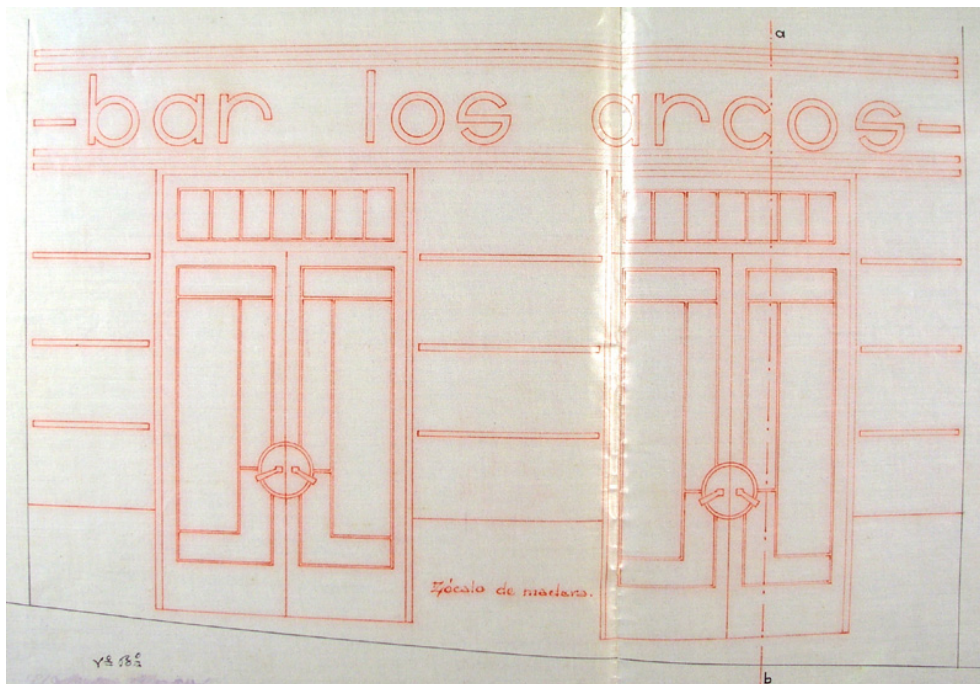


Fig.448
Proyecto de fachada para el Bar "Los Arcos"
Calle S. Juan, 1. Alcoy. Camilo Grau Soler, arquitecto. 3 de enero de 1933
(AMA)



Fig. 449
Fachada del Bar "Los Arcos" de 1933 a 1988 (desmontada)
(JFPS 1985)

De una manera absolutamente digna el proyecto contemplaba una actuación de reducidas dimensiones en uno de los bajos de un edificio histórico bastante contundente. Se trataba de reformar la fachada, establecer una barra con espacio para clientes de pie únicamente y una pequeña cocina posterior a la barra a la que se accedía desde el zaguán del edificio. En la planta primera tenían un pequeño local para clientes sentados a los que se servía a través de la escalera del edificio. La explotación del bar cambió en 1940 a una empresa familiar que regentó el establecimiento hasta su desaparición. Los camareros impecablemente vestidos, peinados y acicalados perfectamente podían invitar a pasar a una mesa comunitaria instalada en la cocina si la confianza estaba asegurada. Pero si la calidad de los cócteles y de las viandas de los aperitivos era absolutamente sofisticada, la calidad de los materiales, también en la decoración, incluidos los uniformes del personal, era honrada, modesta e intachable. No obstante ello, este local consiguió una calidad escénica y un trato en la construcción de sus elementos materiales sobresaliente.

Una composición de un aplacado horizontal con juntas remarcadas por tiras de distinto color sorprendía en un ambiente tan histórico. El magnífico trabajo de imitación pintada de los veteados de los mármoles verdes y cremas dispuestos con despieces arquitectónicos para que el propio material fuera de por sí el ornamento, con el aporte de una tipografía vanguardista y un diseño de las puertas con despieces geométricos caprichosos bastaron para ofrecer una imagen de modernidad que resistió más de sesenta años. Los materiales del revestimiento aplacado de la fachada eran tableros de fibrocemento que bien protegidos y con un acabado brillante, suplantaban la personalidad del material para el visitante no experimentado. Cuando la actividad cesó al final del siglo XX, la restitución de las condiciones originales del edificio fue muy sencilla como puede apreciarse en la figura 450. Efectivamente fue como desmontar un decorado escénico.



Fig. 450
Fachada actual de la ubicación del antiguo Bar Los Arcos
(RPM 2012)

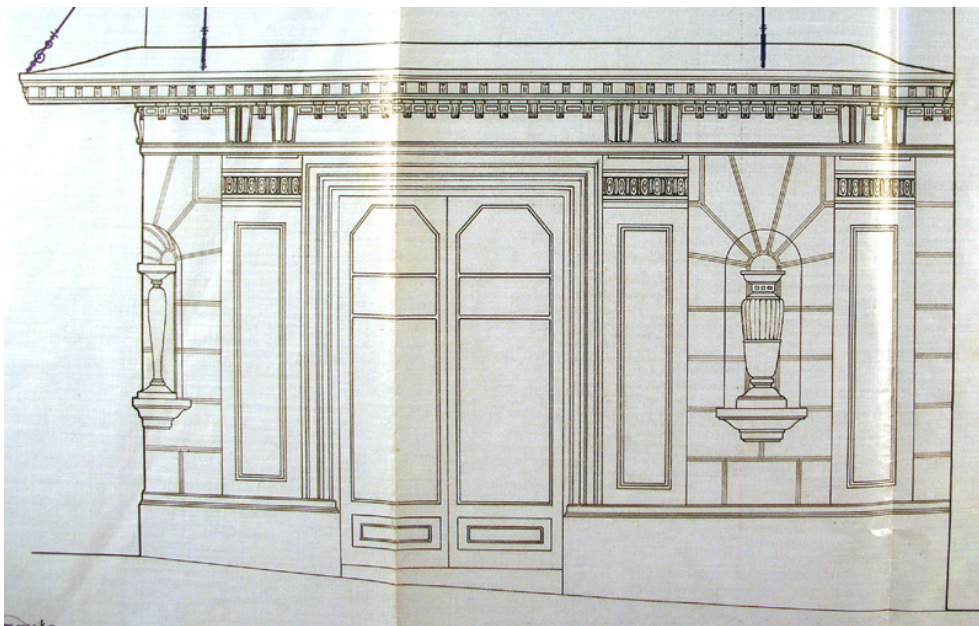
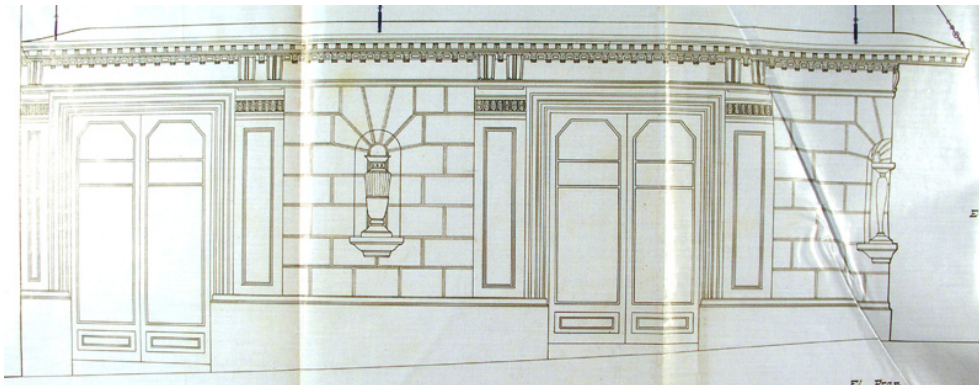


Fig. 451 y 452
Proyecto de reforma de fachada para la Confitería el Campanar
Plaza de España. Alcoy
Vicente Valls Gadea, arquitecto. Marzo 1933
(AMA Expte. 5668/019)

En el último lugar cronológico hay que citar la Confitería “El Campanar” que aunque comenzó como tienda de dulces y pasteles de fabricación propia, acabó incluyendo una cafetería que perduró alrededor de setenta años hasta su reciente desaparición. El 29 de marzo de 1933 se solicitó la licencia de obras para modificar la fachada del edificio sito en la Plaza de España, en la esquina entre el *carreró de don Simó* y la alineación de la calle Mayor.

El proyecto redactado por el arquitecto Vicente Valls Gadea planteaba unos alzados eclécticos con elementos decorativos acordes con esta tendencia que tanto caracterizaba al arquitecto en esos tiempos. El proyecto recogía una marquesina sobre la acera en todo el perímetro del edificio. Pero la aportación más moderna de esta actuación se produjo poco después cuando se encargó a E. F. Escofet -empresa fabricante de pavimentos hidráulicos de larga proyección- el diseño y la construcción del pavimento de la acera circundante del establecimiento. El pavimento se realizó con los materiales de un terrazo realizado “in situ”, con detalles geométricos en varios colores y con el anagrama del negocio que permaneció impecable hasta su reciente desaparición³⁴.

Las farmacias

Las Ordenanzas Municipales de la Ciudad de Alcoy aprobadas por el Gobernador Civil Provincial el 26 de mayo de 1900 son el primer instrumento legal que establece la obligación de comunicar fehacientemente al Ayuntamiento la instalación de una oficina de farmacia³⁵. Las regulaciones en materia de farmacias surgen en España a partir de la Ordenanza de 1860, pero no será hasta los años veinte del pasado siglo cuando se estabilizarán prácticamente como las conocemos ahora, después de varias leyes.

La generación de estos establecimientos proviene de la aglomeración urbana y en consecuencia de los problemas sanitarios que ésta produjo. Las epidemias de cólera del final del siglo XIX son un claro ejemplo de estas consecuencias que provocaron un cambio radical en las políticas sanitarias.

Los establecimientos sanitarios en general debían garantizar su eficiencia a través de la higiene en todos los campos desde la arquitectura, el interiorismo, los productos utilitarios de sus prácticas habituales y hasta en los modos de vida a desarrollar en el propio interior de estos hábitats. Las farmacias no escapaban a estos nuevos hábitos. Como laboratorios fabricantes y distribuidores de medicinas al por menor, su función higiénica no solamente debía ser efectiva sino que además debía expresarse en el propio lenguaje de sus espacios. Entonces, no había imagen más adecuada que aquella perteneciente al lenguaje formal asociado a un laboratorio avanzado, con el uso de signos del código formal de los elementos que le eran propios, de su

³⁴ Archivo municipal de Alcoy, Expedientes 5688/019 y 5688/037.

³⁵ Artículo 22 de las Ordenanzas municipales de Alcoy de 1900. Archivo municipal de Alcoy.



Fig. 453
Proyecto de fachada para la Farmacia del Campanar
Calle Mayor – Plaza de España. Alcoy
Joaquín Aracil Aznar, arquitecto. 20 junio de 1930
(AMA)



Fig. 454
Aspecto de la reciente restauración de la fachada de la Farmacia del Campanar
(RPM 2012)

instrumental y de las máquinas que pertenecían al ramo de esta especialización científica de carácter industrial, higiénica, limpia y por lo tanto, saludable. Y ello no se debía solamente a la necesidad de convencer al usuario en términos sanitarios sino porque precisamente era necesario expresar el progreso, la investigación avanzada y el desarrollo científico directamente ligado con las últimas tecnologías del campo farmacéutico.

Todo ello sólo se podía comprender a través del uso del lenguaje que más comunicaba esta relación con el progreso: el lenguaje de la modernidad.

Así pues, aquellas primeras boticas que con cierto carácter populista habían tomado prestados elementos de los códigos historicistas para acercarse a la ciudadanía desde la nostalgia o la costumbre, se vieron en competición con extraños locales comerciales inmaculados, sencillos, bien iluminados, con las últimas creaciones tipográficas y, si acaso, con decoraciones geométricas más cercanas a los quirófanos hospitalarios y a los laboratorios químicos. Hasta los personajes más conservadores de la tradición artística podían entender la eficacia de este lenguaje moderno de la arquitectura y del diseño industrial aplicado a estas funciones sanitarias, también en su aspecto simbólico, gracias a lo cual han permanecido sin sufrir demasiadas tropelías hasta nuestros días.

La primera actuación moderna en las oficinas de farmacia corresponde a la Farmacia Nova de la localidad de Porriño en Galicia realizada bajo el proyecto del arquitecto Antonio Palacios³⁶. También en Alcoy aparecieron algunas nuevas farmacias que adoptaron el lenguaje de la modernidad con ciertos aires *Déco*, mientras otras seguían utilizando elementos de códigos históricos. Cuatro farmacias son las protagonistas de este comportamiento en el panorama de la ciudad de Alcoy. Entre 1925 y 1940 esta cantidad de farmacias suponía un porcentaje superior al cincuenta por ciento de los establecimientos de este tipo. Y aunque probablemente habría algún otro ejemplo más contemporáneo, tres de ellas tienen todavía presencia fija en la actualidad, aunque han llegado en diversos estados y la mayoría con profundas modificaciones.

La Farmacia de “El Campanar” situada en el inicio de la calle Mayor junto a la Plaza de España, presenta un proyecto de reforma del escaparate que implicaba un ensanchamiento de los huecos de la planta baja del edificio. El proyecto fue redactado por el arquitecto Joaquín Aracil Aznar para el farmacéutico Rafael Boronat Aracil. El proyecto comprendía un aplacado de mármoles vistosos con una gran profusión de rótulos alusivos a la actividad. Éstos contrastan, a la madera moderna, con la humilde historicidad del edificio en donde se ubica la farmacia. Este establecimiento, regentado todavía por la saga familiar, ha restaurado recientemente la fachada y los interiores del proyecto de 1930³⁷.

La operación más audaz y ambiciosa para este tipo de establecimientos fue la llevada a cabo por el farmacéutico Santiago Vitoria Lluch a finales de 1930. Sobre un edificio de corte modernista situado en la calle *Mossén Torregrosa* nº 11, no demasiado antiguo, encargó una reforma completa de la fachada al arquitecto Vicente Valls Gadea para establecer allí su laboratorio y su oficina de Farmacia.

³⁶ PÉREZ ROJAS, Javier. *Art Déco en España*. Cuadernos de Arte Cátedra. Editorial Cátedra, S. A. Madrid 1990, p.215.

³⁷ Archivo municipal de Alcoy, expediente 5688/031

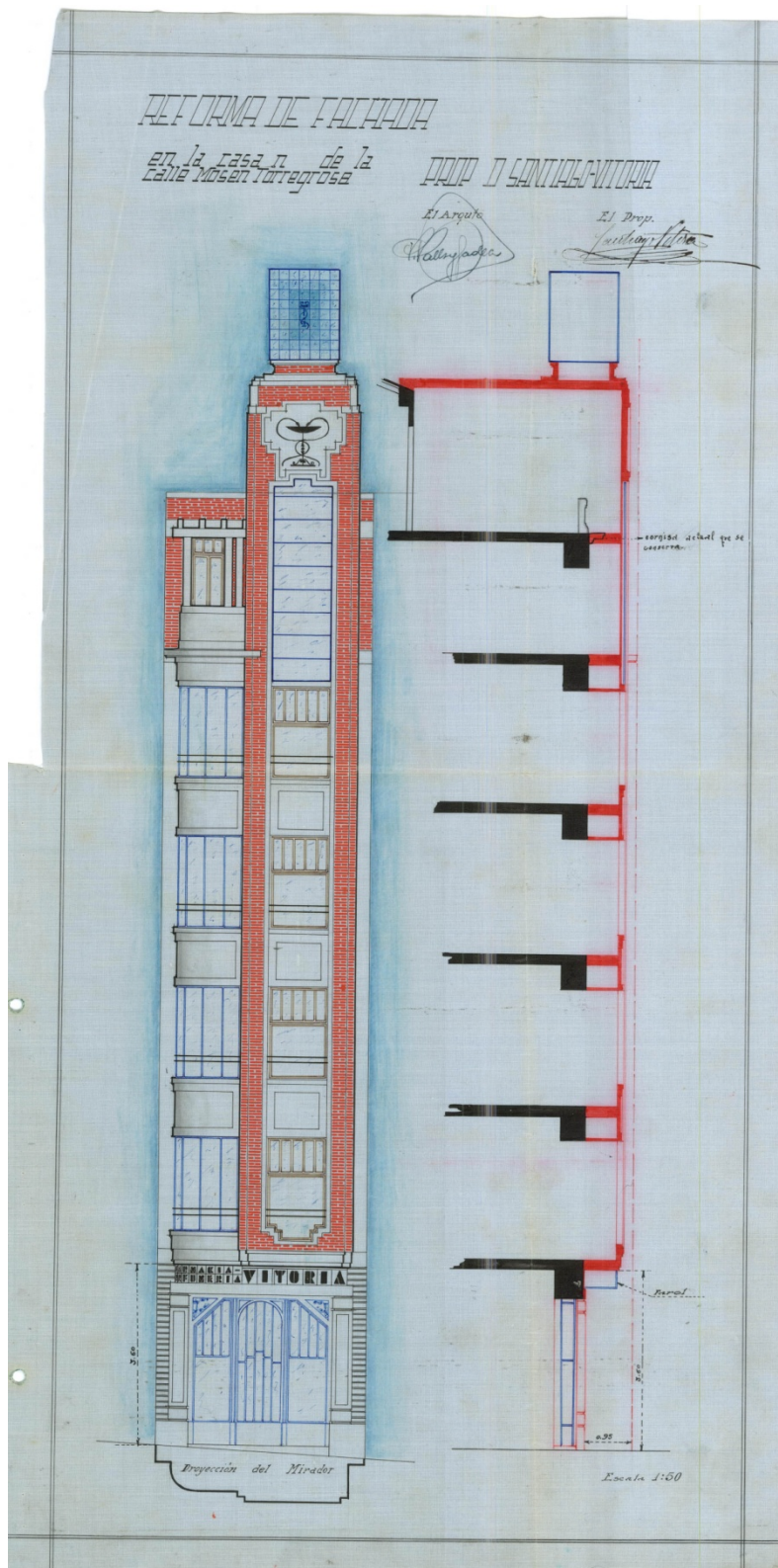


Fig. 455
Alzado y sección del primer proyecto de reforma de fachada para la Farmacia Vitoria
Calle Mossén Torregrosa, 11. Alcoy
Vicente Valls Gadea, arquitecto. 8/10/1930
(AMA)



Fig. 456
Perspectiva del primer proyecto de reforma de fachada para la Farmacia Vitoria
Calle Mossén Torregrosa, 11. Alcoy
Vicente Valls Gadea, arquitecto. 8/10/1930
(AMA)

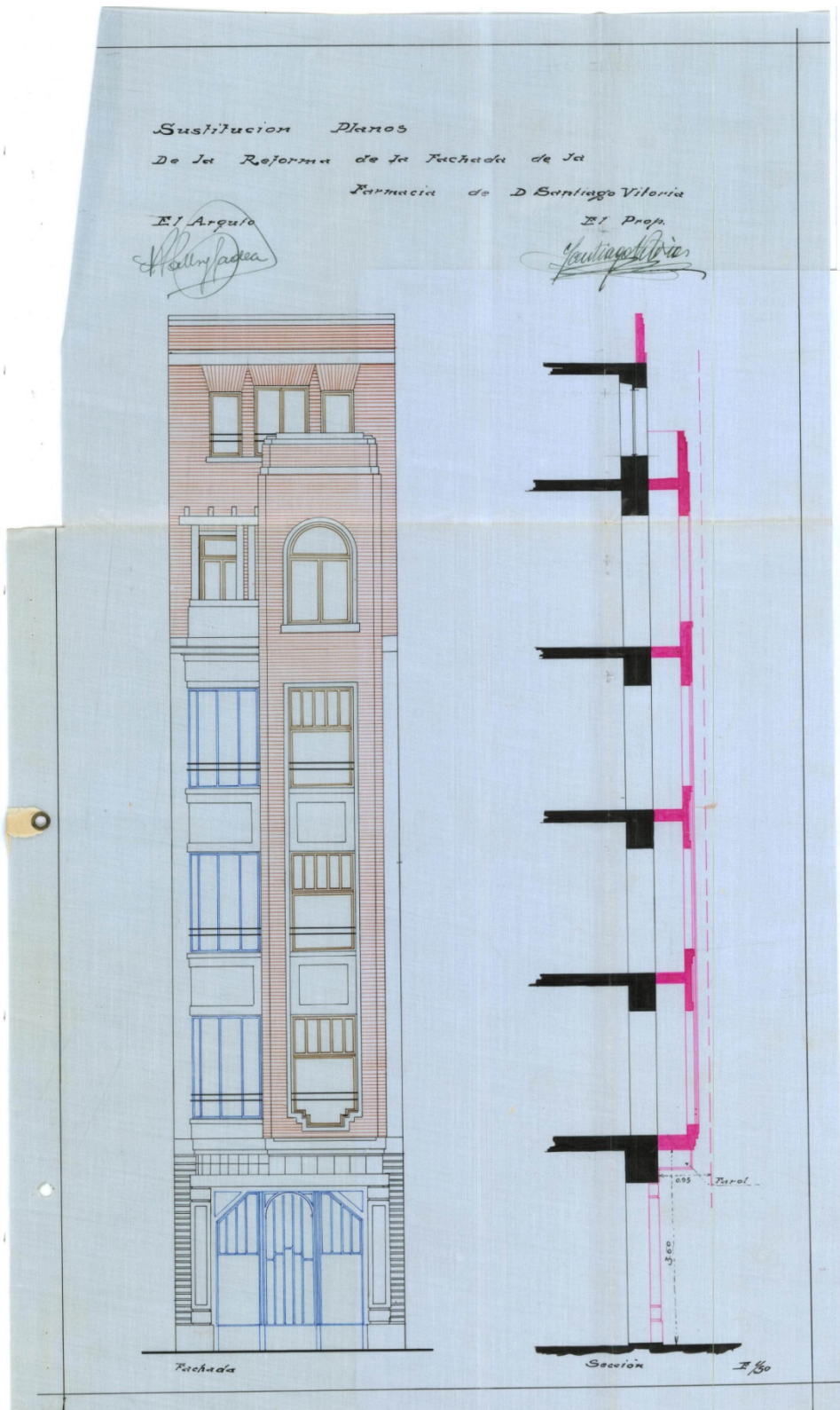


Fig. 457
Alzado y sección del segundo proyecto de reforma de fachada para la Farmacia Vitoria
Calle Mossén Torregrosa, 11. Alcoy
Vicente Valls Gadea, arquitecto. 11/11/1930
(AMA)

El edificio tiene una fachada estrecha que se encuentra prácticamente en el centro del lienzo de la fachada de la manzana, en una calle cuyo ancho se va abriendo hacia la calle San Lorenzo en el cruce con la calle San Francisco. Por lo tanto, el desafío era trabajar en una fachada estrecha cuya visión fundamental era tangencial desde los extremos de la calle. Sin embargo, desde el punto de vista comercial, interesaba la visión desde la calle San Lorenzo donde la calle *Mossén Torregrosa* tiene el ancho mayor.

La apuesta del propietario es clarísima, partiendo de un edificio modernista (obsérvese en la figura 458 cómo emerge el antiguo remate de la fachada) requiere a un arquitecto cuya producción ha sido fundamentalmente eclecticista y si acaso regionalista, un proyecto luminoso, de corte geométrico y moderno para su negocio.

El primer proyecto entregado tiene fecha del 8 de octubre de 1930 y plantea un edificio de composición marcadamente vertical, de ladrillo de cara vista, con grandes voladizos que emergen de la alineación del plano de fachada del conjunto, con un impresionante remate como si se tratara de un pequeño rascacielos que se escapa de la tiranía de la manzana histórica.

A la petición de licencia de obras del 9 de octubre de 1930 se le requirió al arquitecto a que *"...se declare previamente si se puede considerar o no monumental la fachada que figura en dichos planos a los efectos del artículo 183 de las Ordenanzas Municipales."*³⁸.

La pretensión de monumento a la que se acogía veladamente el arquitecto, con el entusiasmo del propietario, se extrae de la lectura del artículo 183 de tales Ordenanzas:

"Art. 183. Más allá de la elevación marcada en los artículos anteriores, no podrá subir pared alguna del edificio. Sólo se permitirá la colocación de un antepecho calado, de hierro u otro material, de un metro de altura.

En las fachadas de los edificios de carácter monumental, se permitirá elevar sobre las alturas totales de fachada, pabellones, miradores, torrecillas o cúpulas, con tal de que no se dediquen a viviendas dichos cuerpos elevados."

El arquitecto estaba acostumbrado a estos incidentes con la municipalidad pues ya consiguió tres años antes una torreta en el edificio casi contiguo, justo en la esquina de la *Mossén Torregrosa* con la calle San Juan como se observa a la derecha de la imagen 458. En el caso de la Farmacia Vitoria tuvo que reformar el proyecto eliminando el remate superior con fecha 11 de noviembre de 1930. Aún así, se le requirió a que transformara el nuevo remate superior para que fuera calado, pero la realidad fue que el edificio no se coronó con ninguno de los remates proyectados sino que mantuvo finalmente la coronación de la antigua fachada modernista situada en el plano posterior de los voladizos coincidiendo con la alineación de la calle. Habría que hacer notar que el edificio colindante por la izquierda fue construido un año antes de esta extraordinaria actuación bajo proyecto del mismo arquitecto

³⁸ Archivo Municipal de Alcoy, expediente 7548/014.



Fig. 458
Estado actual del edificio de la Farmacia Vitoria.
Calle Mossén Torregrosa, 11. Alcoy
Vicente Valls Gadea, arquitecto. 11/11/1930
A la derecha el edificio esquina con la calle S. Juan del mismo arquitecto
(JFPS 2011)

El 16 de octubre de 1931, el farmacéutico José Grau Soler solicita licencia de obras para reformar la fachada para colocar la portada de su farmacia en la actual avenida del País Valencià nº 8, con el proyecto redactado por su hermano, el arquitecto Camilo Grau Soler. Esta farmacia ha sido reformada en su interior y recientemente han modificado sus puertas originales de acceso, no obstante mantiene el aplacado de las jambas y el dintel con los mármoles veteados y con los rótulos con la tipografía original.

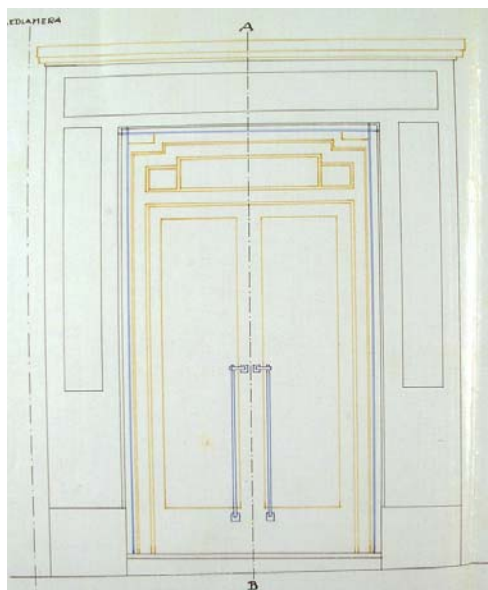


Fig. 459 y 460
 Fachada de la Farmacia Grau. Av. País Valencià, 8. Alcoy
 Camilo Grau Soler, arquitecto. 16/10/1931. Propietario José Grau Soler (AMA Expte. 5688/048)

Camilo Grau Soler diseñó otra portada para la Farmacia Sastre situada en la calle San Nicolás nº 109 en agosto de 1932, pero su intervención ha desaparecido a pesar de que la farmacia permanece en el mismo lugar.

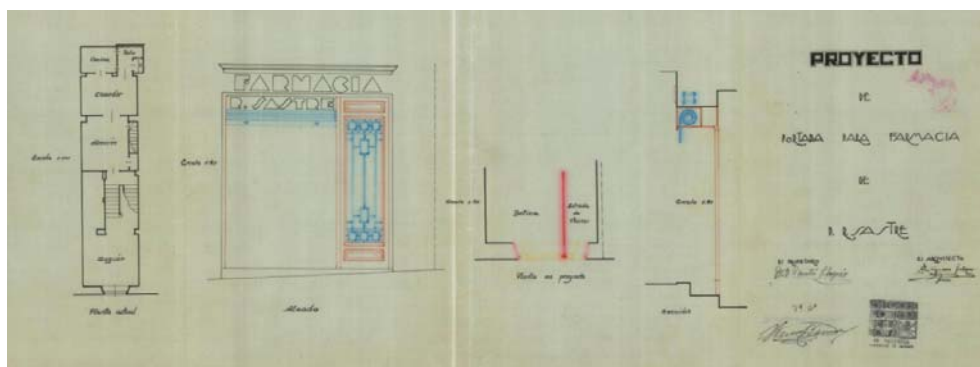


Fig. 461
 Farmacia Sastre, S. Nicolás, 109. Alcoy
 Camilo Grau Soler, arquitecto. Agosto 1932
 (AMA expte. 7552/071)

La instalación de la Farmacia Central en los bajos del edificio de la esquina de las calles Santo Tomás y *Escola* fue solicitada el 29 de septiembre de 1936. No había documentos gráficos puesto que la actuación no afectaba a la fachada.

Aunque unos de los establecimientos comerciales característicos del *Art Déco* sean los cines, tal y como hemos visto en las principales ciudades españolas, en Alcoy no se construyó ningún cine atribuible a este lenguaje. Pocos años después de la Guerra Civil se construyeron el Cine Avenida del arquitecto Joaquín Aracil y el Cine Goya del arquitecto Roque Monllor. Pero a pesar de lo que expresan algunos historiadores, probablemente influidos por la luminosidad de los dibujos de los proyectos o por el uso de ciertas cerrajerías más o menos identificables o por la fuerza simbólica que el cine imprimió como ventana hacia la modernidad, estos edificios fueron una regresión en el lenguaje formal hacia el terreno que la cultura del nuevo régimen estableció³⁹.

Y una agradable nota de color para el estilo de vida urbano de Alcoy en esos tiempos fue un *Music Hall* para el que se solicitó licencia de obras en marzo de 1936. El proyecto se situaba en la esquina de la avenida del Puente de San Jorge con la calle Doctor Sempere, frente a la villa que actualmente acoge al Centro educativo "*El Teix*". Era un edificio proyectado por el arquitecto José María Mestre Asensio, desarrollado en dos plantas, con una estructura metálica importante que disponía de una gran marquesina en la fachada y un elemento saliente parecido a un kiosco abierto al exterior. En el interior predominaba el espacio de la sala de baile y el café. En los dibujos del proyecto hay unas tímidas referencias a elementos *Déco* que no refuerzan contundentemente el atractivo de la función del edificio⁴⁰. No llegó a construirse según este proyecto seguramente por el incipiente estallido de la Guerra Civil.

³⁹ Joaquín Aracil Aznar firmó un proyecto en mayo de 1936 para un cine de verano situado en la Alameda que básicamente contenía el diseño de la pantalla, Archivo Municipal de Alcoy, expediente 7561/02. También proyecto un extrañísimo cine en el solar resultado de la demolición de la Iglesia de San Agustín en la Plaza de España en junio de 1940. Archivo municipal de Alcoy, expediente 7563/061.

⁴⁰ Este edificio no llegó a construirse hasta 1945 con variaciones importantes sobre este proyecto original. Fue muy popular hasta su funesto fin motivado por una sobrecarga de edificación que se construyó en las plantas superiores. El 2 de noviembre de 1951 se desplomó. Se conocía con el nombre de la *Marquesina de Rafelet*. Archivo Municipal de Alcoy, expediente 7561/02.

5. Los oficios y los productos industriales para la construcción La cerrajería

Durante la última década del siglo XIX y la primera del XX la estructura productiva del ramo de la construcción se había sistematizado en un conjunto de oficios relativamente estable: albañiles, canteros, estucadores, yeseros, carpinteros, cerrajeros, etc. y el sistema de los oficios era muy semejante al de la actualidad. Estos oficios se habían organizado a partir de la fuerte demanda de vivienda del final del siglo XIX promovido por la aglomeración en las ciudades de la mano de obra que había provocado la industrialización.

El sistema de los oficios de la construcción de entonces quizás era más compacto que ahora, puesto que los elementos fundamentales de un edificio estaban en manos de muy pocos oficios y sobre todo, en manos de oficiales capaces de casi todos ellos. No obstante, a pesar de que la construcción requiere de procedimientos muy artesanales, ya que la intervención de la mano de obra sigue siendo decisiva, hubo oficios que lograron un alto nivel de especialización. La formación de los maestros de obras y fundamentalmente de los arquitectos derivaba en edificios construidos con técnicas constructivas muy concretas pero con un repertorio de estilos muy variado, fruto de la cultura estética del momento.

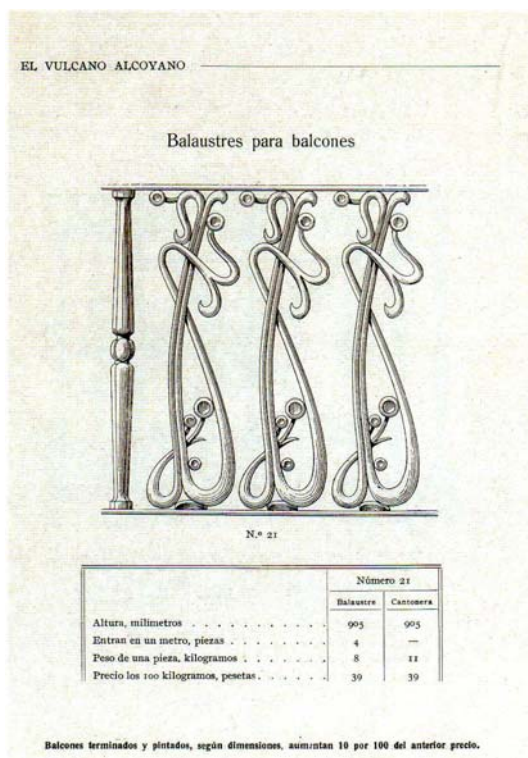


Fig. 462
Página del Catálogo de productos de la empresa "Rodes Hermanos. El Vulcano Alcoyano"
(AMA Expte. R-27844)

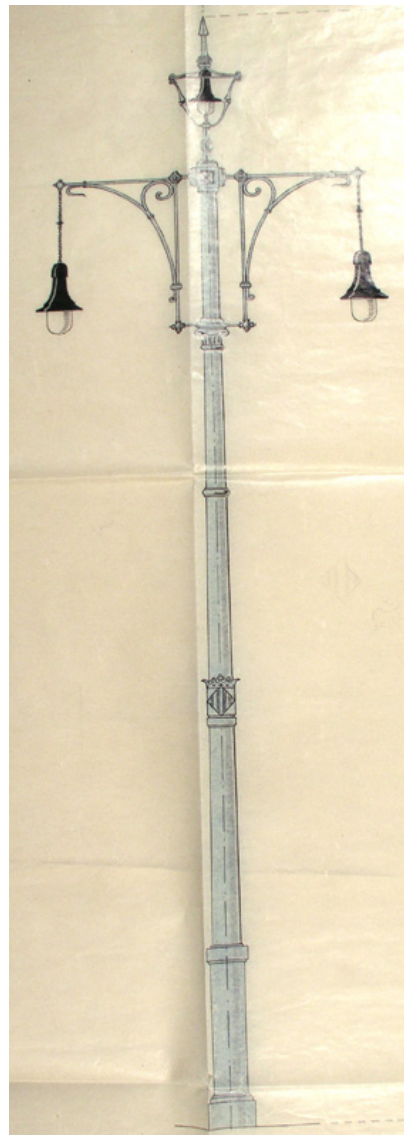
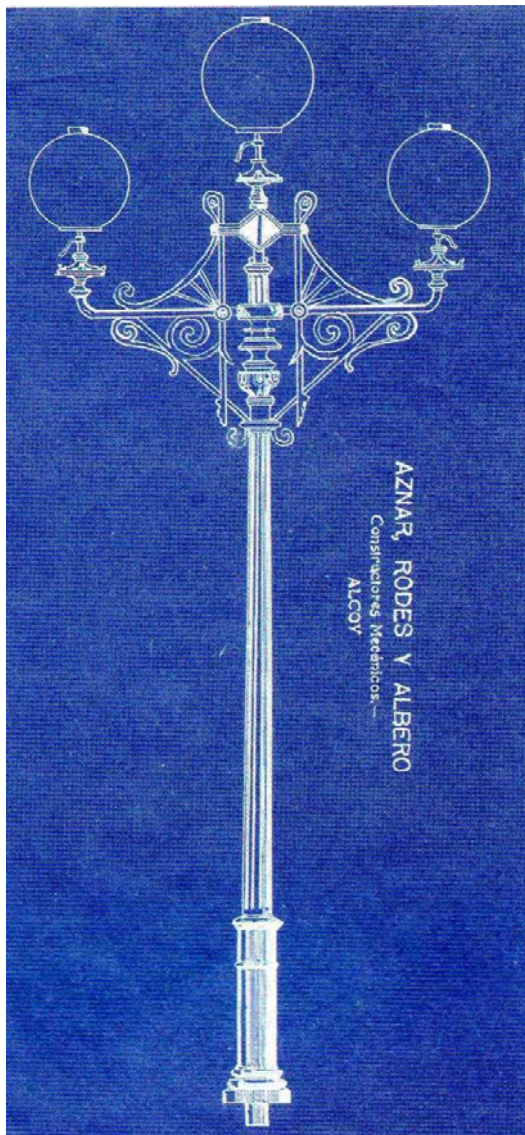


Fig. 463
Farol de Gas de final del XIX. Talleres *El Pardalot*
(AMA)

Fig. 464
Columna para iluminación urbana para la Plaza de la Constitución de Alcoy
Vicente Pascual Pastor. Septiembre-octubre 1927.
(AMA - Expte.11496/002)

Desde el punto de vista del “recubrimiento de las formas del edificio en uno u otro de los estilos de catálogo”⁴¹ que la Academia ofrecía, los oficios especializados de la construcción que producían estos recubrimientos tuvieron que atender las demandas de estos códigos formales preparándose para su resolución.

La distribución social de las rentas y la organización económica del trabajo de la construcción en estas décadas dio como resultado, por ejemplo, la posibilidad de productos únicos y singulares con una alta especialización artesanal como ocurrió en los edificios *Art Nouveau*. Pero si esto era un extremo radical, en la construcción de edificios de estilos más codificables y por tanto, más estandarizables, los oficiales podían ejercitarse sin apenas dirección con unos niveles de calidad muy altos.

El aprendizaje de un oficio en el que el trabajo manual es fundamental resulta largo, si tenemos en cuenta los plazos de tiempo que se invierte en la construcción de un edificio. Por lo tanto, la experiencia se adquiría con pocos casos en la vida profesional del oficial. Así pues, la adaptación a los cambios de los códigos formales de nuevos estilos siempre es difícil y requiere entonces cierto coraje y voluntad. De modo que en los oficios más artesanales la inercia de lo establecido es muy fuerte y por ello, entre otras circunstancias, los cambios reales en la imagen de la arquitectura se retrasan considerablemente.

Las circunstancias son muy diferentes cuando se trata de aquellos productos que se fabrican fuera del tajo constructivo y que requieren de procesos mecánicos industriales en su generación para luego simplemente montarse en la obra. Con los medios de producción de aquellos tiempos, más que ahora, estos productos industriales para la construcción necesitaban estandarizarse y normalizarse al máximo para ser rentables, siempre pensando en producciones relativamente masivas frente al sistema de producción artesanal. Desde el punto de vista comercial, los fabricantes debían estudiar el mercado y entonces proceder a elaborar unos modelos aceptables socialmente tanto por ser tradicionales como, a veces, por estar a la última, para defender la inversión. De manera que introducir un nuevo modelo en la tipología de los elementos constructivos de su catálogo era difícil, por mucha calidad que tuviere el nuevo diseño, puesto que el riesgo comercial del empresario no dependía del diseñador.

Los oficios de la construcción con mucha intervención de la mano de obra, como por ejemplo los canteros, yeseros, escayolistas y constructores de molduras, pintores, estucadores, etc. podían adaptar los cambios de sus repertorios con el coste relativamente bajo que implicaba la renovación de sus moldes, patrones o plantillas. Pero en los oficios industrializados, que fundamentalmente eran aquellos relacionados con el metal: cerrajeros, fundiciones, talleres de construcción de estructuras metálicas, etc. los cambios de repertorio significaban la adaptación de las cadenas de producción para la elaboración de productos para después almacenarlos y sobre los cuales tenían que garantizar la venta.

⁴¹ BANHAM, Reyner. *Teoría y diseño arquitectónico en la era de la máquina*. Ediciones Nueva Visión. Buenos Aires 1977, p.19.



Fig. 465
Detalle de reja del balcón. Edificio Farmacia Vitoria
Calle Mossén Torregrosa, 11. Alcoy. Vicente Valls Gadea, arquitecto
(JFPS 2011)



Fig. 466
Puerta de acceso al edificio de la calle Góngora, 3. Alcoy
Joaquín Aracil Aznar, arquitecto. 1935
(JFPS 2012)

Desde las últimas dos décadas del siglo XIX hasta hace bien poco tiempo, en Alcoy hubo una industria metalúrgica muy importante que produjo gran cantidad de elementos para la construcción. Existieron un número considerable de fundiciones, talleres de cerrajería para elaborar los montajes y acabados propios de la fundición, así como carpinteros y oficios complementarios para la preparación de modelos para los moldes. La fabricación de estos productos metálicos para la construcción surgió como una diversificación de las actividades principales de estas industrias que empezaron dedicándose a la fabricación de maquinaria, equipos, instrumentos y herramientas para la producción de vino y aceite. La capacidad de sus medios de producción y la destreza de sus profesionales hicieron posible el desarrollo de estos productos. Con el tiempo también surgieron talleres que se especializaron en la construcción de maquinaria y equipos para las otras industrias locales como la industrial textil y la papelera.

Desde el punto de vista de la construcción, en Alcoy destacó fundamentalmente la empresa de “Rodes Hermanos. El Vulcano Alcoyano”. Estos talleres publicaron catálogos y tarifas de precios de sus productos desde 1916 en un intento de sistematizar y vender elementos que anteriormente habían sido muy artesanales⁴². De modo que hicieron Diseño Industrial.

El catálogo del año 1916 de la empresa “Vda. De Aznar y Compañía” ya ofrece modelos de cajas fuertes, columnas de fundición para los arranques de las barandillas de las escaleras, columnas de fundición como soportes estructurales, cenefas para rejas de balcones y farolas para jardines y paseos. Todos estos modelos se presentan con diseños predominantemente eclécticos importados de dibujos académicos codificados procedentes de publicaciones de amplia circulación. De algún modo estos modelos tenían así su éxito comercial pues estaban aceptados por el mercado.

Sin embargo, el catálogo más sugestivo y amplio sobre productos para la construcción es el de “Rodes Hermanos. El Vulcano Alcoyano”⁴³. En su sección tercera (la sección primera y segunda muestran maquinaria para la producción de vino y aceite respectivamente) se denominaba “Construcciones Metálicas” y en ella la propia empresa se caracterizaba como “Grandes talleres de construcción, fundición de hierro y metales, y calderería”. Los productos que se ofrecían en este catálogo eran: pies para bancos de jardín, balaustres para escaleras y balcones, balaustres curvados de imitación de hierro dulce, columnas para arranques de barandillas de escaleras, columnas para luminarias, vigas de doble T de acero Siemens Martin, balcones y escaleras de hierro dulce estilo alemán con piezas especiales curvas, puertas para casas y jardines, rejas con adornos de hierro estampados, verjas para jardines, etc. pero también se muestran modelos exclusivos de miradores, ménsulas para marquesinas, verjas para sepulcros, surtidores de hierro fundido, etc.

⁴² Hubo varias empresas: Vda. De Aznar y Compañía; Talleres Pardalot: Aznar, Rodes y Albero, etc. cuyos catálogos iniciales muestran productos de maquinaria vinícola y oleica. Archivo Municipal de Alcoy, expedientes R-27844; R-36141 de l año1916; R-36069; R-35403; R-36059 del año 1926; R-36067 del año 1924; R-36065; R-36062 del año 1921 y R-36055.

⁴³ La empresa fundadora de este taller fue “Francisco Rodes, Hijos y Hermanos” y se fundó en 1897. El Catálogo que se cita no viene fechado. Archivo Municipal de Alcoy, expediente R-27844.



Fig. 467
Puerta de Acceso al edificio de la calle S. Nicolás, 52. Alcoy

Fig. 468 y 469
Detalles de cerrajerías del edificio de calle S. Francisco, 60. Alcoy
(JFPS 2010)

Se trata de un catálogo amplísimo con una gran variedad de tipos de elementos que a su vez contienen diversos modelos en los estilos más distintos. Todos ellos se presentan perfectamente dibujados, con medidas y precios, lo cual supone el apoyo por detrás de una potente oficina técnica que elaboraba todo el desarrollo de cada uno de estos productos. En este catálogo es gratificante encontrar diseño *Art Nouveau* para muchos elementos. (Ver figura 462). Esto significa que la adaptación del nuevo estilo fue un hecho rentable y aceptado por el mercado. Los balcones de estilo alemán, denominados así en referencia a la *Sezession* vienesa, son realmente atractivos y hay algunos de los modelos que parecen extraídos directamente de dibujos del propio Ch. R. Mackintosh. Por lo tanto, observando la procedencia de esta influencia, podemos vislumbrar el empeño de la empresa en la búsqueda de modelos y estilos cosmopolitas en Europa.

En el catálogo también sorprende la cantidad de modelos de estilos distintos ofertados. Un simple paseo con la mirada atenta en los edificios del centro de la ciudad de Alcoy desvela que aquellos realmente utilizados son un restringido número de ellos. Algunos constituyen operaciones ciertamente singulares, pero hay un gran conjunto de modelos con diseños avanzados que no llegarían a fabricarse. No obstante, la avanzadilla estética de estos productos se queda en la influencia del peculiar *Art Nouveau* de la Escuela de Glasgow y no avanzó más allá. Incluso en los productos del mobiliario urbano para los espacios públicos, las plazas y los jardines no se pasó de las soluciones eclécticas y modernistas.

Los recientes sistemas de alumbrado público con electricidad siguieron los repertorios formales de los anteriores sistemas que como mucho utilizaron aquellos modelos innovadores del eclecticismo. Así puede verse en el propio catálogo del Vulcano. Incluso, a las alturas de septiembre y octubre de 1927, el arquitecto municipal Vicente Pascual Pastor realizó un proyecto de columna para el alumbrado para colocarla en la actual Plaza de España que no escapó de la tradición⁴⁴. (Ver figuras 463 y 464).

Si en general, en los oficios de la construcción era difícil el progreso y la rápida asimilación de las innovaciones estéticas, hubo en cambio un oficio en el que sí se refugió con más suerte la llegada de la modernidad: la cerrajería. En el oficio estricto de la cerrajería, en la manipulación de perfiles, pletinas, redondos y cuadrillos normalizados, la poética *Art Déco* recaló fácil y amablemente hasta en los pequeños talleres. Las nuevas composiciones y detalles ofrecían un nuevo lenguaje elemental aparentemente más sencillo de construir. No olvidemos la sencillez y al mismo tiempo, la contundencia de los elementos de la cerrajería del Puente de San Jorge. Tal y como hemos podido observar, por ejemplo en el proyecto del Evacuatorio Subterráneo, con un simple croquis del tramo tipo de barandilla y del farol-indicador, el cerrajero trabajaba y desarrollaba el diseño completo del elemento con todos sus ajustes, pero además, le aportaba su buen hacer, aquellos elementos tecnológicos de su educación profesional que pertenecían al encanto del mundo de la construcción de la máquina: roblones, empalmes, taladros, uniones, etc.

⁴⁴ Archivo Municipal de Alcoy, expediente 11496/002

“Pero quizás sea en las rejas de los balcones y puertas donde los caracteres del estilo pueden captarse de forma más inmediata: las formas geométricas simples, paralelas, ondas, zig-zags, espirales, surtidores de agua, temas florales simplificados o siluetas de cactus y palmeras...”⁴⁵.

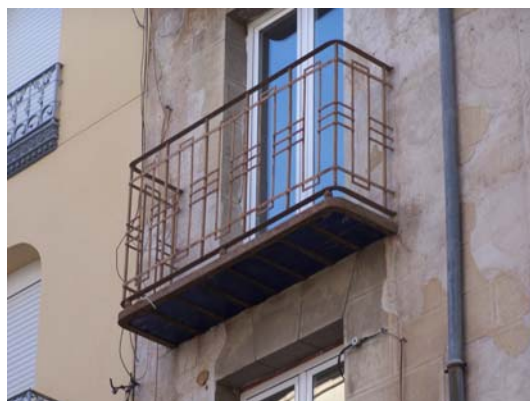


Fig.470

Puerta del edificio de la calle S. Mauro, 12

Fig. 471

Balcón del edificio esquina S. Mauro – S. José. Alcoy
(JFPS 2010)

Es cierto que la distancia temporal necesaria para la asimilación de los posibles nuevos modelos *Art Déco* en la producción industrial se vio truncada por la Guerra Civil y la cultura autárquica posterior, pero realmente fue en los elementos de la cerrajería para la construcción en los que perduró el germen del *Art Déco* en las primeras décadas oscuras de la Dictadura.



Fig. 472

Cerrajería de los balcones del edificio de la calle S. Nicolás, 24. Alcoy

Joaquín Aracil Aznar, arquitecto. Octubre 1930.

(RPM 2012)

⁴⁵ MAENZ, Paul. *Art Déco: 1920-1940. Formas entre dos guerras*. Editorial Gustavo Gili. Colección Comunicación Visual. Barcelona 1974. Prólogo de Alicia Suárez y Mercé Vidal, p.6

CAP. 7 EL DESARROLLO INMEDIATO



Fig. 473 y 474
Reja de ventana y Puerta de acceso. Viviendas del Retiro Obrero, calle Pintor Cabrera. Alcoy
(JFPS 2010)



Fig. 475
Calle Góngora, 11. Alcoy.
(JFPS 2010)



Fig. 476 y 477
Reja de ventana y puerta de la Calle Alicante, 5. Alcoy
(JFPS 2012)



Fig. 478
Esquina y fachada posterior del edificio de las Escuelas Industriales de Alcoy

Fig. 479
Edificio de las Escuelas Industriales de Alcoy detrás del Viaducto de Canalejas
(JFPS 2012)

6_ La producción de la arquitectura en Alcoy 1925-1940

La construcción del Puente de San Jorge en el contexto estudiado había invitado a rastrear la historia contemporánea del diseño en general con el objeto de averiguar si las aportaciones *Art Déco* nacionales e internacionales y la propia presencia física del Puente habrían tenido algún efecto o influencia en la producción de objetos diseñados en Alcoy. Visto el efecto en la inmediatez del tiempo del Puente en algunos campos singulares del diseño, es hora de efectuar el recorrido por la producción de la arquitectura.

El recorrido histórico se ha realizado a través de la revisión de los expedientes administrativos municipales abiertos por cada solicitud de licencia de obras presentadas en el Ayuntamiento de Alcoy. La revisión de los expedientes municipales solo permite trabajar con aquella documentación mínima exigida en cada momento por el Ayuntamiento, de manera que en el mejor de los casos se dispone de una planta, un alzado y una sección por cada edificio propuesto. Así pues, no se ha dispuesto de los proyectos completos, ni de los croquis preliminares, ni tampoco de dibujos y detalles para la ejecución de las obras, por lo tanto, de la mirada sobre estos documentos no resultaría un estudio completo de cada caso, pero sí será suficiente para elaborar un estado general de la cuestión.

Para establecer el recorrido se ha utilizado la misma acotación temporal que subyace a lo largo del presente estudio: el principio se fija en el año 1925, año de la celebración de la Exposición Universal de las Artes Decorativas e Industriales Modernas de París, que coincide con el año del comienzo de la construcción del Puente de San Jorge y el final se alarga hasta el año 1940, año redondo que recoge el inicio del nuevo régimen instaurado tras la finalización de la Guerra Civil.

Esta acotación temporal, aunque es artificial, resulta bastante representativa y si el corte del final constituye un hito histórico por el gran cambio que supuso el resultado de la guerra, el corte del principio no tiene este carácter pues se parte de unos hechos concretos que ocurren en unas fechas determinadas. Muchas influencias de la modernidad de carácter *Déco* se dieron en algunas producciones españolas con anterioridad a la Exposición de París de 1925 –hemos visto el caso del arquitecto Víctor Eusa en una determinada dirección- pero no fue el caso de Alcoy. No hay ejemplos completos que supongan una inclusión consciente de la modernidad en sus planteamientos, en algunas ocasiones solamente se trata de simplificaciones en los detalles ornamentales usuales condicionada bien por su dificultad de aplicación en nuevos tipos de edificios, bien por posibles ajustes económicos o bien por las influencias sezecionistas de las últimas etapas del *Art Nouveau*.



Fig. 480
Detalle de Capiteles y pináculos de la Fábrica de Carbonell. Alcoy

Fig. 481
Detalle de Capiteles y pináculos de la Fábrica de Ferrándiz. Alcoy
(JFPS 2010)

La arquitectura que se produce en Alcoy en este periodo no escapará de las características generales que se daban en el debate arquitectónico español. Es cierto que hay algunos buenos y singulares ejemplos que podrían considerarse extraordinarios, pero no tanto por el interés o la calidad arquitectónica propia como por el hecho de llegar a producirse en una ciudad mediana de provincias, mal comunicada y con grandes dificultades territoriales.

Así pues, en Alcoy se llega al año 1925 con la inercia del modernismo experimentado por los arquitectos locales, que ha tenido una etapa de buen desarrollo en los años anteriores. Este modernismo ha estado demasiado valorado en los últimos años y esta misma valoración ha ensombrecido historiográficamente a otros estilos practicados para el diseño arquitectónico que también operaban: las reacciones nacionalistas contra influencias extranjeras (el *Art Nouveau*, la Escuela de Chicago, Wright o la primera generación de arquitectos de la modernidad) como el regionalismo y, sobre todo, el largo recorrido del eclecticismo o algunos ejemplos de historicismo. A causa de su mejor adaptabilidad a la tecnología de la industria de la construcción, que tan poco habían progresado en la España de aquellos tiempos, y la dificultad que suponía la singularidad modernista, la acogida de estos estilos fue muy rápida.

Para analizar la arquitectura de este periodo es necesario tener en cuenta dos cuestiones: una de carácter general que se da en casi todos los arquitectos españoles de la época, su versatilidad estilística y su capacidad de adaptación del estilo apropiado para cada edificio encargado. Esta es una cuestión tan arraigada y aceptada social y profesionalmente que hasta en las Ordenanzas Municipales queda reflejada:

“Artículo 193. Todo propietario es libre de adoptar para la fachada de su edificio, el estilo de arquitectura que más le plazca, mientras el proyecto no constituya un conjunto extravagante y ridículo”⁴⁶.

Esta capacidad de los arquitectos para utilizar todo tipo de repertorios formales, se veía en dificultades al afrontar las composiciones que planteaban los nuevos tipos de edificios que las nuevas posibilidades tecnológicas o tipológicas generaron.

La segunda cuestión es puramente local y se refiere al número restringido de arquitectos que trabajaban en Alcoy. El grupo de arquitectos era muy reducido y ello permite seguir su comportamiento estético a lo largo de sus productos arquitectónicos en un número también muy asequible. La contrapartida es quizás la poca discusión o la falta de controversia. No obstante, la incorporación de nuevos titulados y el advenimiento de nuevas circunstancias sociales tendrá sus efectos. En 1925 muere el arquitecto Timoteo Briet Montagut y solamente restan en ejercicio Vicente Pascual Pastor (titulado en 1890), Joaquín Aracil Aznar (titulado en 1916) y Vicente Valls Gadea (titulado en 1922).

⁴⁶ Nótese la utilidad del estilo únicamente como “recubrimiento” del edificio. Archivo Municipal de Alcoy. Ordenanzas Municipales de 1900.



Fig. 482
Edificio de la antigua sede del Banco de España en Alcoy
J. de Astiz y L. Menéndez Pidal, arquitectos. 1923
(JFPS 2012)

Como antecedentes de referencia cuatro edificios de tipos distintos podrían explicar la arquitectura que se da en Alcoy en la etapa inmediatamente anterior a 1925:

1. El ya citado edificio de las Escuelas Industriales sito en el Paseo del Viaducto, como edificio docente de gran envergadura, proyectado por el arquitecto afincado en Madrid, Joaquín Plá Laporta y gestionado por el Ministerio de Instrucción Pública y Bellas Artes. Este edificio se inició en el 19 de febrero de 1923 y no se terminaría hasta el 23 de enero de 1936. En este edificio ya se pueden observar los efectos de la simplificación ornamental y el uso de formas puras en la composición general del edificio, como por ejemplo en las soluciones para las esquinas. (Ver figuras **478** y **479**).
2. Los edificios industriales que conforman la actual Plaza de Ferrándiz y Carbonell que se construyeron en sucesivas fases desde 1909, 1914, 1919, 1922 e incluso en 1940 con participación Timoteo Briet, Vicente Pascual y Joaquín Aracil. En estos edificios ya se advierte la simplificación geométrica de los detalles ornamentales, sobre todo en los adornos de los capiteles y en los pináculos de las pilastras de las fachadas. En cada una de las fases se encuentra el despegue de la tradición condicionada por el tipo de los edificios. El resultado es una plaza plenamente urbana conformada solamente con edificios industriales. (Ver imágenes **480** y **481**).
3. El edificio del Banco de España construido en el año 1923 bajo el proyecto de los arquitectos del Banco Luis Menéndez Pidal y Álvarez y José de Astiz Bárcenas, en el más puro estilo de la marca Banco de España. La lograda imagen corporativa que este edificio consiguió con una interpretación neoclásica en un edificio comedido y exento, imprimió carácter con su potencia iconográfica al centro de la ciudad. (Véase la imagen **482**).
4. Por hacer referencia a la construcción de viviendas merecen citarse los bloques de viviendas obreras del barrio del Viaducto, situados desde la calle Industria hacia el Norte, cuya construcción empezó con seis viviendas en 1902, 42 viviendas en 1919, bajo el proyecto de Vicente Pascual y que culminaron en 1923 con tres bloques de viviendas proyectados por Joaquín Aracil Aznar. Se trata de viviendas dispuestas en manzanas ya tradicionales con patio, con un repertorio de elementos de fachada sencillo y esquemático que comienza a plantear lo superfluo de cierta decoración en determinado tipo de arquitectura. (fig. **483** y **484**)

Durante los quince años de este periodo, la actividad de los arquitectos en Alcoy se centró fundamentalmente en cuatro tipos generales de trabajos:

- La instalación de retretes en edificios existentes. Esta actividad ya venía siendo común y por lo tanto histórica, como resultado de las acciones preventivas contra las epidemias de cólera que durante el final del siglo XIX afectaron a la población local. Estas instalaciones se intensificaron a partir de la construcción de las redes de saneamiento en las calles de la ciudad. El ritmo de construcción de los retretes es constante durante todos estos años hasta la guerra civil y es muy probable que estadísticamente fuera el tipo de obra con más solicitudes de licencia.



Fig. 483 y 484
Edificios de Viviendas Obreras en el barrio del Viaducto. Alcoy
(JFPS 2012)

- Las elevaciones de nuevas plantas en edificios existentes y las aperturas y ensanchamientos de huecos de fachada. Esto significa que todavía se iba superpoblando el perímetro urbano del centro de la ciudad antes que atreverse a dar el salto a nuevas zonas bien comunicadas, más allá de los ríos. Muchas de estas elevaciones son tremendamente elementales y se proyectaron como un puro trámite técnico. No obstante, también hubieron otras con un cierto compromiso compositivo y con la carga iconográfica que el edificio existente contenía.
- Las reformas de fachadas, que a veces se acompañaba con una elevación en altura del edificio. Este tipo de actuación se dio fundamentalmente en los edificios bien situados en las calles estratégicas de la antigua periferia urbana de Alcoy que, con el cambio de la centralidad representativa a la Plaza de España, necesitaban ennoblecerse como nuevos edificios del centro de la ciudad. A veces también la operación de modificación de la fachada en estas calles se reducía a la construcción de un mirador de considerables dimensiones en la planta principal del edificio. Las nuevas posibilidades técnicas del uso de la estructura metálica lo hacían posible. En algunas ocasiones, estos miradores eran coherentes con el estilo del edificio, pero otras veces eran absolutamente diferentes.
- Por último estarían los edificios de nueva planta que fueron colmatando los lugares libres del perímetro urbano consolidado y aquellos que comenzaron paulatinamente la colonización de las áreas de ensanche de la ciudad.

6.1_ La arquitectura entre 1925 y 1930

En estos cinco años la producción de arquitectura es relativamente escasa. Es la etapa de la Dictadura del General Primo de Rivera y la actividad se concentró fundamentalmente en las obras públicas. En Alcoy se construyó el Puente de San Jorge y las otras obras civiles ya relatadas. En cuanto a la arquitectura se trata de una etapa continuista con el tiempo precedente.

En 1925, el arquitecto Vicente Valls Gadea proyecta un edificio de viviendas desmesurado en la calle Algezares nº 20. Se trata de un edificio de grandes dimensiones promovido por un industrial que pretendía así construir una casa adosada al edificio de su propia industria en este pequeño arrabal. El barrio de Algezares está situado al pie de la cuesta que conduce desde el antiguo Puente de Cocentaina hasta la Puerta del Castillo de la antigua muralla. Es un edificio que todavía existe prácticamente en ruina, pero en aquellos momentos constituyó un intento de dignificación del pequeño arrabal con un exagerado ejemplo de arquitectura ecléctica⁴⁷.

⁴⁷ Archivo municipal de Alcoy, expediente 7541/048 de junio de 1925.

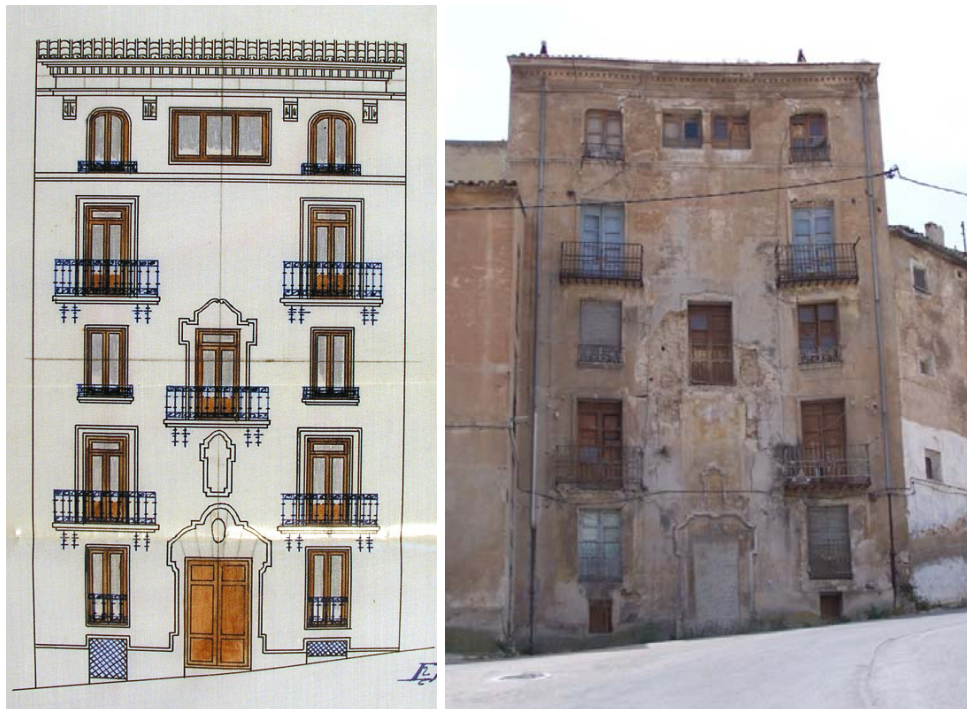


Fig. 485 y 486
Proyecto y edificio de viviendas
Calle Algezars, 20. Alcoy. Vicente Valls Gadea, arquitecto. 1925
(AMA y JFPS 2012)



Fig. 487
Edificio del Colegio Salesianos.
Plaza Mossén Josep. Alcoy
Joaquín Aracil Aznar, arquitecto, 1925
(JFPS 2012)

Contemporáneo es el proyecto del arquitecto Joaquín Aracil Aznar para el edificio del Colegio de los Salesianos, sito en la plaza de *Mossén Josep*. Su situación privilegiada en una plaza y la condición casi exenta que le da el diseño de su volumetría, incluso la composición y la propia forma de los elementos de la fachada, le confieren la imagen tipo de un palacio renacentista. Probablemente por ello podría clasificarse su estilo como de neo-renacimiento español y ello parecería muy apropiado dentro del clima nacionalista que en ese momento la Dictadura de Primo de Rivera promovía hacia la celebración de gloriosas épocas pasadas⁴⁸.

Durante el año 1926 se produce la solicitud de construcción del edificio para la fábrica de José Ferrándiz Belda situada en la actual plaza de Ferrándiz y Carbonell con un proyecto del arquitecto Vicente Pascual Pastor. También hubo dos solicitudes de establecimientos industriales en la calle Quevedo, redactado también por Vicente Pascual, y un primer pequeño proyecto de edificio industrial en el emplazamiento de la actual sede de la empresa Marcial González, S. A., de la calle Joan Valls, con un proyecto de Vicente Valls Gadea. Este arquitecto empieza a utilizar rótulos con tipografías modernas en los planos de sus proyectos, aunque éstos representen una arquitectura de estilo ecléctico todavía. La influencia de los ilustradores gráficos de las publicaciones y revistas que había entonces en circulación tal vez fuera inconscientemente aceptada⁴⁹.

Valls Gadea preparó un proyecto eclectista para la esquina de la calle San Nicolás con la Plaza de Ramón y Cajal muy compacto y contundente en estilo ecléctico que sin embargo no se llevó a cabo y V. Pascual inició el largo trámite para el edificio achaflanado, largo y estrecho, de la esquina de la calle S. Nicolás con la calle Cordeta.

En este año aparecen las primeras solicitudes de licencias de obras para edificios plurifamiliares a construir en la 3ª Zona de Ensanche. Anteriormente solamente se habían construido lujosas villas de recreo y de segunda residencia de la burguesía alcoyana. En este caso, se solicitan edificios situados en la actual calle Joan Valls, casi en la confluencia con la Alameda, seguramente animadas por la construcción del Puente de San Jorge.

A finales del año se presenta uno de los primeros proyectos para la nueva calle Santo Tomás, en su tramo medio, entre la plaza y la actual calle S. Gregorio, Se trata del edificio de la esquina superior de la calle S. Agustín con Sto. Tomás. Es un proyecto de Vicente Pascual que no logra despegarse de su modo de hacer tradicional⁵⁰.

Aunque la formación de Vicente Pascual Pastor en la Escuela de Arquitectura de Barcelona corrió paralela al inicio del desarrollo del modernismo catalán y a pesar de haber redactado algunos de los mejores ejemplos de edificios modernistas de Alcoy en un lenguaje ciertamente moderado, una vez superado socialmente este movimiento estético, este arquitecto tuvo que recurrir a revestir con ornamentaciones simplificadas geométricamente las composiciones siempre clásicas de sus edificios. Había

⁴⁸ El proyecto tiene fecha de junio septiembre de 1925 y la solicitud de licencia es del 8 de octubre de 1925. Archivo Municipal de Alcoy, expediente 7541/081. El general Primo de Rivera visitó Alcoy en 1921 con motivo de la inauguración del nuevo templo de S. Jorge.

⁴⁹ Archivo Municipal de Alcoy, expedientes 7542/015 de abril de 1926 y 7542/031 de julio de 1926.

⁵⁰ Este proyecto obtuvo reparos y no se subsanaron hasta el año 1927. Archivo Municipal de Alcoy, expedientes 7542/86 de noviembre de 1926 y 7543/053 de 9 de agosto de 1927.



Fig. 488
Edificio de viviendas. Calle Sto. Tomás – Calle S. Agustín. Alcoy
Vicente Pascual Pastor, 1926-1927 (JFPS 2012)

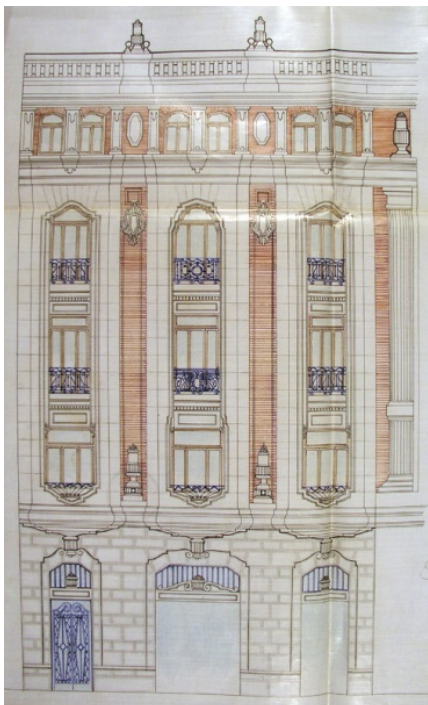


Fig. 489 y 490
Proyecto y Edificio de viviendas esquina calles Mossén Torregrosa – S. Juan. Alcoy
Vicente Valls Gadea, arquitecto. 1927. (AMA y RPM 2012)

tenido una buena experiencia modernista y entonces, creó un repertorio personal al que permaneció fiel prácticamente en todos sus proyectos al cual podríamos denominar esquematismo histórico. Nunca tentó otro tipo de modernidad. Algunas veces fue muy acertado, conciso y comedido logrando no hacerse notar, habida cuenta del perfil modernista de su etapa anterior. Otras veces resultó excesivo en el empeño por dejar su impronta decorativa con orlados de falsa apariencia en los huecos de las fachadas o con remates ornamentales fuera de tono.

Dos proyectos relevantes del arquitecto Valls Gadea se producen en 1927, un edificio situado en la esquina de la calle *Mossén Torregrosa* (impares) y la calle S. Juan en el que sobre un edificio existente enhebró un gran edificio entre su peculiar eclecticismo y algunas notas del estilo francés. En este edificio consiguió colocar un torreón rematado con una cúpula pero, en cambio, tuvo que renunciar a unos exagerados voladizos que sobresalían extremadamente de los planos de la fachada en los miradores recayentes a la estrecha calle S. Juan. En esta construcción manifestó los elementos compositivos que utilizaría en sus proyectos posteriores⁵¹.

El otro proyecto fue una robusta construcción situada en la esquina de la calle Orberá con la calle Cura Belloch que también sufrió algunas modificaciones⁵².

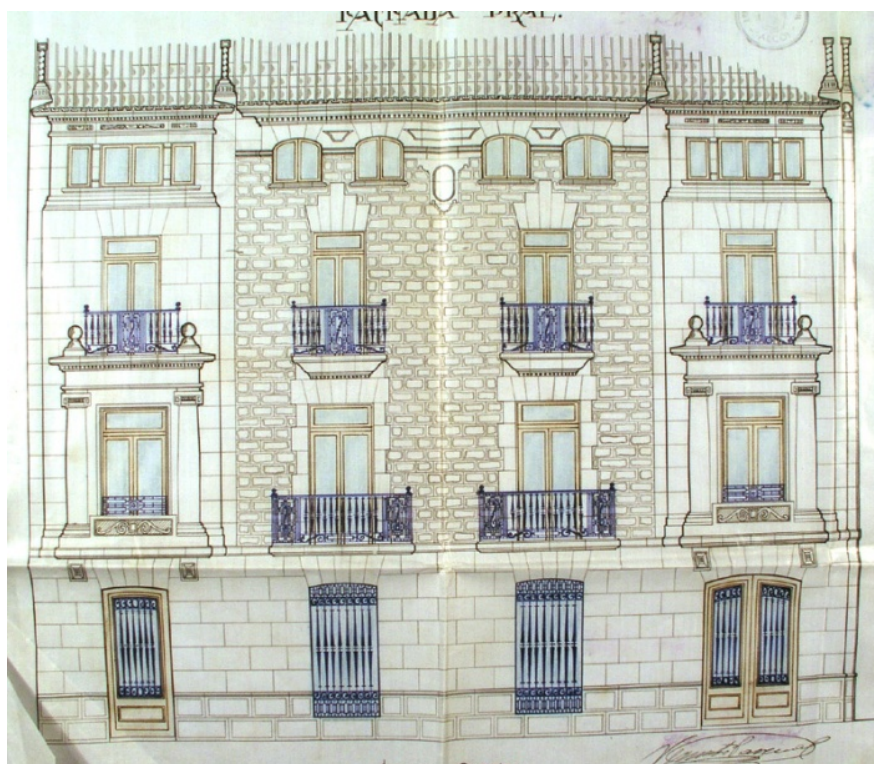


Fig. 491
2º proyecto y edificio de viviendas en la esquina de las calles Orberá – Cura Belloch. Alcoy
Vicente Valls Gadea, arquitecto. 1927
(AMA, expte. 7543/070)

⁵¹ Archivo Municipal de Alcoy, expedientes 7543/022 de abril de 1927 y las modificaciones en el 7543/060 de 16 de agosto de 1927.

⁵² Archivo Municipal de Alcoy, expedientes 7543/030 de 17 de mayo de 1927 y 7543/070 de septiembre de 1927.



Fig. 492
2ª proyecto y edificio de viviendas en la esquina de las calles Orberá – Cura Belloch. Alcoy
Vicente Valls Gadea, arquitecto. 1927
(JFPS 2012)

Un año después Vicente Valls Gadea redactó el emblemático proyecto de reforma y ampliación de un edificio existente para una fábrica de papel de fumar que posteriormente sería la sede de Papeleras Reunidas, S. A. Esta es una construcción que abarca una manzana completa de la Primera Zona de Ensanche. Resulta tremendamente atractivo no solamente por su volumen y tamaño sino porque se trata de un edificio industrial en altura que se acoplaba muy bien a las demandas funcionales de su producción. Se resolvió con un magnífico patio interior con las escaleras sobresaliendo en sus extremos cortos, con frentes de base octogonal, con unos amplios huecos en todas las fachadas que recuerda a algunas composiciones de la Escuela de Chicago dotados de unas extraordinarias carpinterías.

Las esquinas biseladas por la regulación del planeamiento volvían a resolverse con remates de pabellones cupulados, con plaquetas vidriadas a la manera que aparecían en el nuevo edificio del Ayuntamiento de Valencia. Esta vez estos remates resultan más airosos y elegantes que en el anterior edificio. Sin embargo, en la fachada principal recayente a la plaza del pintor Emilio Sala, quizás la amplitud del paño encogió el coraje compositivo de las otras fachadas y el arquitecto tuvo que recurrir a incrementar el número de elementos, también ornamentales, de su repertorio ecléctico⁵³.

⁵³ Archivo Municipal de Alcoy, expediente 7544/037



Fig.. 493,494 y 495
Edificio de Papeleras Reunidas. Plaza de Emilio Sala. Alcoy
Vicente Valls Gadea, arquitecto. 1928. (RPM y JFPS 2012)

Si este edificio fue paradigmático y avanzado en el año del arquitecto en Alcoy, otro proyecto contemporáneo, redactado casi al mismo tiempo, fue más comprometido y silencioso. Con la reciente apertura del tramo intermedio de la calle Sto. Tomás, Valls Gadea redactó el difícil proyecto de adecuación del Convento del Santo Sepulcro al nuevo solar resultante de la expropiación de los terrenos para la calle. Un convento de clausura que se posicionaba con una larga fachada en la calle que debía ser la Gran Vía Alcoyana⁵⁴.



Fig. 496
Convento Sto. Sepulcro. C/ Sto. Tomás. Alcoy.
V. Valls Gadea, arto. 1928.

Fig. 497
Reforma y ampliación edificio C/ Alzamora, 35. Alcoy.
J. Aracil, arqto. 1928

Fig. 498
Reforma y ampliación edificio C/ S. José, 20. Alcoy.
J. Aracil, arqto. 1928

Fig. 499
Reforma y ampliación edificio Av. País Valencià, 29.
Alcoy. Banco Hispano Americano. J. Aracil, arqto. 1928
(JFPS 2012)

⁵⁴ Archivo municipal de Alcoy, expediente 7544/066.

En 1928, Joaquín Aracil Aznar reformó la fachada y amplió en altura un edificio de viviendas para resultar la actual casa de la Avenida del País Valencià nº 20. Ya en el año 1929 también realizó una espectacular reforma de la fachada y amplió en altura un edificio en la calle Alzamora nº 35. Fue una reforma de un edificio entre medianeras que con la ampliación resultó enorme de tamaño en comparación con sus vecinos, asimismo el vuelo de sus miradores era sorprendente para el estilo tradicional utilizado⁵⁵.

También reformó la fachada del edificio de la calle S. José nº 20 para enfrentarse con cierta dignidad a la fachada posterior del flamante edificio del Banco de España recientemente construido. Aquí la necesidad de mantenerse seguro le llevó a ser comedido en el estilo⁵⁶. No obstante, el encargo de la renovación de la fachada para el edificio que albergaría el Banco Hispano Americano, en la actual avenida del País Valencià, nº 29, encendió su coraje hacia una apuesta por el neoclásico, una vez estuvo aprendida la lección del Banco de España. Aún así, Aracil sería el arquitecto más avanzado y audaz de este periodo. Su coqueteo con la modernidad empezaría a mostrarse evidente también en el uso de las nuevas tipografías en los rótulos de sus planos, pero esta vez también en el rótulo grabado en la piedra del remate de la coronación de este edificio⁵⁷.

Para dar muestra de su versatilidad, justo al lado de este último edificio, elaboró otro proyecto de reforma y ampliación de un edificio de viviendas para Francisco Moltó, esta vez ajustándose a un eclecticismo extraño con tintes coloniales. Este edificio se encuentra en la avenida del País Valencià, nº 31 esquina con la calle Juan Cantó.



Fig. 500
Rótulo del edificio Av. País Valencià, 29. Alcoy.
J. Aracil, arqto. 1928 (JFPS 2012)



Fig. 501
Reforma y ampliación del edificio de la Av. País Valencià, 31. Alcoy.
J. Aracil, arqto. 1928 (JFPS 2012)

⁵⁵ Archivo Municipal de Alcoy, expediente 7545/066 de 22 de mayo de 1929.

⁵⁶ Archivo municipal de Alcoy, expediente 7545/103 de 9 de julio de 1929.

⁵⁷ Archivo Municipal de Alcoy, expediente 7545/123 de 19 de julio de 1929.



Fig. 502 y 503
Proyecto y Edificio de Viviendas c/ Mossén Torregrosa, 9. Alcoy
Vicente Valls Gadea, arquitecto. 1929.
(AMA y JFPS 2012)

También en 1929, Vicente Valls Gadea construiría un edificio de viviendas en la Alameda, muy simple en sus detalles ornamentales incluso en su composición si lo comparamos con otro proyecto contemporáneo en la calle *Mossén Torregrosa* nº 9 (ver fig. 502 y 503) que sería el vecino colindante de la Farmacia de Santiago Vitoria reformado en el año 1930⁵⁸.

Entre 1929 y 1931, en los confines de la 3ª Zona de Ensanche, se construyeron las casas baratas de la Caja de Prevención Social del Reino de Valencia que con los fondos del Retiro Obrero fueron promovidas por José Moluquer. Esta fue una promoción de viviendas obreras proyectadas por el arquitecto de la Finca Roja de Valencia, Enrique Viedma Vidal, no con el interés de aquel edificio, pero sí con unos espléndidos muros de carga de ladrillo de cara vista en los que la cerrajería de los huecos de las planta bajas ya apuntaban maneras modernas.

⁵⁸ El edificio de la Alameda corresponde a los números de policía 63-65 y su expediente es el 7546/026 de julio de 1929 del Archivo Municipal de Alcoy. El edificio nº 9 de la calle Mossén Torregrosa tiene el expediente 7546/65 de octubre de 1929.



Fig. 504
Edificio de viviendas baratas del Retiro Obrero. C/ Pintor Cabrera. Alcoy
Enrique Viedma Vidal, arquitecto. 1929-1931
(JFPS 2012)



Fig. 505
Reforma de la Fachada del antiguo Hostal de la Viuda. C/ Gonzalo Barrachina. Alcoy
Vicente Pascual Pastor, arquitecto. 1930.
(JFPS 2012)

En 1930, Vicente Pascual Pastor reforma la fachada del edificio del Hostal de la Viuda en las inmediaciones de la Plaza de España. Es un proyecto estrictamente de fachada puesto que ni siquiera adecuaría las dependencias interiores a esta nueva distribución de huecos⁵⁹.

⁵⁹ Archivo Municipal de Alcoy, expediente 7549/043 de 21 de febrero de 1930.

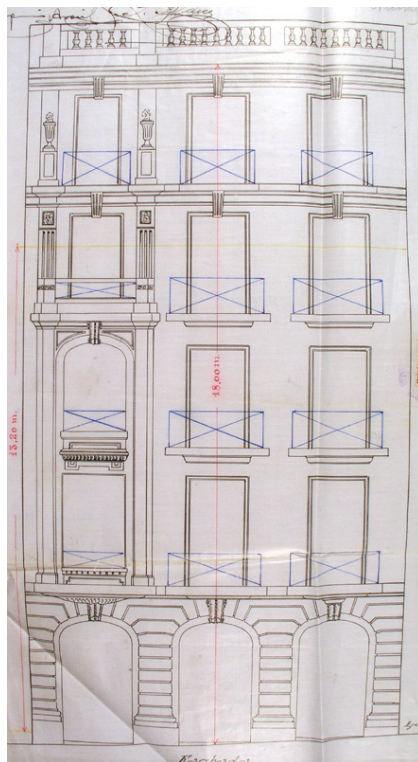
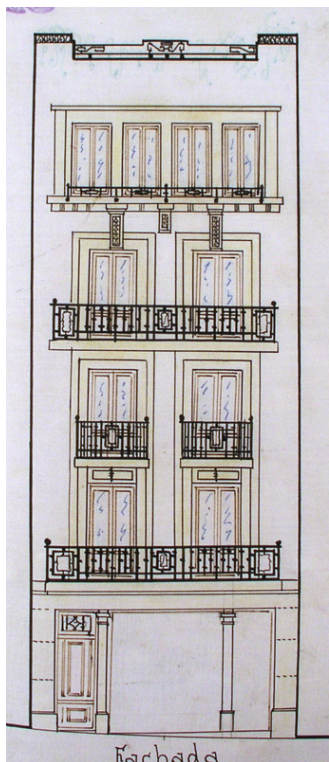


Fig. 506
Proyecto edificio de viviendas S. Nicolas, 24. Alcoy
J. Aracil, arquitecto. 1930 Ver fig. 466
(AMA)



Fig. 507, 508 y 509
Proyecto de reforma y ampliación de fachada Calle S. Nicolás, 17. Alcoy.
En el centro de la imagen 502 se puede ver la fachada del edificio en 1908. La fig. 503 corresponde al estado actual del Edificio. J. Aracil Aznar, arquitecto. 1930.
(AMA)

En octubre de 1930, Joaquín Aracil realiza el proyecto de la casa de la calle S. Nicolás nº 24 y es aquí en donde se comienza a vislumbrar por primera vez una actitud cercana a las características de la ornamentación Déco que habíamos visto en su cerrajería⁶⁰. Sin embargo, contemporáneamente construye una nueva fachada justo en el edificio de en frente con un carácter más sobrio, seco y austero que probablemente fue fruto de las demandas de su cliente⁶¹.

Durante estos cinco años comienzan a construirse viviendas unifamiliares adosadas y casas baratas o económicas para obreros –así rezan en los cajetines de los proyectos- a lo largo de la calle Cura Navarro y en sus calles transversales. Poco a poco irán conformando el actual barrio de San Pancracio, pero también se construye alrededor de la carretera hacia Benilloba, en la salida de la ciudad por el barrio del Viaducto. Muchos de estos proyectos son redactados por Vicente Pascual en un tipo edificatorio que se va repitiendo continuamente y que ha caracterizado estos barrios hasta la época del desarrollismo de los años sesenta del pasado siglo XX.

En esta primera etapa no hay ninguna producción que permita observar la llegada de la modernidad salvo el extraordinario intento de la Farmacia Vitoria de Vicente Valls Gadea y algunas tímidas aportaciones gráficas en la redacción de los planos de los arquitectos.

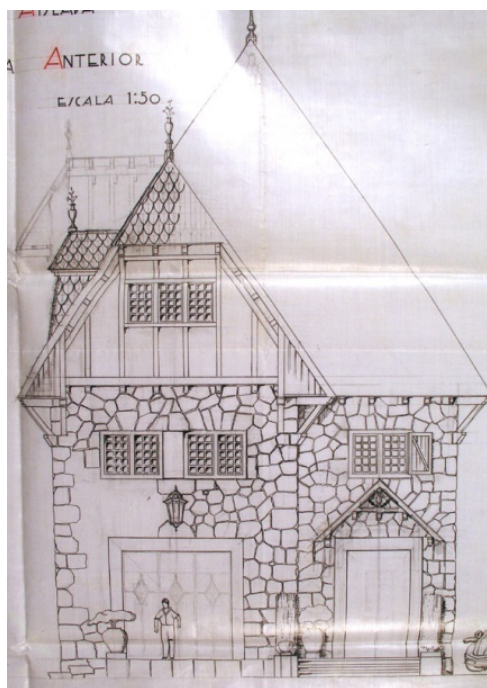


Fig. 510
Chalet de San Roque. Alameda. Alcoy (Demolido)
J. Aracil Aznar, arquitecto. 1929
(AMA)

⁶⁰ Archivo Municipal de Alcoy, expediente 7547/105 de octubre de 1930.

⁶¹ Archivo Municipal de Alcoy, expediente 7548/005 de 30 de diciembre de 1930.

6.2_ La arquitectura entre 1930 y 1936

El 14 de abril de 1931 se instaura la II República en España. Este hito histórico representaría un cambio relevante en las actitudes de amplios sectores sociales hacia el progreso y la apertura que probablemente repercutió en el germen de su propio desastre.

Con la llegada de la República llegó la alegría y con el resultado de las inversiones públicas en infraestructuras de la Dictadura pasada llegó el momento de la producción de viviendas. Fue el momento para la modernidad en España. En este periodo, en Alcoy se dispara el número de expedientes de solicitud de licencias para la construcción, sobre todo de viviendas unifamiliares, pero también de agrupaciones en hilera y de edificios plurifamiliares compactos en altura. Aunque en los edificios existentes se seguirán construyendo retretes, estadísticamente se equilibran en el número de solicitudes de licencias.

Con la oportunidad de la apertura del Puente de San Jorge en abril del año 1931, paradójicamente comenzaron a implantarse edificios en la 3ª Zona de Ensanche y particularmente en las zonas más cercanas al Puente. Es curiosa, por tanto, la importancia de esta infraestructura con respecto al desarrollo urbanístico de la ciudad. En el Plano de Ensanche de 1878 se habían considerado, con toda lógica, que estando el Puente de María Cristina y las calles de Oliver (hacia la carretera de Madrid) y la Alameda (como carretera hacia Valencia), la primera zona que se desarrollaría allende los ríos, sería la actual zona correspondiente al Barrio de Santa Rosa. Por ello se le denominó entonces 2ª Zona de Ensanche. Mientras tanto, en la 3ª Zona de Ensanche se habían ido construyendo grandes viviendas unifamiliares en grandes parcelas para la burguesía alcoyana, todas ellas en estilos diversos según la conveniencia de cada usuario en expresar simbólicamente su perfil sociocultural. Todavía Joaquín Aracil proyectaría la última de estas grandes villas en la Alameda a finales de 1929: el chalet de S. Roque⁶². Con la apertura del Puente de San Jorge y con el atractivo que entonces suponía para el mercado inmobiliario del momento la accesible 3ª Zona de Ensanche, estas villas comenzaron a ver la llegada de su final.

El Puente de San Jorge permitió la colonización de esta zona del Ensanche de la ciudad recientemente descubierta. Las ideas románticas de J. J. Rousseau siempre tuvieron un gran predicamento en las clases obreras alcoyanas, de este modo resulta pues romántico pensar en el descubrimiento de un nuevo mundo. Si observamos que la actual plaza principal del Ensanche, la Plaza de la Constitución, popularmente conocida como la Rosaleda, situada en las inmediaciones del Puente, hasta hace bien poco tiempo tuvo el nombre de plaza de Hernán Cortés y que las primeras calles que se urbanizaron fueron llamadas calle Méjico y calle del Perú, quedaría justificada esta intención.

⁶² Este edificio fue cedido a la Iglesia y formó parte del conjunto del colegio masculino de San Roque que el propio Aracil proyectaría en estos años. El Chalet desapareció a finales del siglo XX para poder construir en su lugar una ampliación del colegio mucho menos interesante que acabó siendo sustituida en el año 2011 por una burda promoción de viviendas. Archivo municipal de Alcoy, expediente 7546/026 de 31 de agosto de 1929

En la calle Pintor Cabrera, en las inmediaciones de la promoción de casas baratas del Retiro Obrero, fue en donde se construyeron más casas en este periodo. Se trata de la zona Noroeste de la 3ª Zona de Ensanche que se encontraba situada fuera de la influencia de las grandes propiedades especuladoras localizadas junto a la Alameda y en las parcelas de las grandes villas.

Desde el inicio de 1931 se observa un cambio general en la documentación de los proyectos que se presentaba al Ayuntamiento. Hasta este año, los planos que se presentaban tenían formatos pequeños y había un plano para cada dibujo y éstos estaban dispuestos aisladamente y con escalas no superiores a la 1/100. Eran dibujos realizados por los calquistas de los estudios de arquitectura, junto a los cuales se estampaban las firmas que correspondieran. Pero ya en 1931 comienzan a aparecer planos de grandes dimensiones que recogían todos los dibujos o al menos, las agrupaciones de aquellos dibujos coherentes. Estos planos generales de las diversas plantas o de alzados y secciones, venían terminados con un recuadro y con incipientes cajetines o agrupaciones de rótulos en alguna esquina con expresiones tipográficas modernas y a escalas mucho mayores como la de 1/50. La constitución del Colegio de Arquitectos de la Zona de Valencia en 1930 quizás influyó en estos menesteres. Así en Alcoy empezaron a aparecer documentos visados por la Delegación de Alicante del Colegio a partir de junio de 1932. En 1936, en los documentos presentados al Ayuntamiento para las solicitudes de licencia, comenzaron a aparecer también las firmas de los aparejadores que intervendrían en la construcción.



Fig. 511
Sello de visado del Colegio de Arquitectos. 1930
(AMA)

Si dejamos el término “protorracionalista” a la arquitectura de aquellos pioneros del movimiento moderno, en este texto se utilizará el adjetivo “prerracionalista” para referirse convencionalmente a aquel lenguaje de determinados proyectos de arquitectos que iniciaron el camino hacia el repertorio formal de la modernidad desde los estilos históricos, sobre todo desde el eclecticismo, a partir de la reducción de la presencia del ornamento, desde simplificaciones formales de los detalles decorativos, buscando geometrías puras o incluso con la eliminación de todos ellos, pero siempre dentro de una práctica constructiva tradicional que adolecía de innovaciones tecnológicas más allá del uso de la estructura metálica.

En esta etapa se incorporaron al ejercicio de la profesión de arquitecto en Alcoy, Camilo Grau Soler y José María Mestre Asensio desde enero de 1932, en julio de 1933 un fugaz Luis Matarredona Terol y en octubre de 1934, José Cortés Miralles. Durante el año 1931 el arquitecto Vicente Valls Gadea se consolidó como el representante en Alcoy de las corrientes más autóctonas de la arquitectura española. Su formación en la Escuela de Arquitectura de Barcelona lo preparó en contra de las influencias extranjeras del *Art Nouveau* centroeuropeo, contra el estilo francés derivado del academicismo *Beaux Arts* de París y contra las incipientes ideas modernas de la Escuela de Chicago y Wright llegadas a través de Berlage y de la escuela de Amsterdam. Así, aun aceptando el modernismo regionalista levantino, para Valls como para otros muchos, la concepción de la arquitectura debía encontrar su propio estilo nacional en la interpretación del neobarroco español y en los sistemas compositivos con ornamentaciones eclécticas personales. Aún en el ejemplo de la fachada del edificio de la Farmacia de Santiago Vitoria, que fue el único ejemplo alcoyano de su ejercicio versátil hacia la modernidad⁶³, su vocación monumentalista le llevó habitualmente a excesos incluso temperamentales, presentando proyectos con vuelos excesivos, con miradores y cornisas con salientes exagerados o elevaciones desmesuradas que la administración le hacía corregir. En cambio, los ornamentos de sus edificios eran muy lineales, como trazos de dibujo sobre sus muros muy planos, casi como esgrafiados sobre ellos y siempre, sus composiciones eran rigurosamente simétricas salvo que el programa o las dimensiones de la intervención no lo permitieran.

En este año de 1931 construyó la reforma de todo el edificio de la calle Anselmo Aracil nº 15 y también en el nº 8 (ahora avenida del País Valencià), hizo reformas de interiores de viviendas como la unión de dos plantas en el edificio de la calle S. Nicolás nº 105, una incursión en un proyecto para la Alameda y redactó un ambicioso proyecto de una vivienda unifamiliar en la calle *El Camí*, 79 (entonces calle Santa Marta) que contenía un jardín posterior y unos pabellones interiores. Su último proyecto registrado en Alcoy fue el del edificio de la calle S. Lorenzo nº 12⁶⁴.

⁶³ Muchos arquitectos operaron con algún devaneo hacia la modernidad a través de la ruta de aceptación del *Art Déco*. En el caso de Valls Gadea parece más una actitud de demostración de destreza con respecto a un nuevo estilo. En 1932 construyó en Cocentaina el edificio Merín con una poética absolutamente prerracionalista, con una ausencia total de ornamentación exterior. Valls Gadea, como concejal del Ayuntamiento de Alcoy, pronunció un discurso en una sesión plenaria con ocasión del fallecimiento del insigne pintor alcoyano Fernando Cabrera Canto en 1925 y también tuvo algunos problemas municipales con respecto a determinadas incompatibilidades puesto que, además de ser concejal era arquitecto municipal meritorio –informó sobre el proyecto del Puente de San Jorge– arquitecto contratado por parte de la empresa Construcciones y Pavimentos S. A. en la construcción del Pontón de S. Jaime; arquitecto municipal de Onteniente, Diputado Provincial, etc. Acta de la Comisión Permanente del Ayuntamiento de Alcoy de 6 de febrero de 1929, apartado de ruegos y preguntas, Archivo municipal de Alcoy, expediente B.C. 122

⁶⁴ Archivo municipal de Alcoy, expedientes 7550/025 de febrero de 1931, 7551/24 de julio de 1931, 7550/019 de febrero de 1931, 7550/29 y 7550/34 de marzo de 1931 y 7551/45 de septiembre de 1931 respectivamente.

En 1932 Vicente Valls Gadea se estableció definitivamente en la ciudad de Valencia en donde construyó un buen número de edificios fundamentalmente de viviendas hasta 1936⁶⁵. Después de la Guerra llegaría a ser arquitecto municipal y arquitecto de la Compañía de Tranvías. Su hijo Vicente Valls Abad, también arquitecto, realizó una gran producción de edificios en Valencia desde 1951 hasta 1989⁶⁶.



Fig. 512

En el centro de la imagen la
Reforma del edificio de viviendas calle S. Lorenzo, 13. Alcoy
J. Aracil Aznar, arquitecto. 1931
(JFPS 2012)

⁶⁵ Entre 1931 y 1936 construyó treinta y cuatro edificios de viviendas en la ciudad de Valencia y alrededores. SERRA DESFILIS, Amadeo. *Eclecticism Tardío y Art Déco en la ciudad de Valencia*. Ajuntament de València. València, 1996. Colección "Estudis" 7, pp. 274-275.

⁶⁶ PARRA MARTÍNEZ, José. "Vicente Valls Abad". Revista ViA arquitectura, número especial Premios 2003-2004. COACV, Alicante otoño 2005, p.138.



Fig. 513
Detalle ornamental de la Reforma del edificio de viviendas calle S. Lorenzo, 13. Alcoy
J. Aracil Aznar, arquitecto. 1931
(RPM 2012)

Frente a la posición agitada de este arquitecto, Joaquín Aracil Aznar realizó un viaje más progresivo y calmado hacia la modernidad, aunque en su también amplia producción de esta etapa, hubo ejemplos de esa versatilidad tan académica en todos los estilos. El año 1931 es el año de su kiosco para el Parterre, pero probó suerte en la Alameda con un proyecto para una vivienda unifamiliar que fue desestimado. La tipografía de la rotulación de sus planos era ya plenamente moderna. Reformó el edificio de la calle S. Lorenzo nº 13, con una *bow-window* para dos viviendas por planta en todo el ancho de la estrecha fachada, con una cenefa decorada construida con azulejos que nos podría hacer pensar en alguna influencia perretiana, construyó dos sencillos edificios industriales cuyos rótulos en las fachadas eran de tipografía Déco con mayor contundencia que el propio diseño de sus alzados pero, al mismo tiempo, sobre-elevó dos plantas a un edificio existente con mucho respeto y coherencia⁶⁷.

⁶⁷ Archivo Municipal de Alcoy, expedientes 7550/009 de 2 de marzo de 1931, 7550/016 de 16 de marzo de 1931, 7550/040 de abril de 1931, 7551/039 de agosto de 1931 y 7551/045 de septiembre de 1931.

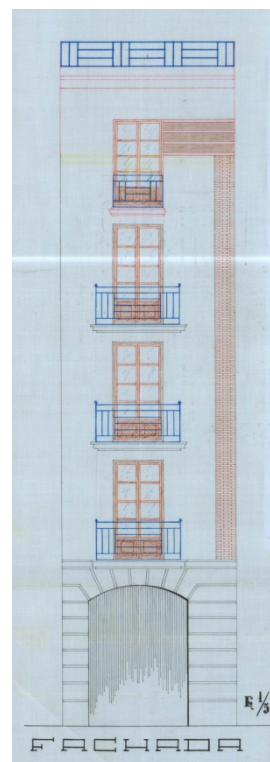


Fig. 514
Proyecto de Parque Escuela.
J. Aracil, arqto. 1931

Fig. 515
Proyecto edificio C/ El Camí, 24. Alcoy
C. Grau, arqto. 1932
(AMA)

Sin embargo, el proyecto de Aracil más atractivo de este año es el proyecto del Parque Escuela para la zona occidental de la 3ª Zona de Ensanche. Un proyecto de ordenación urbana a través de una escuela seguramente muy acorde con las nuevas políticas educativas de la República que quizás resultó demasiado ambicioso⁶⁸.

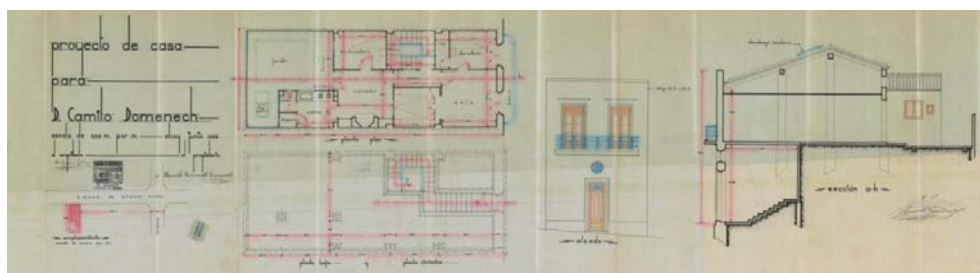


Fig. 516
Proyecto de Vivienda unifamiliar en C/ Verge dels LLiris. Alcoy
Camilo Grau Soler, arquitecto. 1932
(AMA)

⁶⁸ Archivo Municipal de Alcoy, expediente 7522/006 de 4 de noviembre de 1931.

En 1932 comienza el ejercicio de la profesión de arquitecto José María Mestre Asensio con una vivienda unifamiliar de corte regionalista en la esquina de las calles Pintor Cabrera (pares) con la actual calle Joan Valls. Camilo Grau Soler se estrenó con un proyecto de reforma de fachada para la calle *El Camí* nº 24 (antes Santa Marta) con un alzado de tintes prerracionalista con un intento de asimetría en la composición de la fachada que incorporaba ya el uso en las fachadas de franjas horizontales ladrillo de cara vista y carpintería con franjas de estucos lisos y también incorporaba cerrajería esquemática. La combinación de estos materiales se convertiría en una moda asociada a los ejemplos más modernos de esta etapa⁶⁹. Camilo Grau realizó todavía tres proyectos en este nuevo lenguaje para viviendas unifamiliares de nueva planta que defendía con la valentía de su juventud. Se situaron en la antigua calle Buenos Aires, ahora *Verge dels Lliris*, en el Barrio de San Pancraccio cuya expansión, a base de viviendas obreras unifamiliares, se produjo durante estos años⁷⁰.

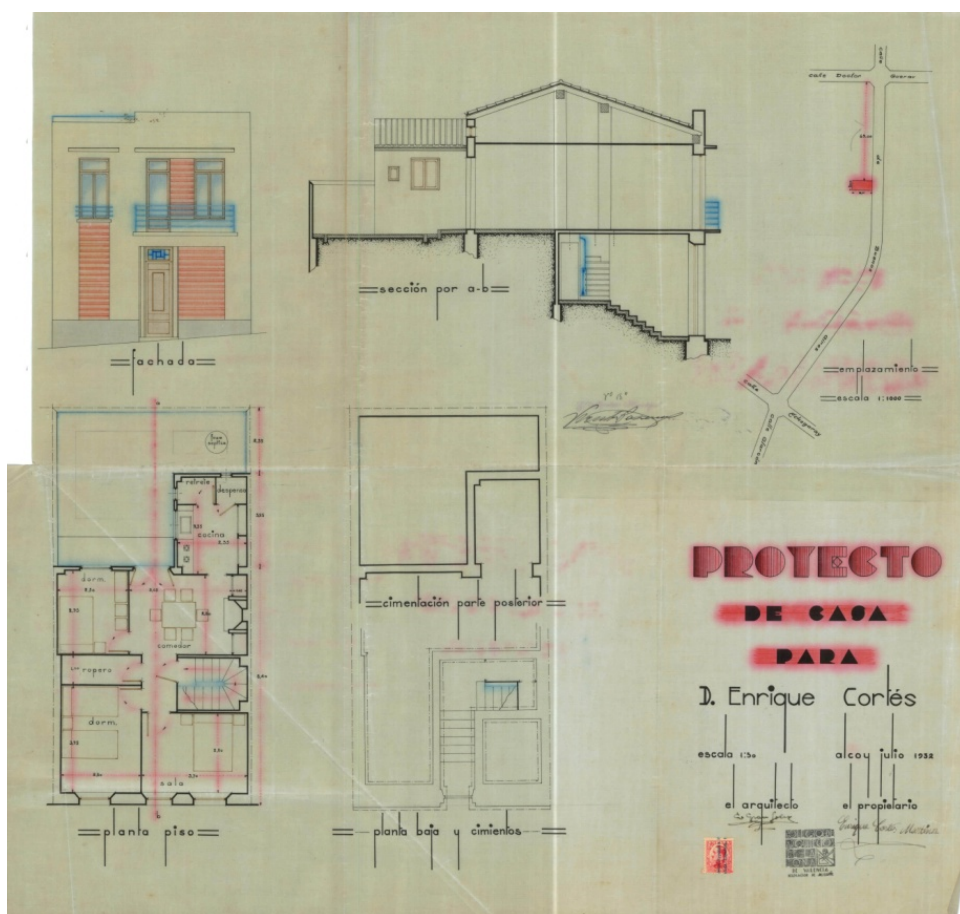


Fig. 517
Proyecto de Vivienda unifamiliar en C/ Verge dels LLiris. Alcoy
Camilo Grau Soler, arquitecto. 1932
(AMA)

⁶⁹ Este edificio no llegó a construirse. Archivo Municipal de Alcoy, expediente 7551/094 de febrero de 1932.

⁷⁰ Archivo municipal de Alcoy, expedientes 7552/071 y 7552/075 de agosto de 1932, 7552/074 de junio de 1932.

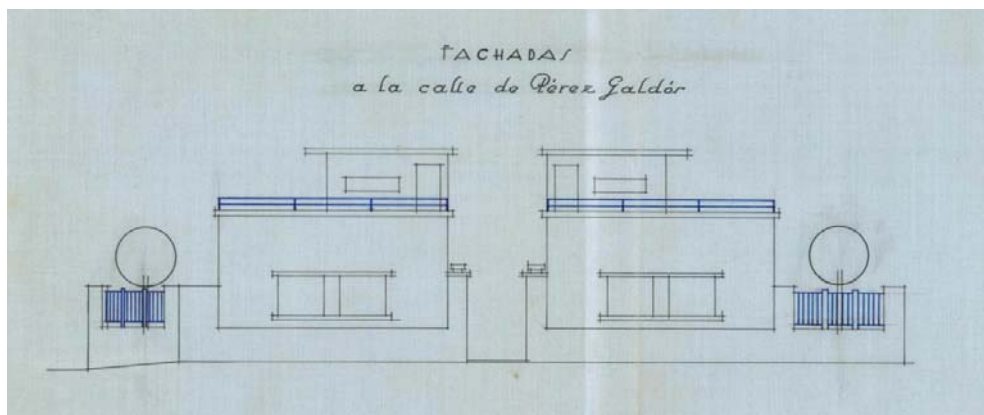
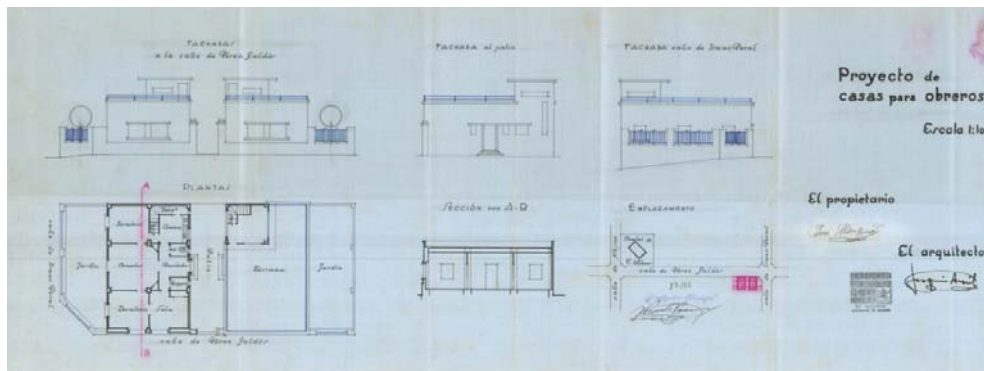


Fig. 518 y 519
 Plano del Proyecto y Alzado Principal de 2 viv. unifamiliares pareadas
 Esquina calles Pintor Cabrera – Isaac Peral. Alcoy
 Joaquín Aracil Aznar, arquitecto. 1932
 (AMA)

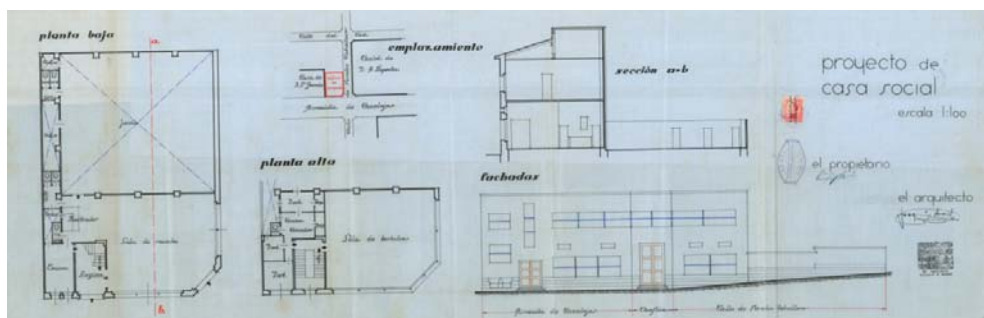


Fig. 520
 Plano del Proyecto de la casa social del partido socialista
 Esquina calles Alameda- Anselmo Aracil. Alcoy
 Joaquín Aracil Aznar, arquitecto. 1932
 (AMA)

Vicente Pascual Pastor realizó el proyecto para la sede del sindicato de la Confederación Nacional del Trabajo en la calle de S. Vicente en un estilo histórico trasnochado y poco representativo del progresismo de la institución que albergaría, muy en la línea de todas sus últimas producciones⁷¹.

Joaquín Aracil realizó varios proyectos ya en la línea prerracionalista que no llegaron a construirse en la calle Doctor Sempere, entre la avenida del Puente de S. Jorge y la actual calle Joan Valls. Sin embargo, son muy interesantes dos proyectos suyos de la segunda mitad del año. El primero es un proyecto de dos viviendas unifamiliares pareadas absolutamente racionalista en sus formas volumétricas puras y exentas de detalles ornamentales⁷². La apuesta por el racionalismo de Aracil sigue con el proyecto para la sede del partido socialista y el sindicato asociado situado en la esquina de la Alameda (impares) con la actual calle Anselmo Aracil. Resulta curioso que este arquitecto utilizara el lenguaje racionalista más avanzado para usuarios progresistas, situados en entornos vírgenes como la 3ª Zona de Ensanche y en cambio, con clientes más conservadores o en las reformas de edificios existentes, situados en el centro de la ciudad, recurriera entonces a estilos tradicionales incluso en las rotulaciones de los planos. Esta actitud de Aracil era común en los arquitectos locales más progresistas durante todo este periodo.

Muchas de las viviendas unifamiliares que se producen en esta etapa son prerracionalistas que intentarán desprenderse de los estilos anteriores buscando la depuración del lenguaje dirigiéndose hacia el racionalismo. En esta dirección se encuentran muchos ejemplos probablemente comparables con las producciones relativamente cercanas en el tiempo, como por ejemplo algunos de los edificios construidos en la *rue ville Seurat* o en la *rue George Braque* de París en donde Perret construyó algunos *ateliers*, en los confines del Sur de París, en torno al *Reservoir de Montsouris* cerca de la *Porte d'Orleans*. Se trata de casas unifamiliares entre medianeras, construidas honesta y humildemente con sistemas de construcción todavía tradicionales pero que utilizan composiciones de fachadas y cerrajerías muy cercanas ya al racionalismo.

En 1933, José María Mestre sigue fiel a su concepto de progreso desde el regionalismo con dos ejemplos radicalmente distintos: la casa de vecinos de la esquina de las calles Pintor Cabrera (pares) y la calle Góngora, con un juego atrevido en el tratamiento del chaflán y si acaso, una pequeña regresión en el edificio de la calle Pintor Cabrera nº 115-117⁷³.

⁷¹ Archivo Municipal de Alcoy, expediente 7552/038 de junio de 1932, recientemente desaparecido.

⁷² Los edificios existen todavía pero completamente desfigurados y con sus parcelas absurdamente colmatadas. Archivo municipal de Alcoy, expediente 7552/076 de agosto de 1932.

⁷³ Archivo municipal de Alcoy, expedientes 7554/66 de enero de 1933 y 7554/080 de marzo de 1933.

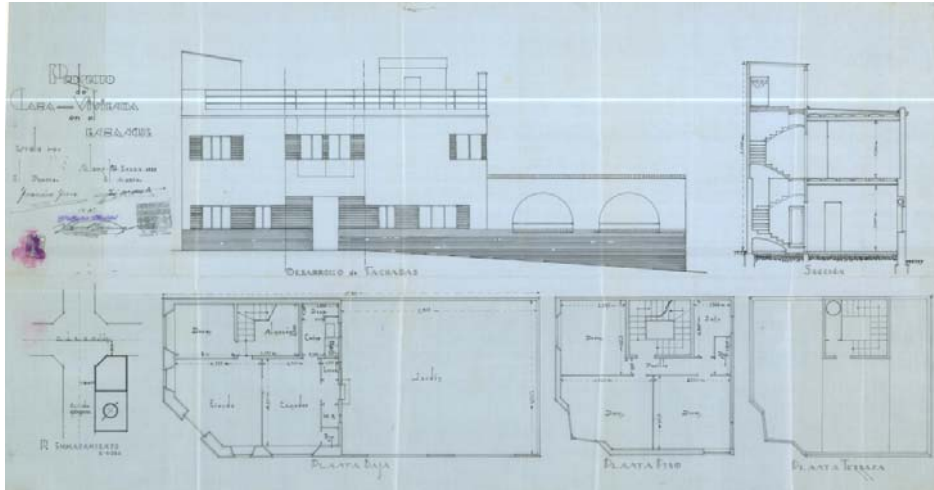


Fig. 521 y 522
Plano del proyecto y edificio de viviendas esquina de las calles Pintor Cabrera – Góngora. Alcoy
José M^a. Mestre, arquitecto. 1933.
(AMA y JFPS 2011).



Fig. 523
Edificio de viviendas calle Pintor Cabrera, 115-117. Alcoy
José M^a. Mestre, arquitecto. 1933.
(JFPS 2011)

Dos ejemplos bien distintos de edificios nos muestran la tendencia de los proyectos de Vicente Pascual Pastor que tanto nos había sorprendido en el proyecto de los aseos subterráneos. La vivienda unifamiliar de la esquina entre las calles Pintor Cabrera (impares) y la actual calle Alfafara, en donde siguió con un regionalismo simplificado, o el edificio para la esquina de la calle Sto. Tomás con la calle *l'Escola*, sede de la farmacia central en sus bajos. Aún en este año y en la misma línea conceptual, redactaría el proyecto del lavadero del Hospital Civil de Oliver y el flamante Hotel España, en una esquina de la Plaza de España, junto al edificio del antiguo Hostal de la Viuda, en su lenguaje tradicional⁷⁴.



Fig. 524
Vivienda unifamiliar en la esquina de las calles Pintor Cabrera – Alfafara. Alcoy
Vicente Pascual Pastor, arquitecto. 1933
(JFPS 2011)



Fig. 525
Edificio de Viviendas en la esquina de las calles Sto. Tomás – L'Escola.
Vicente Pascual Pastor, arquitecto. 1933
(RPM 2012)

⁷⁴ Archivo municipal de Alcoy, expedientes 7554/073 de septiembre de 1933, 7519/02, 7555/085 y 7555/075 de noviembre de 1933, respectivamente.

Los proyectos más relevantes de Joaquín Aracil de este año fueron la reforma de la fachada con la construcción de un gran mirador y la elevación en altura del edificio de la actual avenida del País Valencià nº 43. Redactó también un proyecto en un solar muy pequeño en la esquina de la calle Sto. Tomás con la calle S. Antonio, casi vecino del nuevo templo de S. Jorge. Extrañamente se decantó por el uso de un lenguaje prerracionalista con una esquina redondeada y con una composición a partir de franjas horizontales que nunca llegó a construirse así. También construyó algunas viviendas unifamiliares en el Ensanche⁷⁵.



Fig. 526
Vivienda unifamiliar en la calle Pintor Cabrera, 107. Alcoy
J. Aracil Aznar, arquitecto (AMA Expte. 7555/073 octubre 1933)
(JFPS 2011)

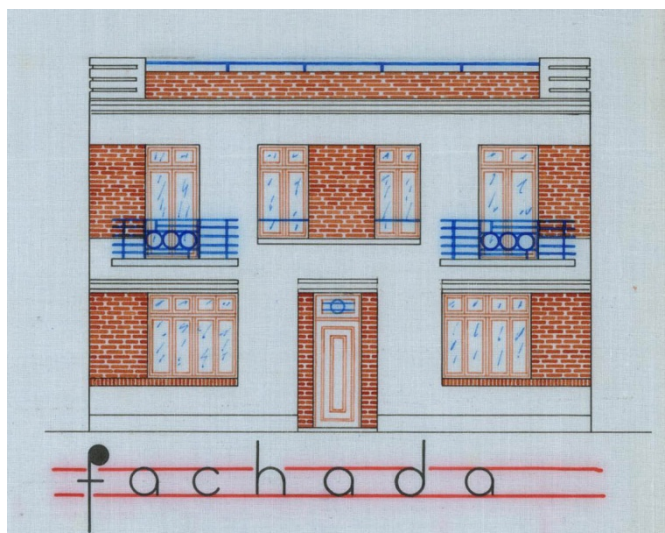


Fig. 527
Detalle del alzado a la calle de la viv. unifamiliar en la calle Pintor Cabrera, 58. Alcoy
Camilo Grau Soler, arquitecto.
(AMA Expte 7555/001 abril 1933)

⁷⁵ Archivo municipal de Alcoy, expedientes 7554/054 de febrero de 1933 y 7555/027 de septiembre de 1933 y 7555/073 de octubre de 1933 respectivamente

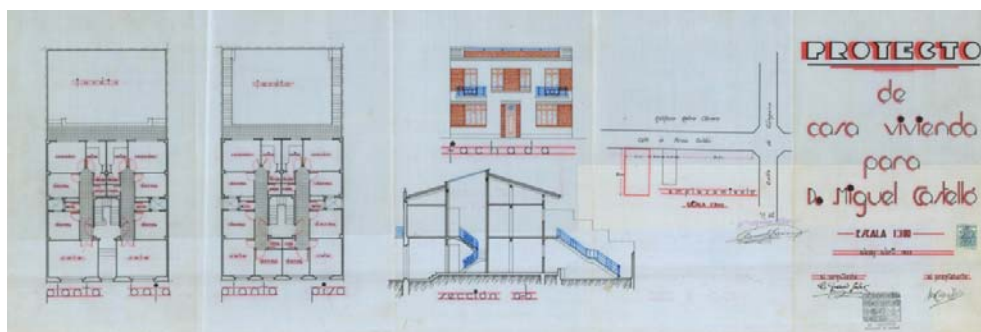


Fig. 528 y 529
Plano del Proyecto y Vivienda unifamiliar en la calle Pintor Cabrera, 58. Alcoy
Camilo Grau Soler, arquitecto.
(AMA Expte 7555/001 abril 1933)

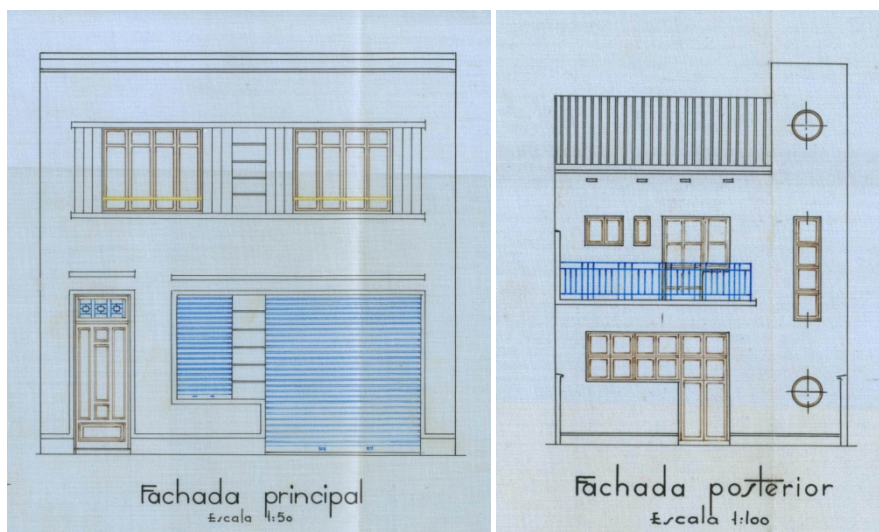


Fig. 530 y 531
Alzados de la vivienda unifamiliar en la calle Pintor Cabrera, 52. Alcoy
Camilo Grau Soler, arquitecto
(AMA Expte. 7555/065 sept. 1933)



Fig. 532
Vivienda unifamiliar en la calle Pintor Cabrera, 52. Alcoy
Camilo Grau Soler, arquitecto
(JFPS 2011)

Camilo Grau construyó algunas viviendas en la 3ª Zona de Ensanche y en su camino hacia el racionalismo utilizó cerrajerías de materiales industriales sin casi elaboración. También utilizó algún recurso *Déco* en las jambas de los huecos de las ventanas⁷⁶.

El año 1934 fue un año seco de novedades interesantes. Se incorporó a la profesión de arquitecto José Cortés Miralles en el mes de octubre.

⁷⁶ Archivo municipal de Alcoy, expedientes, 7555/001 de abril de 1933 y 7555/065 de septiembre de 1933

En 1935, Joaquín Aracil proyecta tres promociones de viviendas baratas en la calle Pintor Cabrera para la “Cooperativa Pablo Iglesias” para obreros afiliados al partido socialista. Los tipos arquitectónicos de viviendas en hilera con patios delanteros y traseros utilizados para estas viviendas constituyeron un ideal que hubiere tenido que extenderse, casi como ordenanza, para el desarrollo urbanístico del Ensanche. El tratamiento de los muros anteriores para salvar los desniveles y ofrecer al tiempo privacidad en las viviendas orientadas al Sureste y el cambio de tipo en las casas situadas en la orientación Noroeste fue un acierto que el sistema de aprovechamiento del planeamiento del Ensanche permitía. Pero no convenía a los especuladores. A pesar de esta magnífica innovación, las soluciones plásticas y ornamentales de las viviendas construidas no acompañaron y ni siquiera fueron tan avanzadas como otros de sus proyectos contemporáneos⁷⁷.



Fig. 533 y 534

Expte. 7559/065 octubre de 1935. Joaquín Aracil, Pintor Cabrera, 89 a 97
Véase el tímido toque déco en los pináculos del cerramiento de la parcela.

Fig. 535

Expte. 7559/066 noviembre 1935, Joaquín, Pintor Cabrera 85-87

Fig. 536

Expte. 7559/064 de abril 1935. J. Aracil. Pintor Cabrera, 106-108

⁷⁷ Archivo municipal de Alcoy, expedientes 7559/064, 7559/065 y 7559/066 de abril a octubre de 1935.



Fig. 537
En el centro – izquierda de la imagen Edificio Apolo. C/ Cordeta, 10. Alcoy
J. Aracil Aznar, arquitecto. 1935
(RPM 2012)

Mientras tanto, J. Aracil había redactado el proyecto para el edificio de las viviendas de la familia “*Els Barxelllets*” en la calle Cordeta nº 10, en un estilo tradicional que seguramente juzgó adecuado para las demandas de su cliente, considerando el entorno y la coherencia del resto de edificios del lienzo de fachada al que se incorporaba el edificio⁷⁸.

⁷⁸ Desde 1990 este edificio alberga al Centro Instructivo Musical “Apolo”. Archivo Municipal de Alcoy, expediente 7559/049 de febrero de 1935.

Pero el edificio más singular y probablemente el más conocido fue el proyecto un edificio de viviendas que redactó para Napoleón Sanz en la esquina de la calle Góngora (impares) con la calle Cid. Un edificio en su línea más avanzada dentro del prerracionalismo que acogería uno de los pocos diseños genuinamente *Déco* en la puerta principal del acceso al edificio (ver imagen 466). La popularidad de este edificio se manifestó a través de la denominación de *la casa de les dèneu perres* en relación con el poco coste que habría tenido este edificio a juzgar por sus materiales y la ausencia de ornamentación⁷⁹.

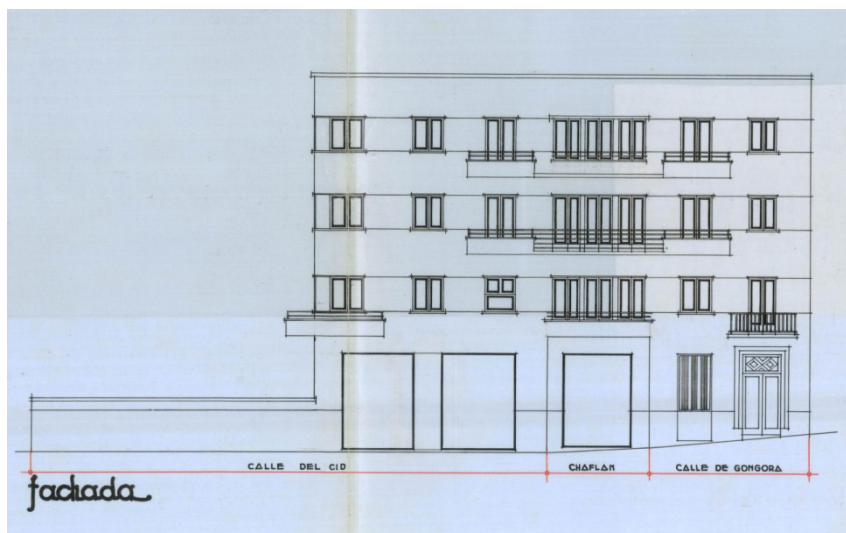


Fig. 538 y 539
Plano del proyecto y detalle del alzado del edificio de viviendas en la esquina de las calles Góngora – Cid. Alcoy.
Joaquín Aracil Aznar, 1935.
(AMA)

⁷⁹ GUILLEM GARCÍA, Gabriel. "L'arquitectura del segle XX". en VV.AA. *Història d'Alcoi*. Ajuntament d'Alcoi, 2006, p378 y Archivo Municipal de Alcoy, expediente 7559/071 de marzo de 1935.

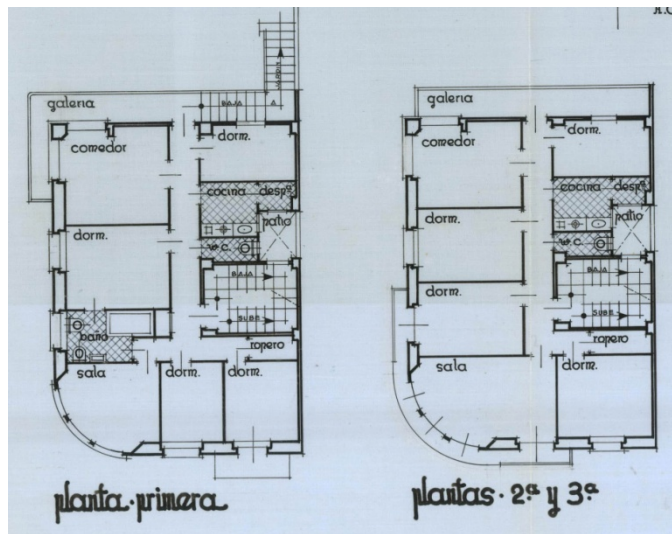


Fig. 540 y 541
Plantas del proyecto y edificio de viviendas en la esquina de las calles Góngora – Cid. Alcoy
Joaquín Aracil Aznar, 1935.
(AMA y JFPS 2012)

En este mismo año, J. Aracil proyectó también el Teatro del Colegio Salesiano situado en el interior de la parcela de su propiedad con un tratamiento ecléctico. Aquí, un viraje hacia la modernidad no habría sido comprendido por el cliente que diez años antes había tenido un proyecto de Aracil en estilo neorrenacimiento. Por último, en agosto de 1935 se solicitó la licencia de la construcción del edificio para colegio masculino de S. Roque, situado en la Alameda, cuyo incipiente carácter racionalista fue un tanto desdibujado por los sistemas constructivos tradicionales que se emplearon en su construcción⁸⁰.

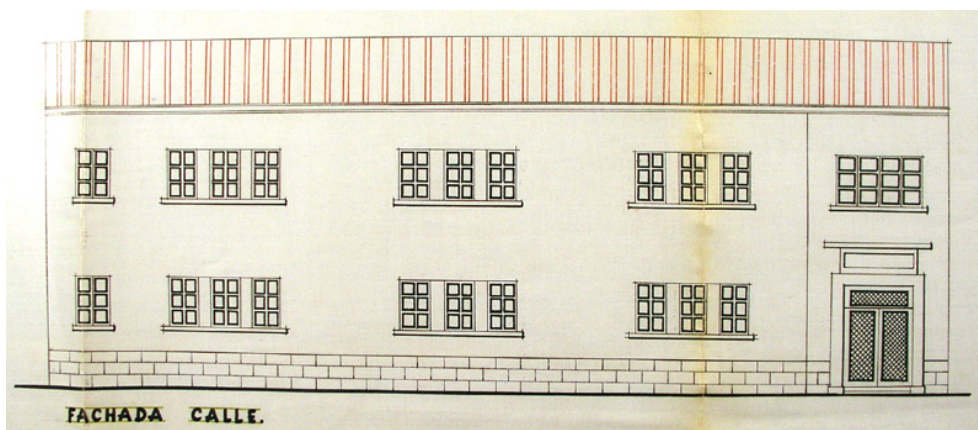
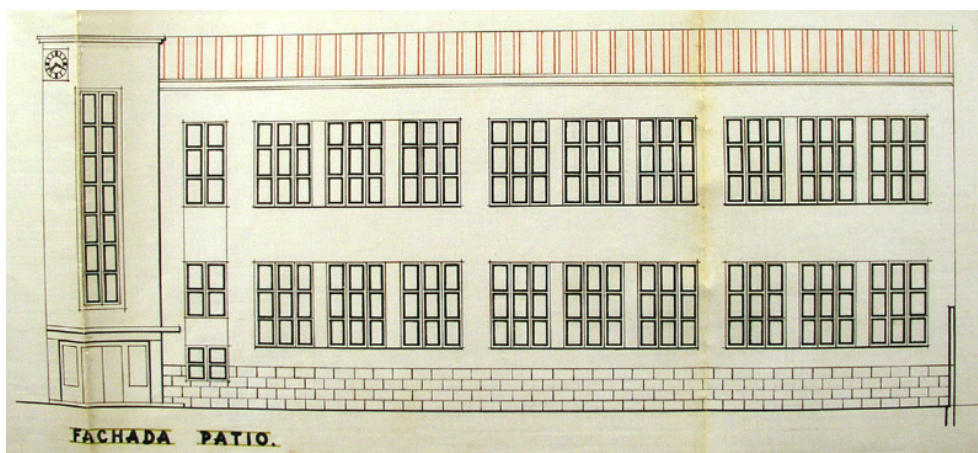


Fig. 542 y 543
Alzados del Proyecto del Colegio de S. Roque masculino, en la Alameda, 3. Alcoy.
Joaquín Aracil Aznar, arquitecto. 1935
(AMA)

⁸⁰ Archivo Municipal de Alcoy. El Teatro Salesiano está en el expediente 7560/015 de mayo de 1935 y el colegio de S. Roque el 5676/028.

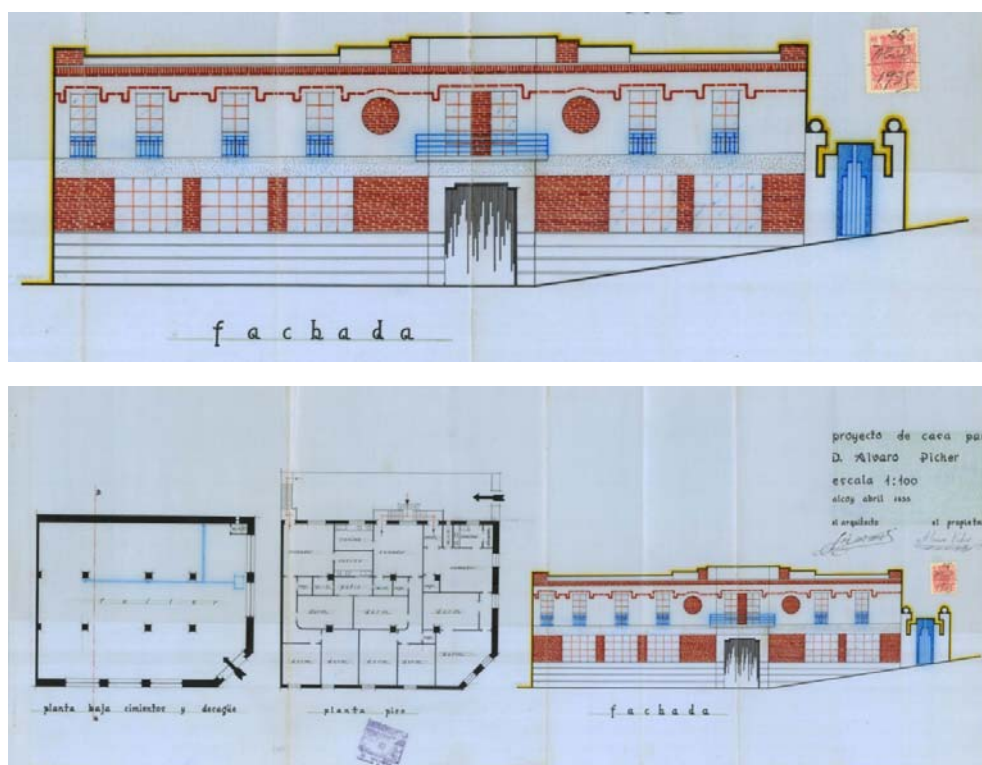


Fig. 544 y 545

Alzado y plano del proyecto de vivienda unifamiliar y taller en la esquina de las calles Entenza – Isaac Peral. Alcoy.

José M^o. Mestre Asensio. 1935

(AMA)

José María Mestre Asensio hizo un proyecto para la vivienda y taller en la esquina de la calle Entenza (impares) con la calle Isaac Peral. Se trata de un ejemplo en el que aparece una voluntad de adscripción al *Déco* al menos, en los elementos de las puertas de acceso al patio posterior y en el remate del edificio. Pero, por desgracia, el mismo promotor le hizo cambiar radicalmente al proyecto poco después eliminando la vivienda y con ello, desapareciendo totalmente cualquier atisbo de modernidad⁸¹.

Por su parte, Camilo Grau Soler realizó un proyecto de un edificio de viviendas con taller en la planta baja, de corte prerracionalista en la placita de Mossén Josep frente a la contundencia historicista del edificio del Colegio Salesiano de Aracil. Contemporáneo de este proyecto fue el edificio de viviendas en la calle Doctor Sempere de la 3^a Zona de Ensanche. Y colindante con este último edificio, Grau redactó el proyecto para la estación de autobuses que tenía la concesión de la línea Alcoy-Alicante. Esta actividad funcionó en este edificio hasta el final del siglo XX. También durante este año proyectó dos edificios de viviendas en el Ensanche que no llegaron a construirse.

⁸¹ Archivo Municipal de Alcoy expedientes 7559/080 y la modificación 7560/005 de mayo de 1935.

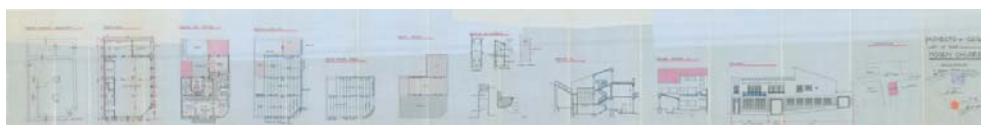
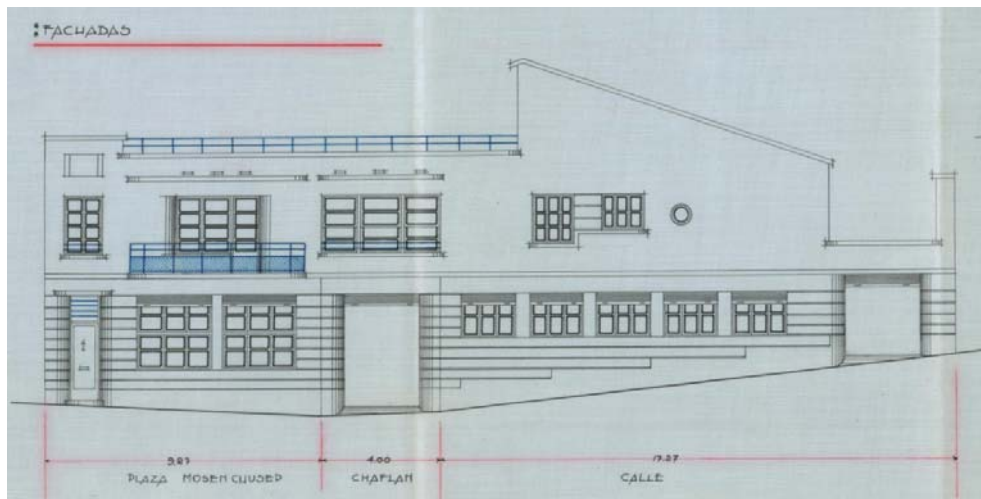


Fig. 546
Alzado
Fig. 547
Plano del proyecto
Fig. 548
Edificio de viviendas Plaza Mossén Josep. Alcoy
Fig. 549, 550 y 551
Detalles del edificio
Camilo Grau Soler, arquitecto. 1935
(AMA y JFPS 2012)

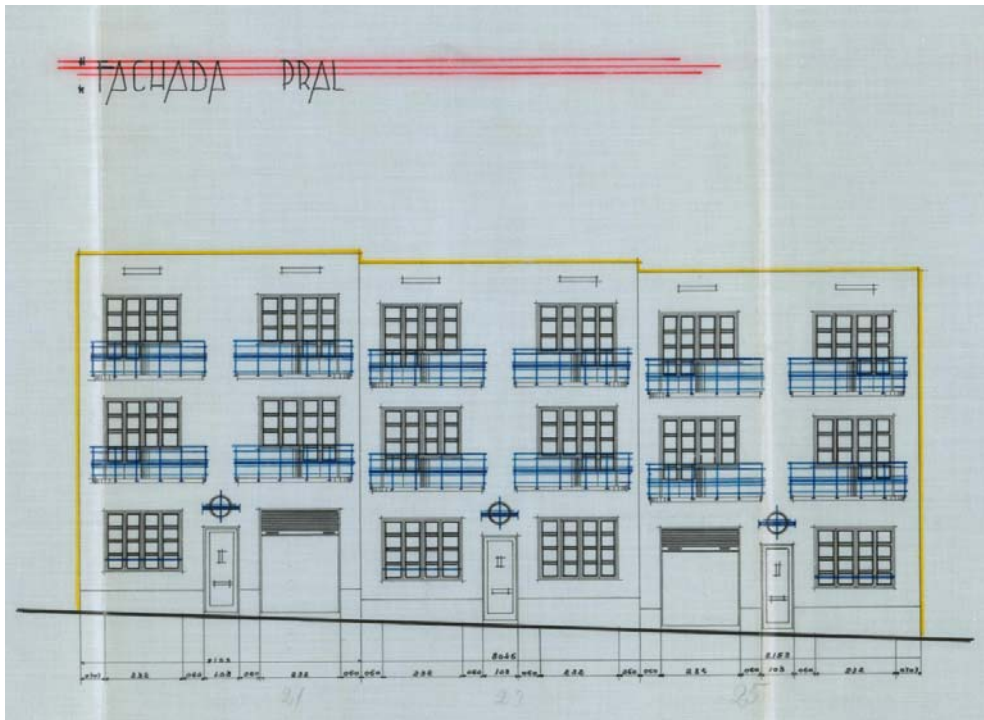
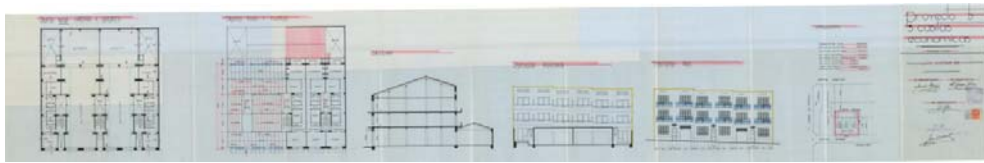


Fig. 552
Plano del proyecto
Fig. 553
Alzado a la calle
Fig. 554
Edificio de viviendas en la calle Doctor Sempere., 17-21 Alcoy
Camilo Grau Soler, 1935
(AMA y JFPS 2011)

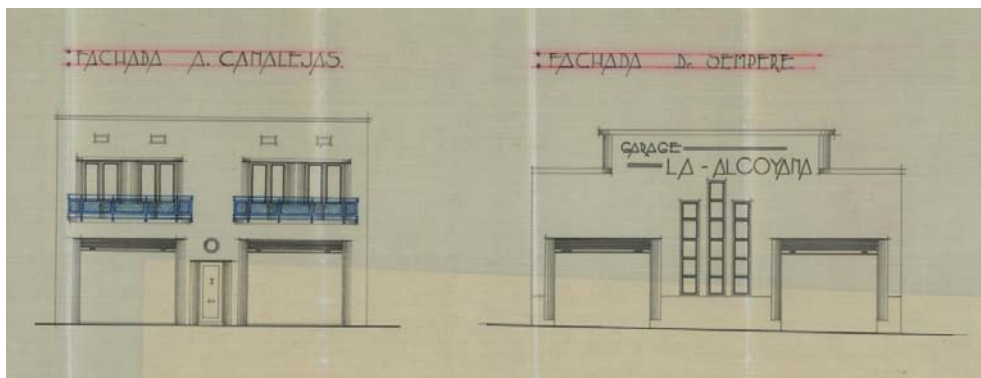
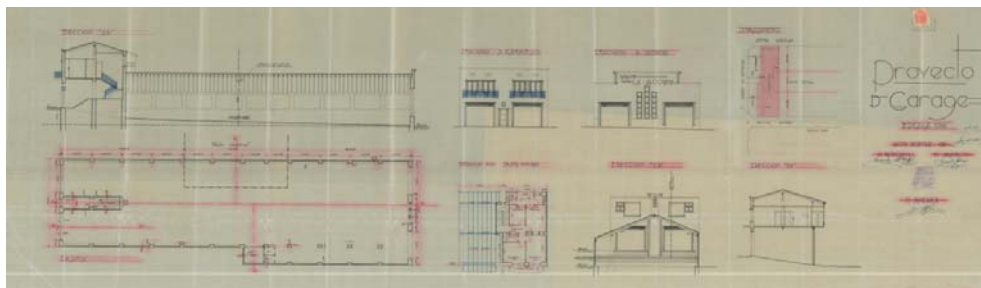


Fig. 555

Plano del Proyecto

Fig. 556

Detalle de los alzados

Fig. 557 y 558

Estado actual de las fachadas del edificio para el garaje de autobuses "La Alcoyana, S. A." en la Alameda, 32. Alcoy

Camilo Grau Soler, arquitecto. 1935

(AMA y JFPS 2011)

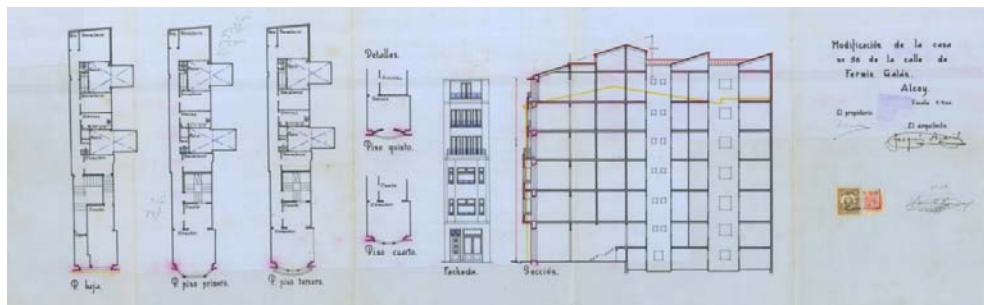


Fig. 559

Alzado

Fig. 560

Detalle de las últimas plantas

Fig. 561, 562 y 563

Plano del Proyecto de Reforma y ampliación del edificio de la calle S. Nicolás, 52. Alcoy

J. Aracil Aznar, arquitecto. 1936

(AMA y JFPS 2010)

De Joaquín Aracil destaca su último proyecto antes de la Guerra Civil, la reforma de la fachada y la elevación del edificio de la calle S. Nicolás nº 56. En un edificio de fachada estrecha realizó un ejercicio delicado de construcción de un mirador achaflanado con unas impecables ventanas de guillotina, absolutamente elemental, adecuado y respetuoso para el entorno próximo. Dispuso la decoración *Art Déco* circunscrita solamente en la zona más perceptible del edificio desde la calle que recoge no solamente la puerta de acceso sino el escalonado de las jambas y los dinteles, y el despiece del aplacado de mármol negro del zócalo. En cambio, para la plantas de la elevación ensayó su particular *follie* racionalista con un doble juego de tramos de círculos opuestos en las trazas del balcón y del cerramiento de la fachada. Probablemente éste fue el último suspiro por la modernidad arquitectónica que se dio en Alcoy allá por el mes de mayo de 1936⁸².



Fig. 564 y 565
Detalles del edificio de la calle S. Nicolás, 52. Alcoy
J. Aracil Aznar, arquitecto. 1936
(JFPS 2010)

⁸² Archivo Municipal de Alcoy, expediente 7561/66 de mayo de 1936.

6.3_ La arquitectura entre 1936 y 1940 El final de la alegría

Con el golpe de estado del general Franco del 18 de julio de 1936 y el consiguiente inicio de la Guerra Civil española, la construcción de la arquitectura se detuvo, al menos en el modo tradicional en que se había venido realizando. Después de los bombardeos sufridos en Alcoy hubo muchas reconstrucciones de los edificios afectados por las bombas. En septiembre de 1939 Joaquín Aracil reconstruyó un ala interior del edificio de la calle S. Nicolás nº 15, la casa del pintor Fernando Cabrera Cantó, que fue destruida por las bombas que afectaron de lleno a los edificios colindantes calle abajo. De éstos últimos, en S. Nicolás 11 y 13⁸³, se encargó Camilo Grau pero con proyectos que ya se alejaban radicalmente de cualquier signo o elemento que recordara a la modernidad. También en septiembre de 1939, José María Mestre proyectó un gran edificio de viviendas en la calle *El Tossal* que ya manifestaba las formas hacia adonde se dirigiría la arquitectura en los próximos años⁸⁴.

En los proyectos presentados en este tiempo ya aparecen copias de los planos realizadas en papel por máquinas copiadoras de amoniaco de una conocida copistería que existió hasta los años ochenta del siglo XX. En 1940, finalizada la Guerra Civil con su conocido resultado, desaparecieron los rótulos, las tipografías y los cajetines modernos en los planos. Todavía siguió trabajando ya con pocas energías un avanzado septuagenario Vicente Pascual después de una dilatada carrera. Falleció en 1941.

En febrero de 1940 se solicitó licencia para la construcción del edificio de la calle S. Lorenzo nº 17 que en planta baja realojaría a la firma comercial "Paños Pastor"⁸⁵. El proyecto se redactó por el arquitecto alcoyano José Cort Bodí que también estaba afincado en Valencia. Este arquitecto, cuya trayectoria hacia el racionalismo había dado muchos ejemplos de proyectos *Art Déco* en Alicante y en Valencia curiosamente no tuvo ninguna oportunidad de estas características en Alcoy⁸⁶. El proyecto para S. Nicolás nº 17 volvía a posiciones eclécticas anteriores buscando reafirmar aquello que convenía hacer, retomando aquel camino del que nunca nadie tenía que haberse desviado.

⁸³ Archivo Municipal de Alcoy, expediente 7562/083 de agosto de 1938.

⁸⁴ Archivo municipal de Alcoy, expediente 7562/092 de 8 de septiembre de 1939

⁸⁵ Archivo Municipal de Alcoy, expediente 7563/058.

⁸⁶ Para más información sobre José Cort véase la tesis doctoral de AZULAY TAPIERO, Marilda, *La fortuna de los ideales racionalistas en España 1914-1936. El caso concreto de José Cort Bodí (1895-1961)*



Fig. 566
Edificio de viviendas en la calle S. Lorenzo, 17. Alcoy
José Cort Bodi, arquitecto. 1940
(JFPS 2012)

Joaquín Aracil tuvo que empezar a enmudecer y a olvidar hasta su propia imagen corporativa modificando la tipografía de los membretes de sus cartas. Todavía realizaría el proyecto de reconstrucción del edificio de la fábrica de Ferrándiz modificando su estructura interior de madera, quemada en un incendio, por una nueva estructura metálica con forjados de revoltón cerámico relleno de un pobre hormigón en masa. También redactó el proyecto del ala Norte del colegio de las Carmelitas en la *Placeta del Fossar*⁸⁷.

Apareció con rotundidad el arquitecto José Cortés Miralles con dos proyectos significativos, la reforma del edificio de la calle S. Lorenzo nº 11 y el extraño edificio de la actual avenida del País Valencià nº 27 para establecer un código formal con el que operaría durante muchos años después⁸⁸.

Camilo Grau Soler, José Cort Bodí y Vicente Valls Gadea se establecieron definitivamente en Valencia. En Alcoy fue cobrando protagonismo José Cortés Miralles. Joaquín Aracil Aznar sobrevivió en Alcoy readaptándose a las nuevas circunstancias. José María Mestre Asensio emigró a Oviedo en donde continuaría ejerciendo su profesión hasta su muerte.



Fig. 567
Edificio de viviendas en la Av. Del país Valencià, 27. Alcoy.
José Cortés Miralles, arquitecto. 1940
(JFPS 2012)

⁸⁷ Archivo Municipal de Alcoy, expedientes 7563/029 y 7563/033 de junio de 1940, respectivamente.

⁸⁸ Archivo Municipal de Alcoy, expedientes 7563/022 de febrero de 1940 y 7563/031 de marzo de 1940



Fig. 568

En el centro de la imagen

Edificio de viviendas en la calle S. Lorenzo, 11. Alcoy

José Cortés Miralles, arquitecto. 1940

(JFPS 2012)

Después de este recorrido por la producción de la arquitectura en Alcoy de este periodo, se puede concluir que no hay ejemplos equiparables o clasificables dentro de la poética *Art Déco* como sí lo estuvo el proyecto finalmente construido del Puente de San Jorge. Hubo tímidas posiciones decorativas en algunos detalles ornamentales de algunos edificios construidos en los que el tránsito demasiado veloz hacia el racionalismo lo permitió. Pero su relevancia siempre fue escasa en relación con la contundencia mostrada en el Puente.

Los arquitectos españoles y también los alcoyanos, habían estado muy bien informados del devenir de la arquitectura mundial hasta la llegada del nuevo régimen, cuando llegó impuesta la desinformación y el cierre de las fronteras culturales. Su propia formación en las Escuelas de Arquitectura de Madrid y Barcelona se complementaba con la presencia de las publicaciones nacionales e internacionales y los fondos documentales de sus bibliotecas, pero también les llegaron los ecos de los diversos congresos sobre arquitectura que se celebraron tanto en España como en Europa, en donde grupos considerables de arquitectos españoles participaban. Del mismo modo, conocieron las informaciones de las distintas exposiciones universales, nacionales y regionales que en estos tiempos se celebraron. Desde el primer Timoteo Briet Montagud, que manejaba publicaciones europeas con imágenes de proyectos de Víctor Horta, hasta el último José Cortés Miralles, suscrito a la revista *Das Neue Franckfurt*, todos ellos estuvieron conectados, en mayor o menor medida, a las corrientes y tendencias que se desarrollaban en Europa con más o menos prontitud y profusión que durante la larga noche de la postguerra. Una postguerra cultural que no vería aire fresco hasta bien entrados los años sesenta del siglo XX. Pero aún así, la velocidad de los acontecimientos y el lento producir de las oportunidades de la construcción entre 1925 y 1940 no dejaron alumbrar el *Art Déco* en la arquitectura de Alcoy de aquellos años.

88

El desarrollo diferido

Capítulo 8

El desarrollo diferido

La construcción del Puente de San Jorge tuvo un curioso efecto diferido en el tiempo. El uso continuado del Puente en su estratégica posición lo convirtieron en un elemento fundamental de la escena urbana. Si al principio sus formas resultaron extrañas o demasiado cultas, su singularidad en el territorio y la larga convivencia hicieron posible su incorporación al ámbito de lo popular y así, con el tiempo, el Puente pasó a ser asimilado a la identidad de la ciudad.

El Puente de San Jorge no solamente se constituyó en un hito del paisaje urbano de la ciudad como un símbolo, sino que sus formas lograron permanecer en la memoria histórica para convertirse en los elementos con los que el ciudadano de Alcoy se identifica. Su carácter de obra perteneciente a lo público, con esa capacidad de cualificar el espacio urbano que constituye su condición de calle, que además es funcional y contiene un sentido de la ornamentación refinado que ennoblece el espacio, tuvo su efecto en el gusto público.

El proceso incorporación a la identidad se gestó durante el periodo que va desde la construcción del Puente hasta la llegada de la democracia. Fue un proceso lento y silencioso que al final dio sus peculiares frutos.



Fig. 569
Paseo central de la Avenida de la Hispanidad en la actualidad. Barrio de la Zona Norte.
(JFPS 2010)



Fig. 570, 571 y 572
Sección horizontal de la parte baja del báculo, brazos y arranque de la farola tipo Alcoy.
(IGS y JFPS 2010)

1_ El renacimiento democrático

Hasta la constitución del Ayuntamiento democrático surgido de las elecciones libres de 1976, en Alcoy no se empezó a fraguar una transformación urbana cuyas consecuencias son palpables todavía en la actualidad, al menos en lo que respecta a la imagen sus espacios públicos. A ello ha contribuido el diseño del mobiliario urbano pero también el tratamiento aplicado a la escena urbana. Después de tanto tiempo de oscuridad, durante las seis legislaturas finales del siglo XX, se produjeron algunos objetos diseñados para el mobiliario urbano de una forma progresiva con un empeño muy claro: la dignificación de lo urbano, de lo público como referente de la sociedad que Alcoy tenía y merecía.

El primer foco de trabajo surgió en el barrio de la Zona Norte. Este es el barrio periférico más nuevo y más degradado de la ciudad en los años setenta, pero en el que se asientan también los movimientos sociales más organizados y por lo tanto, más reivindicativos. Se trata de un barrio con una población de unos veinte mil habitantes frente a los sesenta o sesenta y cinco mil habitantes totales de Alcoy. Por lo tanto, se trata de un granero de votos que significa el 33% de la población de Alcoy. El barrio se encuentra partido por la antigua explanación del desaparecido ferrocarril de vía estrecha Alcoy-Gandía, espacio que se encontraba sin urbanizar. Por lo tanto, el primer proyecto de “dignificación” urbana es la urbanización de esta explanación para convertirla en una avenida con paseo central. Se trata de una calle de 30 metros de ancho cuya sección y trazado se debatió hasta la saciedad por los agentes intervinientes, tanto desde el propio Ayuntamiento, como desde los técnicos redactores y, sobre todo, por los vecinos férreamente organizados en la *Associació de Veïns de la Zona Nord*.

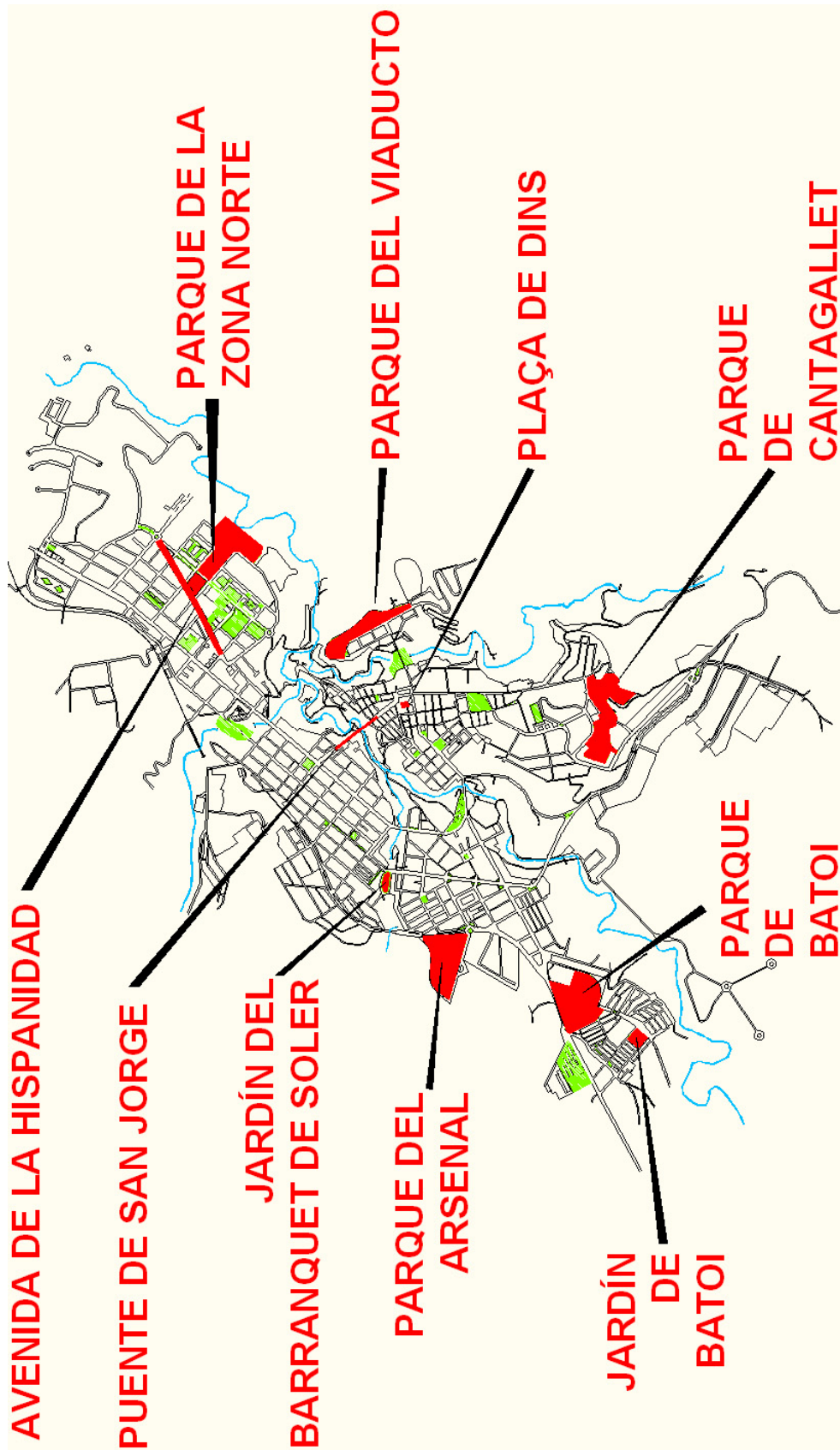


Fig. 573
Plano de Alcoy con la situación de las intervenciones públicas
(JFPS 2012)

El proyecto de la Avenida de la Hispanidad logró vertebrar el barrio a través de este espacio público. Esta avenida se ha convertido en el eje comercial y de esparcimiento del mismo. A remolque de este proyecto puro de urbanización, iba la intención del gobierno municipal de aprovechar la infraestructura industrial del metal existente en la ciudad, para relanzarla mínimamente a través de la producción de aquellos elementos metálicos que pudieran conformar un mobiliario urbano propio. Así pues, se comenzó por los elementos para el alumbrado urbano de esta avenida, con todas sus versiones para una o dos luminarias. A continuación se empezaron a pensar los brazos murales y todas las variantes que se podrían dar para los casos de otras calles, con otros requerimientos y después, seguirían las tapas de los registros, etc.

El barrio de la Zona Norte estaba dividido y disperso. Los asentamientos urbanos anteriores se habían ido estableciendo en los suelos disponibles durante los años sesenta y setenta del pasado siglo. En dirección transversal a la actual avenida de la Hispanidad quedó un barranco, en donde se producían vertidos de todo tipo, que empezaba a situarse en una posición centrada del barrio. En 1980, tras las gestiones y las voluntades tanto de los vecinos como del poder municipal, con los apoyos que éste encontró, se redactó un proyecto para la construcción de un parque público en tal barranco. Este proyecto fue redactado por el arquitecto Josep Briet Barrachina con la colaboración tácita del arquitecto Vicente Manuel Vidal Vidal que, junto con el arquitecto Luis Alonso de Armiño, habían sido unas de las figuras profesionales de los debates tenidos en el seno de la asociación de vecinos durante la gestación del proyecto, tanto de la Avenida de la Hispanidad como de su mobiliario urbano.

Ya en los esbozos de los elementos para el alumbrado urbano, pero sobre todo en el proyecto del parque, los diseñadores tomaron una decisión de compromiso sobre el proyecto. Era el final de los años setenta, una época en que estaban sedimentándose con cierta generalidad, incluso en las escuelas de arquitectura españolas, las teorías vertidas tanto por Aldo Rossi en *“La arquitectura de la ciudad”* pero también por Robert Venturi en *Complejidad y Contradicción en la Arquitectura*. Por lo tanto, había ya un sustrato generalizado en los personajes ilustrados de la arquitectura, de la importancia de la historia, de las cuestiones de la memoria histórica, de la revitalización de los centros de las ciudades y de la importancia del espacio público como lugar de encuentro y de revitalización de la ciudad frente al despiadado resultado del “Estilo Internacional”. Pero también era la época en que en España empezaban a generalizarse también las teorías y los instrumentos de la semiología, de la participación ciudadana y sobre todo estaba la explosión de los movimientos sociales y políticos que perseguían, de una vez por todas, conseguir reconocerse como merecedores y como capaces de alcanzar el progreso y ser definitivamente modernos, actuales y hasta europeos.

Un ejemplo de la memoria de la ciudad, progresista, moderno, excelentemente construido, históricamente irreprochable y sobre todo, aceptado plásticamente por todos era el Puente de San Jorge. Además, el hormigón armado era un material asequible económicamente, muy expresivo en bruto, reconocido como “moderno” y la ciudad tenía una industria del metal capaz.



Fig. 574
Vista Actual parcial de la intervención en la *Plaça de Dins*

Fig. 575
Detalle de las puertas de los huecos de la *Plaça de Dins*.
(JFPS 2010)

Las reivindicaciones de los bien organizados vecinos exigían la incorporación de los elementos de la identidad local en el proyecto del nuevo parque. A parte de las necesidades funcionales, había una gran necesidad popular por reconocerse y además, comunicar visualmente tal identidad al público a través de esos elementos. Por lo tanto, la propuesta de los diseñadores debía dirigirse a la historia y por tanto a la memoria, para asegurar la demanda popular a la vez que se reivindicaba una modernidad que nunca llegó: la interpretación actualizada, en el sentido musical del término, del lenguaje formal Art Déco que había estado relatando el Puente de San Jorge durante cuarenta y cinco años. La apuesta política de los agentes intervinientes era la calidad, dentro de las posibilidades democráticas recientemente estrenadas y con la coyuntura económica y social del territorio, había que actuar como se habían hecho las grandes cosas históricas en esta ciudad, con el tesón y el coraje con que se acometió el Puente de San Jorge.

El parque de la Zona Norte fue muy ambicioso. Era un recinto cerrado puesto que los parques urbanos debían poder controlarse para su mantenimiento y seguridad a los inicios. Las únicas experiencias ciudadanas de cierta dimensión funcionaban bien con su cerramiento y accesos controlados. El debate se centraba entre presencia policial e iluminación suficiente para la disuasión en los términos de la seguridad. En cualquier caso los elementos de cerramiento eran también elementos históricos que ayudaban a comunicar los límites del parque. Así pues, el cerramiento se convirtió en un elemento más del mobiliario urbano. Pero además, el parque contaba con un puente que conectaba una vía rota por el barranco-vertedero y un anfiteatro al aire público en donde se han venido realizando tantos actos públicos desde entonces. Al parque se le añadieron nuevos tipos de farolas – entre ellos la recuperación de las antiguas luminarias del puente reconsideradas, bancos, cerrajería, etc.

En 1983, a través del Ministerio de Cultura, se inició la recuperación del centro de Alcoy. Se acometió un proyecto de reurbanización de la plaza de España y de la *Plaça de Dins*. Era un modo de empezar a actuar en el corazón de la ciudad. El proyecto redactado por Vicente Manuel Vidal Vidal esta vez incorporó plenamente el mobiliario del alumbrado urbano y añadió algunas otras aportaciones, como la papelería basculante. Pero esta intervención era muy comprometida y fue muy contestada, por problemas técnicos, pero sobre todo por la existencia de algunos elementos con gran carga monumental que fueron altamente incomprensibles. En cambio, no ocurrió lo mismo con el mobiliario urbano. Entonces también, el tratamiento dado a la *Plaça de Dins* no fue entendida pero sin embargo, ahora constituye uno de los salones urbanos más aceptados de la ciudad.

Al mismo tiempo (1984), el Ayuntamiento intentó dos nuevos pequeños parques, de nuevo en suelo público. Pero esta vez en la zona de unión entre el Ensanche y el Barrio de Santa Rosa, el jardín del *Barranquet de Soler*, situado en el suelo ganado a otro barranco, con cierta dificultad topográfica y en el barrio de Batoi, con un jardín, esta vez muy regular de traza tradicional, situado en el extremo Suroeste del barrio, dando fachada a la explanación de ferrocarril Alcoy – Alicante. Aquí el arquitecto Josep Briet Barrachina repitió, quizás con más literalidad, los esquemas de los cerramientos del puente de San Jorge, con unas plantas y algunos elementos arquitectónicos históricos.



Fig. 576
Detalle del cerramiento del Parque de la Zona Norte
(JFPS 2010)

De la experiencia de las plazas centrales de la ciudad se desarrolló una gran actuación de renovación de los elementos del alumbrado urbano en todo el centro de la ciudad y en algunas zonas de la periferia.

Hacia el final de los años ochenta (1988-89), con la colaboración de la Generalitat, se dio un salto de escala en la intervención urbana de considerables dimensiones. Las experiencias de revitalización urbana llevadas a cabo en el barrio de la Zona Norte se tenían que transportar a los barrios periféricos con las mismas carencias que había tenido éste. Pero además, estas intervenciones, que no tenían un suelo centrado y vertebrador, esta vez se tenían que ajustar en las periferias con el fin de articular posibles nuevos crecimientos de la ciudad o cuanto menos, consolidar los precarios existentes. Así se proyectaron cuatro parques urbanos para cuatro barrios deficientes, sin zonas verdes consistentes, para que pudieran dignificarse.

En la Zona Alta de la ciudad, en los confines del casco urbano se proyectó el Parque de Cantagallet. Este proyecto, redactado por el arquitecto Javier Pérez Igualada, cubría un espacio vacío entre el barranco del río Molinar y el crecimiento de la ciudad en torno a la Avenida de Elche pero además, tenía el atractivo de que estaba en las cotas más altas del territorio de la ciudad, lo cual le aseguraba unas vistas maravillosas.

Al Oeste de la ciudad, en la salida hacia Banyeres existía el barrio de Batoi segregado de la ciudad por el barranco de *Trencacaps*. Era un barrio humilde y casi marginal pero también con una importante población. El final del barrio de Santa Rosa contra este barranco era una zona de expansión de la ciudad en la que un terreno libre se agolpaba en torno al estadio del club de fútbol. Los arquitectos Casado, Colomer y Alcacer redactaron el proyecto del Parque de Batoi para intentar enlazar este barrio del otro lado del barranco con el estadio y la nueva zona de expansión de la ciudad.

Al Noroeste de la ciudad, en los espacios libres entre el pie la montaña de San Cristóbal y el barrio de Santa Rosa, de por sí delimitado por la antigua explanación del ferrocarril de Alcoy - Alicante, cabía el pulmón verde que necesitaba el abigarrado y superpoblado barrio de Santa Rosa. Juan Francisco Picó Silvestre fue el arquitecto redactor del Parque del Arsenal (también conocido como el parque del Romeral pues las denominaciones provienen de los topónimos de las dos masías que existían en sus terrenos). Este parque abría la posibilidad de expansión de la ciudad hacia el Oeste en una amplia zona muy bien orientada que podría llegar hasta el parque de Batoi.

Pero al Este del centro histórico, existe un barrio histórico, separado por el barranco del Molinar al que se accedía principalmente por el magnífico Viaducto de Canalejas. Este barrio, muy complicado topográfica y geológicamente, se había organizado linealmente en torno a un jardín longitudinal que se construyó para la celebración de una exposición, sobre los vertidos de los escombros de la apertura de la calle Santo Tomás. El arquitecto José Luis Cabanes Ginés se hizo cargo de este parque tan singular.



Fig. 577
Detalle del mirador del paseo del Parque del Viaducto.
(JFPS 2010)

Desde el punto de vista programático, los parques deberían cumplir las mismas funciones que el primero de la Zona Norte y en la medida de lo posible, la aportación del mobiliario urbano y el nivel de calidad del diseño debería estar a la altura, al menos, de lo que ya se había experimentado con éxito. Por lo tanto, los cerramientos, las pequeñas intervenciones arquitectónicas interiores, pero sobre todo las calidades del diseño de pavimentos y del mobiliario urbano deberían ser altas, aceptables socialmente y reconocibles por sus usuarios. Los arquitectos actuaron con más o menos independencia y libertad en el diseño pero, por el nivel que se pretendía, estuvieron seguidos muy de cerca por los poderes públicos tanto locales como regionales.

Estas actuaciones realizadas en la periferia no tenían sostén político si no se actuaba en la ciudad de todos los ciudadanos: el centro histórico. Al mismo tiempo se acometió una extraordinaria actuación de renovación de infraestructuras urbanas en los principales barrios antiguos del centro histórico (*Raval Vell, Raval Nou y Primer Eixample*). Esta renovación supuso la construcción de galerías subterráneas visitables y/o registrables en todas las calles de estos barrios del centro para la inclusión, control y mantenimiento de las instalaciones urbanas de la época. Pero además, ello significó la renovación de todos los sistemas de pavimentos y también del mobiliario urbano. Si la calidad del diseño y de los materiales en las intervenciones de la periferia tenían que ser de un determinado nivel, en la parte de la ciudad de todos, donde reside la memoria de lo que han sido todos, degradada por el abandono, había que hacer un esfuerzo mayor en la dignificación del espacio público.

No obstante, con la perspectiva de la distancia que da el tiempo, estas actuaciones vienen siendo contestadas en silencio por los actuales poderes públicos. Algunas veces la estridencia de su voz se percibe en el abandono, en el olvido de las posibilidades que ofrecían tanto desde el punto de vista de la participación ciudadana como del disfrute público y todo ello bajo el argumento de los altos costes de mantenimiento, con el razonamiento de que fueron actuaciones desmesuradas y de que esta ciudadanía no se merecía esta calidad, este estilo de vida. Con todo ello se olvida que el espacio público de Alcoy, con las cosas que contiene, es el territorio de lo compartido por todos y si no se toma en consideración *“lo que se está robando a quienes vengan detrás no es una memoria sentimental y un paisaje urbano que fue único, sino también una forma de disfrute de la vida y de la prosperidad”*¹.

¹MUÑOZ MOLINA, ANTONIO. *“Desolación de volver”*. Ida y Vuelta. Babelia. El País 05.09.2009.

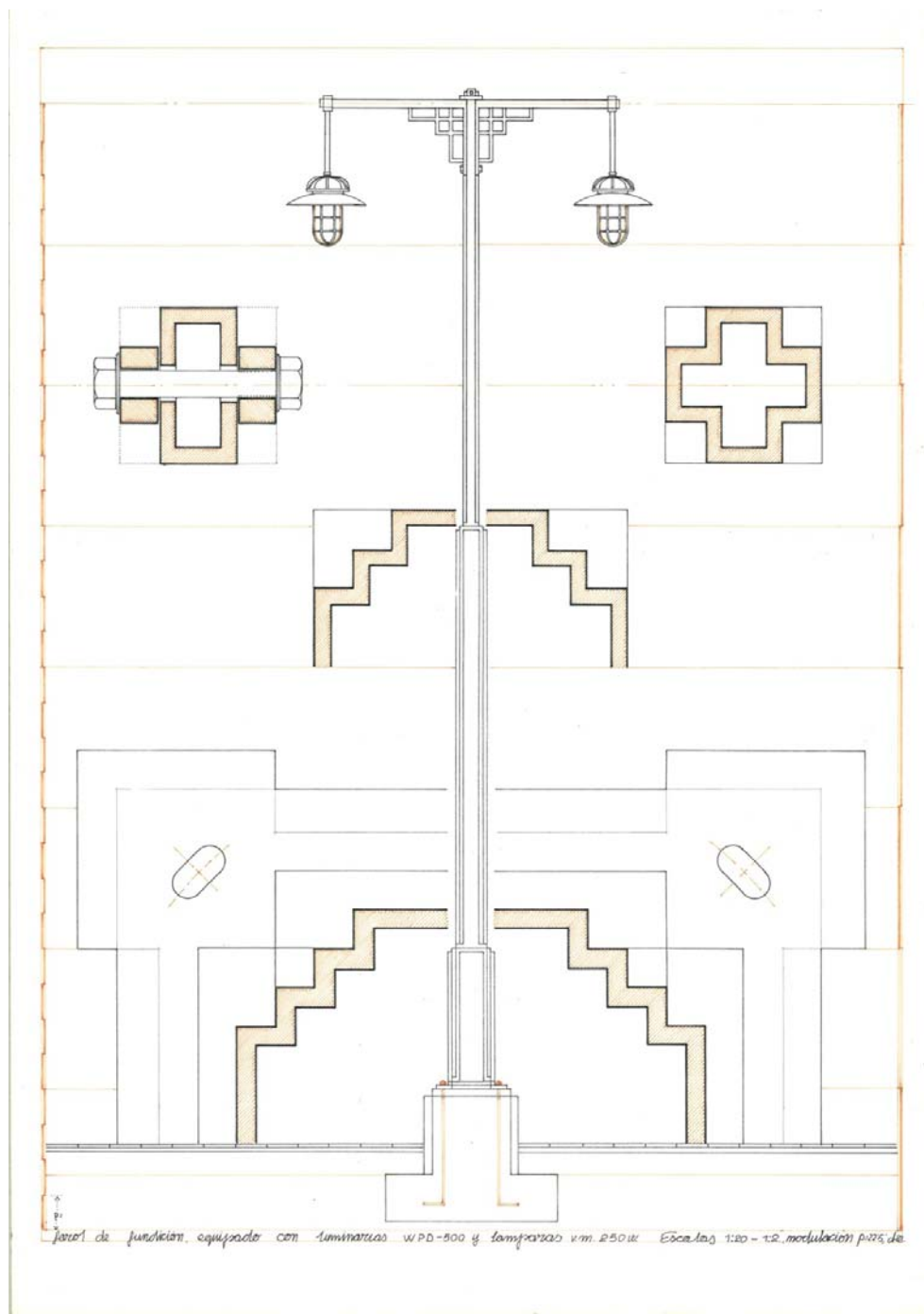


Fig. 578
Plano original del diseño de la farola tipo. Alcoy. Diciembre 1982
Vicente Manuel Vidal Vidal, arquitecto.
(VV)

2_ Análisis de los elementos del mobiliario urbano reciente de Alcoy



Fig. 579 y 780
Brazo mural y báculo exento de dos brazos, modelo Alcoy
(JFPS 2010)

A continuación describiremos los elementos diseñados del mobiliario urbano de Alcoy en esta época, desde el advenimiento de la democracia hasta el final del siglo XX. El orden debiera ser cronológico, por orden de aparición en el ámbito urbano, no obstante, dado el carácter experimental de cada modelo, su consolidación fue distinta y unos fraguaron rápidamente mientras que otros ni siquiera vieron la luz. Así pues, cualquier orden expositivo parecerá un tanto arbitrario.

2.1_ Las farolas

Con este nombre popular relativo al farol o *“caja formada de vidrios o de otra materia transparente, dentro de la cual se pone luz para alumbrarse”* se agruparán todos los elementos del diseño urbano de Alcoy que tienen que ver con el alumbrado público. Técnicamente al farol lo venimos llamando luminaria y en cambio llamamos báculo al soporte que en realidad es la farola: *“Farol grande, generalmente compuesto de varios brazos, con sendas luces,*



Fig 581, 582 y 583
Distintos remates de farola de dos brazos con luminarias Carandini, globos DGC y Socelec.
(JFPS 2010)

*propio para iluminar plazas y paseos públicos*². Así pues, agruparemos aquí tanto a las farolas de báculos verticales exentos como a los brazos murales que se anclan a los muros de las edificaciones urbanas.

El origen de este grupo de elementos fue el diseño de la farola formada por un báculo de uno o dos brazos, para el proyecto de la Avenida de la Hispanidad del barrio de la Zona Norte. Después, a partir de este elemento, más o menos consolidado como objeto industrial, se fueron creando los distintos elementos del repertorio para Alcoy.

Esta farola consta de una base, generalmente de hormigón armado visto (en algunos lugares de la ciudad se han realizado otras bases con aplacados diversos de piedras naturales distintas); un báculo vertical formado por tres cuerpos, uno o dos y a veces cuatro brazos horizontales con una luminaria en cada brazo.

El diseño formal de todos los elementos recuerda las características geométricas ornamentales del Art Déco, con sus acostumbrados escalonamientos, sus facetas y aristados, los cuadrados que provienen del ejemplo del Puente de San Jorge. Pero también hay una composición de las partes del objeto que es sosegada, tranquila y equilibrada, si se quiere clásica, armoniosa, ordenada y rigurosa. Si la base es de hormigón armado visto, la farola en sí está realizada en fundición de hierro. Esto le confiere el aire industrial que comunica el propio material que viene reforzado por el tipo de luminaria dispuesta.

La luminaria inicial era un diseño de la firma Carandini, de su catálogo para iluminación de espacios industriales. Era una luminaria con una lámpara de vapor de mercurio de distintas potencias que venía envuelta en un cierre transparente cilíndrico con casquete esférico en el remate inferior y protegida con una malla rectangular de alambre de acero. Arriba junto con el sombrerete reflector y protector frente a la lluvia, se alojaban los mecanismos eléctricos. Un pequeño tubo cilíndrico suspendía del brazo a la luminaria suministrada por esta conocida y asequible marca comercial. Este modelo de luminaria pertenece a un tipo clásico que recuerda a las luminarias que fabricaba la AEG en su época dorada previa a la primera guerra mundial, diseñadas por equipo de Peter Behrens. Ha sido muy utilizada en instalaciones y edificios adscribibles a la “estética de la máquina”, a la manera de las embarcaciones de vapor o las instalaciones industriales, como, por ejemplo, en el interior del edificio de la Caja Postal de Viena de Otto Wagner. En este sentido, la elección del tipo de luminaria fue muy acertada.

Es cierto que el diseño del brazo y de sus ornamentos, así como sus dimensiones, se pensaron con este modelo de luminaria. Pero decantarse por una firma comercial de gran producción tiene sus peligros. Se realizaron algunas intervenciones de renovación del alumbrado en vías urbanas que pertenecían a la Dirección General de Carreteras del Estado. Este organismo

² REAL ACADEMIA ESPAÑOLA DE LA LENGUA. *Diccionario de la Lengua Española*. Vigésima edición. Madrid. 1984. Nótese cómo en la acepción de la 22ª edición (2001) que termina así: “...dentro de la cual se pone una luz.” Se pierde la raíz de la función del objeto que es alumbrar, poner lumbre, lo cual nos trae a la noche, tiempo para el que se ha diseñado este objeto que, sin embargo, tiene tanta presencia formal durante el día.

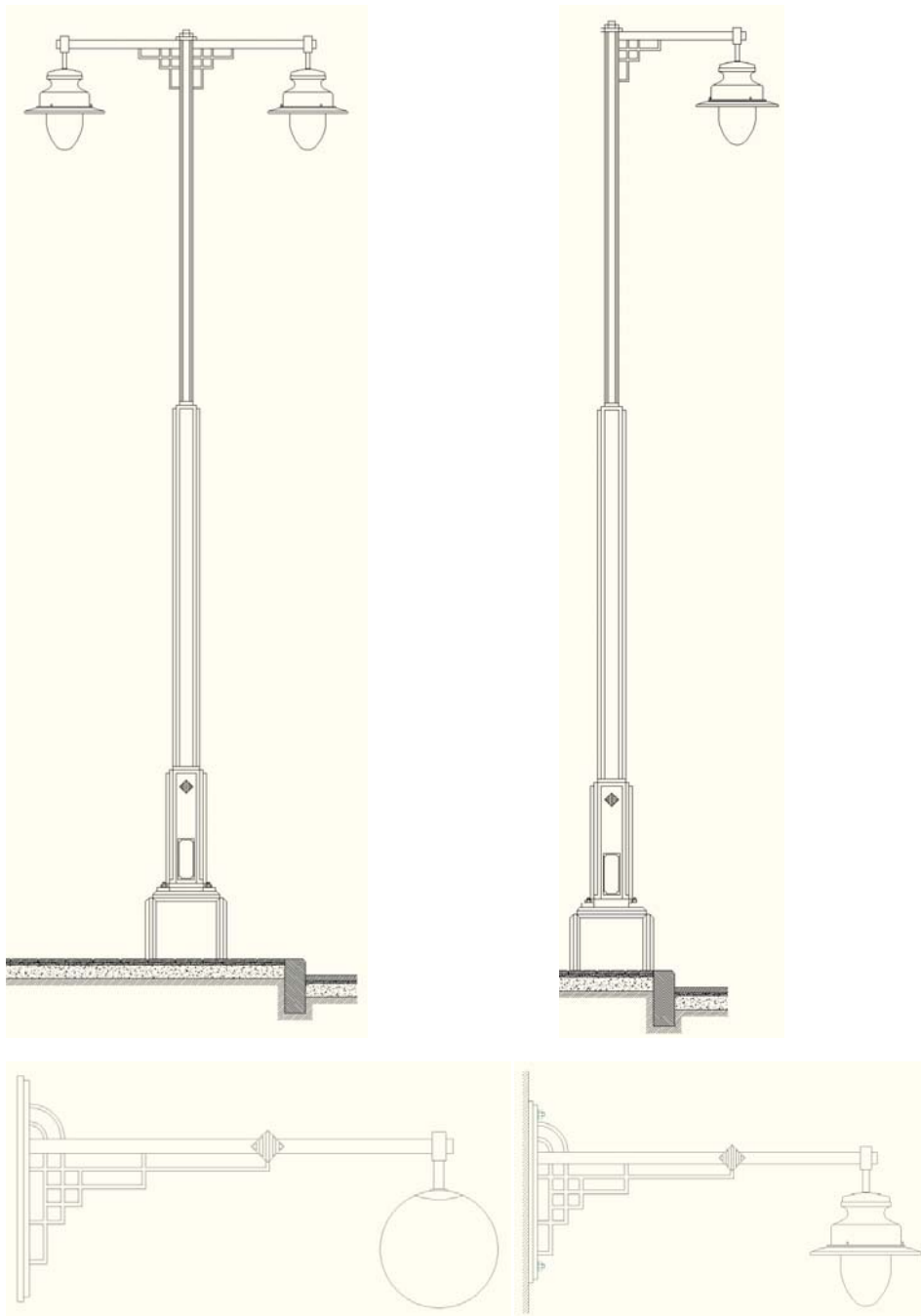


Fig. 584 y 585
Planos de alzados de la farola modelo Alcoa de dos y un brazo con luminaria Socelec

Fig. 586 y 587
Planos de alzados de los brazos murales largos con distintas luminarias.
(IGS)

no aceptó técnicamente esta luminaria, seguramente por no cumplir los requisitos técnicos de sus pliegos para carreteras. Entonces se adoptó una luminaria formada por un globo esférico puro de policarbonato blanco, con un soporte metálico en el casquete superior. Al principio, estos globos parecían desmesurados pero al menos la corrección que le imprimía la forma esférica no restaba ningún protagonismo al resto de los elementos de la farola. También el propio color blanco del policarbonato ayuda a neutralizar el poder de la esfera, como forma absoluta.

Sin embargo, hacia finales del siglo XX, en torno al año 2000 la firma Carandini descatalogó esta luminaria. Mientras tanto, la firma Socelec hacía tiempo que promocionaba muy bien sus luminarias Albany en los ayuntamientos. Una luminaria de un tipo clásico también, pero en versión historicista más indicada para elementos *Art Nouveau* o de corte ecléctico. Además, incluía la posibilidad de lámparas de vapor de Sodio, de mayor rendimiento y ahorro energético. Seguramente esta luminaria se posicionó mejor en el mercado del alumbrado urbano, cosa que no le ocurría a la de Carandini. En la actualidad ya solo quedan con luminarias de Carandini algunas calles del barrio de la Zona Norte, en el resto de la ciudad se han sustituido completamente. Estas nuevas luminarias son demasiado grandes si comparamos las dimensiones de los brazos. El elemento transparente tiene forma de paraboloides de revolución y la versión con la malla de protección rectangular se ajusta con dificultad, pero además, el sombrerete también resulta desmesurado, seguramente por las dimensiones del aparataje eléctrico. Esto le hace tener unas formas un tanto caprichosas con entrantes y salientes redondeados que le alejan mucho del espíritu geométrico ortogonal del resto de la farola. Es probable que estas circunstancias debieran haberse tenido en cuenta en el diseño inicial y entonces, haber realizado algún ajuste que permitiera los posibles movimientos del mercado de las casas comerciales. Puede que debiera haberse diseñado industrialmente una luminaria *ad hoc*. El caso es que la adaptación a la actual situación del mercado de las luminarias desmerece el diseño de las farolas iniciales.

Los brazos de la farola tienen unas dimensiones comedidas para el trabajo en material fundido pero el báculo ha tenido siempre problemas técnicos. Aunque está realizado en tres piezas ofrece dos dificultades fundamentales: por un lado la complicación de conseguir los aristados perfectos, no en el molde sino en la llegada del material fundido hasta los rincones del escalonado; por el otro lado, las dificultades del control del alabeado de las piezas en el proceso de enfriamiento del material. Pero aún así, después se añadía la dificultad de la resistencia mecánica en los puntos de unión y sobre todo su fragilidad a los golpes producidos por accidentes de diversa consideración.

No obstante, el proceso de mejora de la calidad de este producto con respecto a estos condicionantes técnicos se ha ido desarrollando hasta el punto que ahora se ensayan a tracción con un protocolo municipal muy exigente y están dando buenos resultados. Se han realizado algunas farolas con la misma forma pero construidas con perfiles metálicos, chapas y cuadrillos, para algunos casos en los que las farolas debían de ser sometidas a sollicitaciones mecánicas, como por ejemplo, soportar el peso de la "enramada". En este caso el problema técnico se centra en la longitud de las



Fig. 588 y 589
Detalle de la farola de un brazo y plano de alzado con luminaria esférica DGC.
(JFPS 2010, IGS)



Fig. 590 y 591
Farola de báculo de 4m con luminaria esférica y adaptación a la luminaria Socelec
(JFPS 2010)

soldaduras y también en el alabeo de las piezas producidas por el calor de la soldadura. También ofrecen una rotura frágil por las propias soldaduras, pero también estos problemas técnicos han ido resolviéndose con más o menos efectividad.

La base de hormigón tiene problemas para la expresión de las anguladas aristas hormigón armado visto, sin acabado superficial. Las dificultades provienen del propio material y su forma de ejecución, del encofrado y desencofrado, del problema de resolución de las aristas con los medios manuales de los que se dispone vertiendo el hormigón *in situ*, etc. Se han llegado a realizar bases prefabricadas industrialmente pero aún así, es necesario preparar una cimentación de la farola demasiado complicada, con muchas operaciones costosas para un resultado formal solamente aceptable. Por ello en muchas ocasiones la base se ha realizado con simples aplacados de piedra natural.

Después de las farolas exentas, se diseñaron los brazos murales y a través de las demandas de calles más anchas estos crecieron en longitud. La demanda de las calles del centro histórico, en el recorrido que tenían que acoger a la “enramada”, hizo que los brazos murales adaptaran su diseño a esta circunstancia, de modo que el elenco de modelos y piezas que conforman el universo del alumbrado urbano de Alcoy es considerable. Desde el punto de vista del diseño, las farolas que se disponen en las calles anchas del centro de la ciudad (calle Santo Tomás y Avenida del País Valencià) y en algunas plazas, están más ornamentadas. Las farolas adquieren un remate superior distinto para alcanzar más altura y también hacen más “mueble” urbano sus bases, enriqueciéndose en la formación de bancos o bases aplacadas de piedra natural. Una piedra natural muy veteada y sofisticada, a la manera del más puro y exclusivo Art Déco, a través de las mallas del mármol “verde alga”, procedente de las canteras de Huelva, que tiene una bonita semejanza con el mármol *Cipollino* que usara Adolf Loos en los zócalos y en las columnas de su edificio de la Michaelerplatz.

También, a su vez, con ocasión del desarrollo del proyecto de los parques urbanos, se diseñaron farolas con báculos más bajos, esta vez ya directamente con la aportación del globo esférico recomendado por la Dirección General de Carreteras. La verdad es que la interpretación de esta pieza de menor tamaño desde el diseño general, estaba muy acertada con esta luminaria esférica, no hay más que observar la solución adaptada a las nuevas luminarias Albany de Socelec para decantar una opinión al respecto (ver imágenes 590 y 591).

Con estas dificultades técnicas y con el esfuerzo que ha supuesto todo el proceso de optimización de los métodos, surge la pregunta sobre la fase del proyecto del diseño de este objeto, sobre si el resultado estético, la forma de las farolas, fue un empeño demasiado complicado para el propio producto en términos económicos, frente a otros elementos del mercado más baratos, diseñados con otras formas más simples y superficiales, exentas de cualquier discurso estético trasmisible. Este es el centro del viejo debate en torno a las consecuencias de la estandarización industrial y la ausencia de la dimensión placentera del ornamento del movimiento moderno vistas desde la actualidad.



Fig. 592 y 593
Farola modelo Alcoy en el centro histórico con banco en la base y con pedestal de piedra.
(JFPS 2010)

2.2_ La papelera

Popularmente se llama así al “*recipiente para echar los papeles inútiles y otros desperdicios*”³ pero no es más que un recipiente público para depositar desperdicios, facilitar su recogida y evitar la suciedad que provocaría la presencia de estos en los espacios públicos. Se trata de un elemento que acumula suciedad y residuos que ensucian, por lo tanto necesita de un cierto mantenimiento y además, está al aire libre, sufriendo las inclemencias del tiempo, la lluvia, los cambios de temperatura, el polvo tan característico de estas regiones. Es por tanto un objeto muy castigado sobre el que aparece la disyuntiva sobre si se debería realizar un diseño duro y resistente simplemente o si también, cabe dignificarlo estéticamente con una cierta belleza, fruto del buen diseño y de una cierta ornamentación.

El modelo de papelera Alcoy, fue diseñada por Vicente Manuel Vidal Vidal, como un barrilete *Sezession*, había entonces una apuesta decidida por interpretar el estilo, por fundamentarlo. Principalmente se pensó para una posición pegada a un paramento y es muy probable que su posición exenta correcta se conformara con dos unidades dispuestas simétricamente dándose la espalda cada una de ellas. La forma básica del recipiente es muy sencilla geoméricamente, se trata de medio cilindro rematado inferiormente por un cuarto de esfera del mismo radio. Su posición de servicio adosada a un muro determinó que el mecanismo de vaciado del recipiente se realizara produciendo un movimiento basculante de eje horizontal y perpendicular al paramento trasero. Este sistema permitía el giro completo del recipiente para efectuar el vaciado. Pero para ello, se necesitaba un bastidor, una estructura que soportara al recipiente en su movimiento. Dos elementos, que contienen un sistema para efectuar el movimiento, serían el eje de la composición. Esta estructura exterior sí se realizó con escalonamientos, con la reproducción de las formas geométricas simples y con los cuadrados ornamentales para los remates y para el alojamiento de los rodamientos.

Con sus formas absolutas, el recipiente viene ornamentado no solo por los ribetes también semicilíndricos que definen la boca y la separación entre el cilindro y la esfera, sino que contiene un adorno absolutamente interpretado del vocabulario de la poética de la Escuela de Glasgow. También la referencia al escudo de la región que aparece en la heráldica ciudadana, es un elemento cuya abstracción geométrica viene muy bien al lenguaje Art Déco en todo el repertorio del mobiliario urbano.

³ REAL ACADEMIA ESPAÑOLA DE LA LENGUA. *Diccionario de la Lengua Española*. Vigésimo segunda edición. Madrid. 2001.

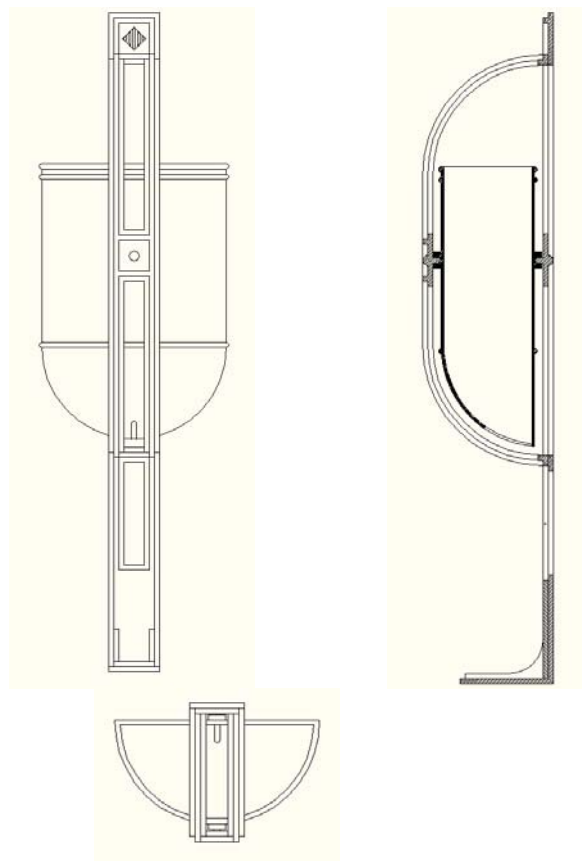


Fig. 594 y 595
Papelera modelo Alcoa y detalle ornamental
(JFPS 2010)

Fig. 596, 597 y 598
Planos de alzado, planta y sección de la papelera modelo Alcoa
(IGS)

Este elemento también tuvo sus dificultades técnicas, el recipiente se realizó en fundición de aluminio porque es un material más fluido inicialmente y además, es más liviano para efectuar el movimiento basculante. En cambio, la estructura que soporta al recipiente se realizó en fundición de acero más resistente a las sollicitaciones mecánicas. No obstante, aunque el elemento podría haberse anclado a los paramentos posteriores, la posibilidad de mantenerlo exento obligaba a estudiar un sistema de empotramiento al suelo que fuere suficiente para absorber su excentricidad y las cargas mecánicas del movimiento del vaciado. También, se ensayaron algunas diferentes soluciones hasta que se depuró la solución de su anclaje.



Fig. 599 y 600
Papelera modelo Alcoy y último modelo utilizado, extraído de catálogo (JFPS 2010)

Como puede desprenderse de un análisis elemental de este producto, los costes económicos del mismo son más elevados que los de los productos que hay en el mercado que cumplen funciones equivalentes. Así pues, en un momento muy determinado, el gobierno municipal de turno observó que con el coste de estas papeleras invertido en cualquier otro modelo del mercado, también probablemente personalizable, podría alcanzar a cubrir muchísimo más ampliamente las necesidades municipales, con la misma efectividad funcional.

Esta circunstancia determinó la decisión de adoptar un modelo de una casa comercial dedicada a la fabricación y comercialización de mobiliario urbano de ámbito nacional. Esta firma adaptó un modelo para la ciudad que tenía en sus catálogos, tanto en la versión adosada a los paramentos como en la versión exenta. La cuestión de la identidad, o de la personalización, se resolvía con la simple adición de una chapa -eso sí, de latón- con el escudo heráldico de la ciudad. Con el tiempo la chapa se oxida oscureciéndose y no se percibe en absoluto lo que allí está grabado superficialmente.

Un simple perfil metálico comercial tubular de sección rectangular con una cartela de chapa soldada al pie del perfil constituye el soporte. Sobre este soporte se encastra el recipiente que también tiene una forma simple y absoluta. Se trata también de un semicilindro puro, conformado esta vez por dos tubos circulares, uno superior y otro inferior que conforman el final del recipiente, soldados a una chapa posterior que reproduce el alma del soporte para superponerse a él y anclarse a partir de una tuerca normalizada muy común. Por delante, el semicilindro se forma con una chapa perforada de acero soldada a los dos semicírculos superior e inferior anteriores.

Así, el producto es simple, geométrico, de formas absolutas, pero no nos da la impresión de la belleza del otro elemento anterior. Además, desde el punto de vista de la racionalidad del producto, de su diseño, pensando también en su forma de construcción, ofrece algunos resultados inciertos. La soldadura de la chapa perforada a los tubos superior e inferior resulta tosca en el interior y absolutamente visible y no quedan resueltos los riñones interiores de esta tangente vistos desde el exterior. Allí, sobre todo en el inferior, se deposita polvo y suciedad que se observan en seguida. Pero también, la dimensión del tubo rectangular del soporte es desproporcionada con respecto a la liviandad que comunica esta especie de cesta. Es bastante desafortunada la visión de la cartela del pie del soporte, lo cual indica una cierta despreocupación o un corto planteamiento de depuración de la idea del producto desde el proyecto. Este modelo se presenta en el catálogo en acero inoxidable, pero el modelo utilizado en Alcoy está realizado en acero galvanizado con acabado de pintura posterior. Con el tiempo este acabado de pintura se desprende irregularmente -ni siquiera puede ofrecer el aspecto de la oxidación del metal fundido con cierto espesor- cuando la falta de mantenimiento ha hecho desaparecer la pintura en las otras papeleras

2.3_ El banco

Probablemente sea el elemento más característico de los muebles urbanos como tal y, sin embargo, no es tan fácil de mover. También, el banco es el elemento del mobiliario urbano de Alcoy con menos esfuerzo dedicado a su diseño. No hay un banco depurado en su diseño hacia las tendencias formales geométricas de este nuevo Art Déco reconsiderado.

El único banco de diseño exclusivo que siguió el proceso de producción del resto del mobiliario es el diseñado para el proyecto del Jardín de la Zona Norte. Este asiento con respaldo en el que pueden sentarse varias personas, fue diseñado por el arquitecto Josep Briet Barrachina, pero con la intención de convertirse en un modelo para toda la ciudad que podía integrarse en el mercado del mobiliario urbano. Esta es, con toda probabilidad, la razón de que no se exploraran otros diseños. Se trata de un caso anecdótico de producción local para enfrentarse al mercado, puesto que de estos tipos de elementos sí



Fig. 601 y 602
Banco modelo Alcoy para el Parque de la Zona Norte
(JFPS 2010)



Fig. 603 y 604
Detalle del soporte del banco modelo Alcoy y último modelo extraído de catálogo
(JFPS 2010)

había gran competencia en el mercado nacional e internacional con elementos de gran calidad a un precio ajustado a ella. Por lo tanto, en la ciudad se pueden observar muchos tipos de bancos.

El banco diseñado para el Parque de la Zona Norte responde al tipo de banco modernista clásico de sección sinuosa pretendidamente ergonómica. Es un banco cuyo asiento y respaldo se produce a través de la yuxtaposición de listones de madera separados mínimamente entre sí y conformando una curva que reproduce la figura de las personas que allí van a reposar.

Esta superficie reglada, que tiene una forma equivalente en muchos tipos de bancos similares, se sostiene con unos soportes metálicos que son los elementos diferenciadores de cada uno de los modelos. En este caso, el banco se conforma con dos soportes de hierro fundido con un diseño específico. En

algunas ocasiones se han ensayado agrupaciones de más de dos soportes para la creación de un banco más largo que resulta muy atractivo y elegante pero que, sin razón aparente, no se ha generalizado en los espacios públicos.

El diseño de este soporte es una composición curva del desarrollo de una sección en T. Desde el punto de vista resistente es una sección razonable para su capacidad mecánica y para el anclaje de los listones de madera. Así, necesariamente el soporte se ve abocado a mostrar la traza de la superficie que generaran los listones y posteriormente debe procurar el apoyo en el suelo. Este apoyo, es el que me resulta más caprichoso en la búsqueda de una solución curvilínea, que intenta ser simétrica y entonces resulta rígida en el arranque, mientras acaba siendo demasiado desenvuelta en el respaldo. Hay unos toques ornamentales comedidos como son los tetones de los anclajes al suelo y el anagrama de toda esta serie de mobiliario, a modo de símbolo de la marca Alcoy, discretamente situado.

La última aportación del Ayuntamiento en cuanto a bancos se refiere se produce directamente de catálogo en un ejemplar de banco pretendidamente futurista. Este banco se compone de dos soportes, demasiado gruesos y pretenciosos, con una base troncocónica amplia y alta para el recorrido en altura del soporte y luego se encuentran rematados por una serie de chapas circulares rematadas por un casquete a modo de elemento de ventilación de una turbina o de aislante eléctrico. El asiento se dispone sobre unas cartelas que trabajan en voladizo y ello será, con toda probabilidad, la causa de la potencia de los soportes. Este asiento ofrece la ventaja de la posibilidad del giro del asiento en otras direcciones en los extremos, también desarrollándose en voladizo los tablones del mismo. Pero el respaldo, situado sólo entre los soportes, no ha resuelto adecuadamente la colocación de las tablas, allí emerge un elemento con demasiada presencia para acoger a las tablas que resulta tosco, grande y que acaba con demasiada presencia frente al remate mecanicista de los propios soportes.

2.4_ La enramada

Había una antigua tradición mediterránea que llevaba a enramar un lugar, a cubrir un espacio con ramas de árboles para producir sombra o simplemente para adornarlo, o ambas cosas a la vez, en momentos especiales. En algunas ocasiones, estas ramas procedían de árboles cuyas hojas perfumaban el ambiente adornado (arrayanes, laureles, etc.). Con el tiempo, esta costumbre confirmó el sustantivo de “enramada” al “*adorno formado de ramas de árboles con motivo de alguna fiesta*”⁴ y poco a poco, el sustantivo se fue refiriendo al propio conjunto de elementos que se colocaban para adornar un espacio público en las fiestas.

⁴ REAL ACADEMIA ESPAÑOLA DE LA LENGUA. *Diccionario de la Lengua Española*. Vigésimo segunda edición. Madrid. 2001



Fig. 605
Vista de la enramada desde la calle San Nicolás hacia la plaza de España.
(JFPS 2010)

Con el advenimiento de la luz eléctrica y a través de la espectacularidad del alumbrado exterior de las Exposiciones Universales del siglo XX, se fue estableciendo la tradición de utilizar elementos especiales del alumbrado urbano que se iban colocando en las calles de las ciudades durante las fiestas patronales y durante la temporada que envuelve a la Navidad. No es necesario expresar que se trata de elementos en los que el diseño interviene de manera absoluta con una decidida componente decorativa.

En el caso de Alcoy, éste sí que es un elemento extraordinario del mobiliario urbano con un carácter muy singular. Se trata de un elemento absolutamente ornamental, que sirve para completar un decorado especial de algunas de las calles del centro histórico durante las celebraciones de las fiestas patronales de moros y cristianos exclusivamente. Se colocan y se desmontan para la ocasión en torno al mes de abril de cada año.

Esto, que suena un poco extraño, veremos que no lo es en absoluto y que el diseño de este elemento decorativo ha seguido los mismos cauces en su producción que el resto de los elementos analizados en este trabajo.

Estas cerchas decorativas iluminadas por la noche fueron diseñadas por el arquitecto Vicente Manuel Vidal Vidal hacia 1985. Surgieron como un complemento extraordinario a la generalización del nuevo alumbrado público en el centro de la ciudad. Esta diseñado a partir de un módulo general que después se va adaptando a los distintos anchos de las calles del casco histórico por donde pasan los desfiles de las entradas y las procesiones de las fiestas de moros y cristianos.

El módulo diseñado inicialmente consta de de tres arcos de medio punto atirantados inferiormente y con un cordón superior que remata la estructura metálica de esta cercha. Los arcos están conformados con pletinas curvadas, una superior y otra inferior que constituyen las alas de la sección en doble T del arco. El alma de este arco se conforma con unas piezas modulares de fundición de aluminio que dejan unos huecos circulares, a la manera de los huecos que aligeran de las vigas *Boyd* en donde se alojarán las lámparas incandescentes del alumbrado. Para insertar el alma y hacerla solidaria a las alas se colocan unos cuadradillos curvados y unos perfiles huecos para el paso de las conducciones eléctricas. Un adorno en forma de una rama de laurel adereza el conjunto.

De los riñones del arco suben verticalmente perfiles tubulares de sección rectangular hasta superar la clave de los arcos donde se unen horizontalmente, dos a dos, por tramos horizontales. Las claves de los arcos y estas “pilastras” verticales vienen recogidas por un cordón superior formado por dos perfiles UPN colocados en los planos exteriores de estas pilastrillas. Estos perfiles en U tienen en sus extremos los sistemas de enganche sobre los brazos murales anclados en los muros de las fachadas de los edificios de la calle, que previamente se han colocado con un cuidado replanteo a los efectos de la colocación de estos elementos de la enramada.

Los arranques inferiores de los arcos se producen desde unas impostas de bronce que reproducen el motivo decorativo de las cartelas de los brazos murales de las farolas y es a ellas, a donde se atornillan los tubos de sección circular de latón que atirantan los arcos en el cordón inferior de la cercha.

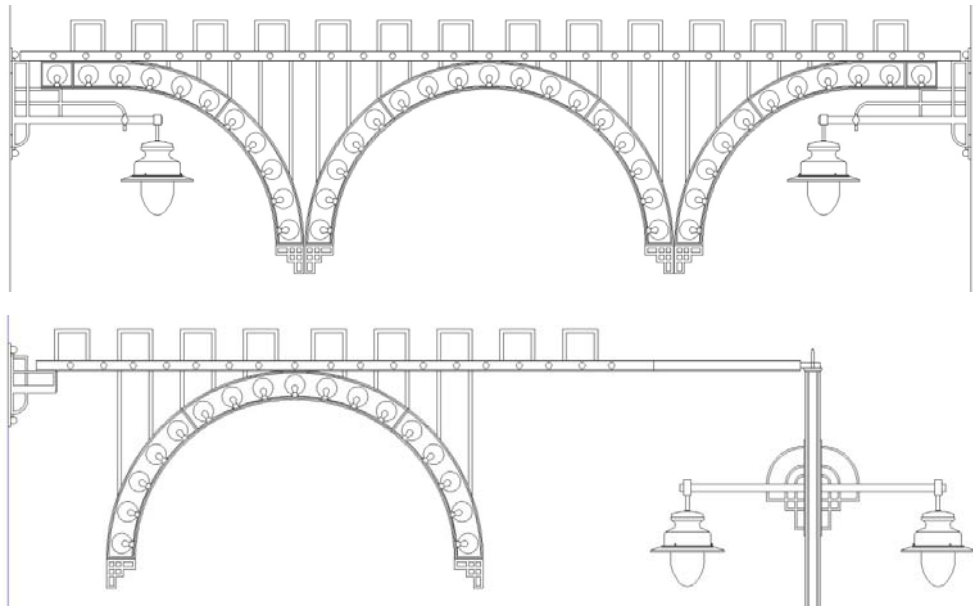


Fig. 606 y 607
Planos de alzado de dos tipos de cerchas de la enramada.
(IGS)

Fig. 608
Vista de un tipo de cercha de la enramada en la calle San Nicolás.
(JFPS 2010)

Pero los anchos de las calles en donde se coloca la enramada son muy distintos e incluso hay colocados unos elementos que circundan la plaza de España, la plaza central de la ciudad. Para adaptarse a estos anchos se juega componiendo al menos un arco central, pero en la mayoría de los casos, utilizando tramos modulares de las almas de fundición que prolongan mínimamente los tramos horizontales de los extremos. También se dan casos de cerchas que se apoyan en brazos murales en un extremo y en una farola al otro, o bien, en el caso de las calles anchas y en la plaza de España, donde las cerchas van de farola a farola. Este es el caso en el que las farolas deben ser más resistentes mecánicamente y por lo tanto están construidas a base de perfiles y macizos de acero.

Los brazos murales que soportan la enramada también están adaptados para soportar esta pieza y cambian el diseño inicial girándose al revés. En la parte inferior aparece un tubito de bronce en donde se colocan los pendones alusivos a la heráldica de las *filaes* de la fiesta de moros y cristianos. Estos se descuelgan el día de los desfiles para que no impidan la visión tangencial. En los años del estreno de la enramada, en los tensores inferiores de los arcos de las piezas colocadas entre las farolas de la plaza de España, llegaron a colocarse grandes piezas textiles del ancho de la luz de los arcos que colgaban hasta los dos metros de altura del suelo. Estos grandes pendones con motivos textiles, con decoraciones de los escudos de la fiesta, cerraban un nuevo espacio en el interior de la plaza entre estas arquerías dándole un ambiente marcadamente medieval al marco. En los momentos de los desfiles estos elementos textiles se descorrían y plegaban sobre las farolas. Este nuevo marco espacial para la fiesta altamente sofisticado requería de demasiadas operaciones de manipulación y de mantenimiento con lo que se desestimó a los pocos años su colocación.

La instalación de estos elementos decorativos, cuya financiación no podemos imaginar fuera de lo público, fue una operación de muchos años y todavía sigue creciendo. Fue una instalación muy contestada en los inicios pero en poco tiempo se fue aceptando hasta convertirse en un elemento autóctono de la fiesta de esta ciudad.

Observando con cierto detenimiento el alzado de un elemento de la enramada no podemos dejar de pensar que se trata del alzado de un puente. Se dispone de los arcos de descarga, de las pilastras y del tablero, incluso de un remate que recorre la cornisa con un cierto ritmo. Y esta ciudad tiene un puente que pesa en la memoria de los ciudadanos.

Pero el diseño de la cercha tiene otros referentes no menos interesantes. Por aquella época, Vicente M. Vidal había visitado en Londres la casa de Sir John Soane en el número 13 de Lincoln's Inn Fields street, arquitecto que tanto fascinaba en la época con sus magníficas bóvedas vaídas. No es de extrañar que los dibujos del elemento decorativo del techo que separa visualmente el comedor de la biblioteca de la casa estuvieren en su mente.



Fig. 609
Detalle de la imposta del arranque de los arcos de la enramada

Fig. 610 y 611
Vista de la cercha de la enramada donde se ubica el detalle anterior
(JFPS 2010)

El efecto de los elementos en la perspectiva de las calles produce la sensación de un techo continuo, de un elemento de la decoración que crea un nuevo espacio en el largo ámbito de la calle. Un espacio dimensionado en cada secuencia por estos diafragmas, en una manera que también apunta a las arquerías de la mezquita de Córdoba.

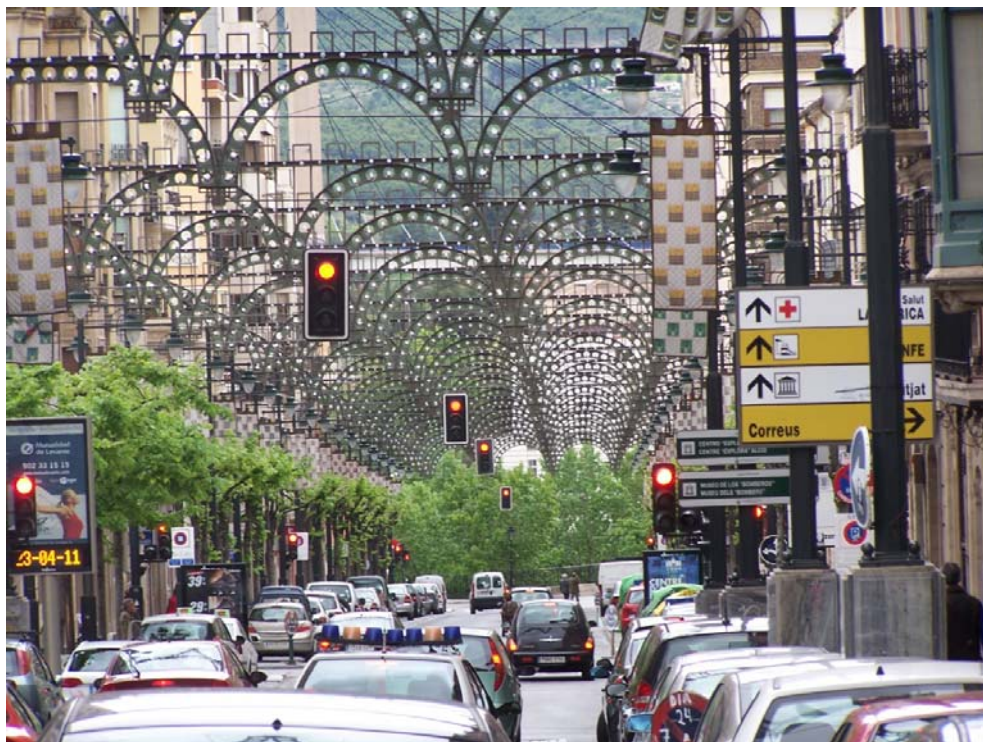


Fig. 612
Vista de la enramada desde la calle San Nicolás hacia la plaza de España.
(JFPS 2011)



Fig. 613 y 614
Casa de John Soane en el nº 13 de Lincoln's Inn Fields de Londres.
Perspectivas acuareladas por J. M. Gandy en 1822 del comedor y de la biblioteca. Planta Baja.
(JS)



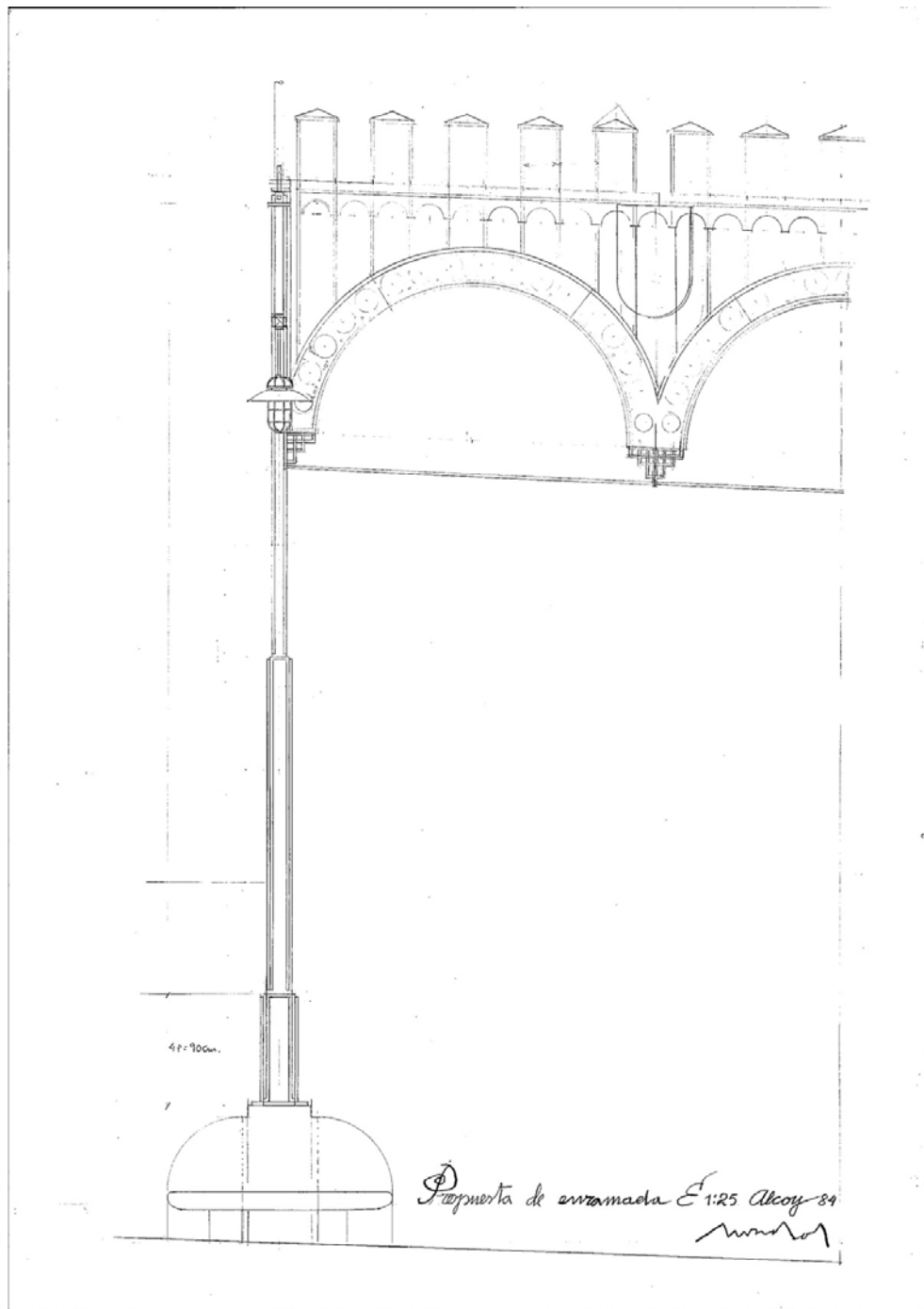


Fig. 615
Plano original del diseño de la enramada. Alcoy. Diciembre 1984
Vicente Manuel Vidal Vidal, arquitecto.
(VV)

2.5_ Los cerramientos de los parques urbanos

Los cerramientos de los parques urbanos tienen una gran importancia en la imagen de la ciudad. Desde los tiempos de la ciudad medieval se ha perdido la tradición urbana de estos cerramientos que entonces eran muros ciegos mayoritariamente. Las tapias cerraban los espacios privativos de las casas y los jardines privados de las calles y plazas y esto confería una imagen a la calle que tenía un gran atractivo. Poco a poco se fueron incorporando elementos de cerrajería que hacían cada vez más transparentes estos cerramientos y ahora, los partidarios de la plena integración en el tejido urbano, han hecho desaparecer, muchas veces, estos elementos que tan bien caracterizan las calles perimetrales y hasta la imagen del barrio que contiene estos espacios libres.

El único parque urbano con cerramiento que existía en la ciudad hasta la llegada del periodo democrático era la Glorieta, situado en el centro histórico a un lado de la calle San Nicolás, junto a la iglesia de San Mauro y San Francisco. Pero el cerramiento de este jardín histórico no tiene un interés especial con respecto al diseño ya que este se reduce a las puertas de entrada. El resto del cerramiento está construido con muros de sillería con un remate un tanto elaborado y una cerrajería simple con algunos elementos ornamentales.

En los primeros parques urbanos construidos en Alcoy, la influencia del cerramiento del tablero del puente de San Jorge fue decisiva como se puede observar directamente en las fotografías. En las imágenes **618**, **619** y **620** puede verse la interpretación realizada en el cerramiento del parque de la Zona Norte desde aquel del Puente, con la inclusión de los machones y las columnas decorativas con la luminaria. En el propio Puente de San Jorge, al comienzo de los años noventa, se rediseñaron los faroles originales ensayados en los propios cerramientos de los parques, a través del estudio de fotografías antiguas. La luminaria original había desaparecido del Puente pues durante los años cincuenta del pasado siglo, algún cambio en las instalaciones eléctricas eliminó los faroles originales.

Los cerramientos de los parques normalmente se producen en alineaciones de calles que los circundan, por lo tanto el cerramiento es como la fachada del parque. Este cerramiento se compone con una parte ciega que emerge de la cimentación en el terreno y luego se remata con un elemento de cerrajería más o menos transparente. Este elemento de cerrajería se instala entre los vanos de unos elementos verticales que transmiten un ritmo al propio cerramiento. Estos elementos verticales son o simples rigidizadores de los tramos planos de cerrajería o bien, farolas integradas en el cerramiento que a la vez que fijan la posición de la fachada del parque, iluminan la zona de estos límites.

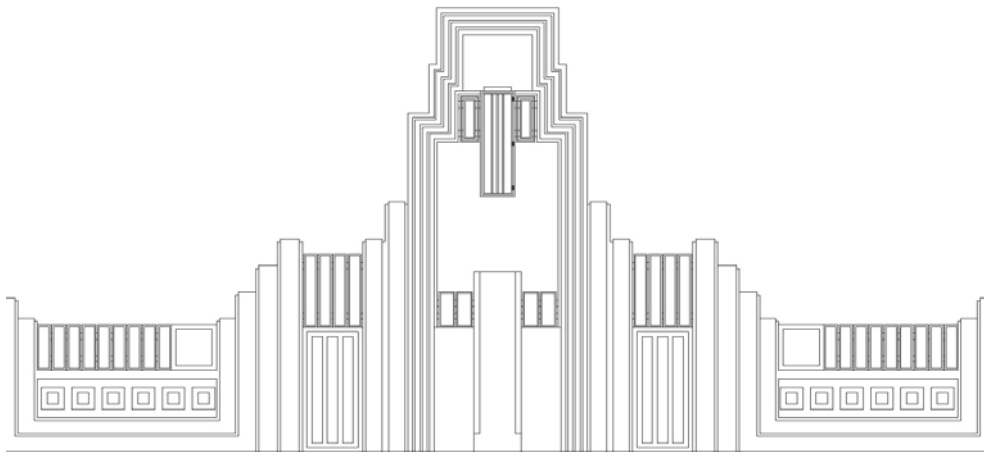


Fig. 616 y 617
Dibujo y vista de alzado de uno de los elemento que aloja la luminaria en el Puente de San Jorge
(IGS y JFPS 2010)

El parque de la Zona Norte fue el primer parque construido en estos términos. A mediados de los años noventa del pasado siglo se realizó una ampliación hacia el final del parque, en las cotas bajas de la ladera hacia la desembocadura del antiguo barranco. En esta ampliación se construyó una fuente monumental al otro lado del puente-escenario en el centro del parque. En cualquier caso, el cerramiento del parque es el elemento que da la imagen del mismo en el barrio. Si exceptuamos el peso del puente-escenario y del anfiteatro adjunto, el resto del parque es un trazado de caminos y espacios libres conformados por muretes de mampostería. Esta mampostería ofrece una imagen más rural, muy coherente con el peso de los elementos vegetales y las praderas de los grandes parterres. Por lo tanto el recuerdo del parque como algo perteneciente a un determinado barrio de Alcoy lo fija este cerramiento.



Fig. 618, 619 y 620.
Elementos del cerramiento del Parque de la Zona Norte.
(JFPS 2009)



Para ejercer este peso en la memoria ciudadana el cerramiento tiene que ser muy contundente y éste lo es. El zócalo es un murete de hormigón armado visto muy potente con unos rehundidos rectangulares realizados en el encofrado con un marcado escalonamiento. El zócalo es un elemento modular que se reproduce en toda la longitud del cerramiento. Cada unidad modular viene marcada por una pilastra vertical que sirve para absorber en ella los saltos de los desniveles de las rasantes de las calles. Es evidente la semejanza con algunas partes de las pilastras del cerramiento del tablero del puente de San Jorge.

El elemento de cerrajería superior también está modulado y se adapta a los saltos de nivel de las pilastras. Recoge el elemento básico de la composición de la reja superior del cerramiento del puente pero, dado que aquí la altura total necesaria de la reja es mayor, el diseñador ha tenido que establecer unos cuadradillos horizontales que reafirman el diseño con cuadrados perfectos arriba y abajo y que sirven para enlazarlos con las pilastrillas rigidizadoras centrales. Estas pilastrillas están realizadas con dos perfiles UPN que abrazan a estos cuadradillos longitudinales y reciben un remate circular superior a distinta altura en función de su posición. Este remate y el uso de los cuadradillos nos recuerdan al universo formal de Mackintosh, un tanto simplificado para someterse a la gran seriación de estos módulos.

Cada cierto número de pilastras y ejerciendo un ritmo distinto en la fachada, aparece el hito de un farol integrado en el cerramiento. La forma del farol es nuevamente un ejercicio de interpretación de las otras pilastras con farol del cerramiento del Puente. El farol prismático, que reconstruye el farol original del Puente con la adición de los pequeños cuadrados superiores, se encuentra flanqueado por dos pilastras y un antepecho retranqueado, incluso con más altura y la contribución de un pequeño elemento de cerrajería. En el paño central del pequeño antepecho, se dispone el anagrama del escudo que acompaña al mobiliario de esta época. Este elemento repetitivo quizás da una imagen demasiado pesada con respecto a la graciosa presencia de la cerrajería vecina. Pero además, el ritmo distanciado de estos elementos, que son difíciles de ver frontalmente de un golpe de vista y que por tanto sólo se aprecian tangencialmente, hacen que se presenten demasiado aislados. Es probable que estén bien colocados en la composición del alzado dibujado, pero la visión real produce esa imagen de soledad robusta.

En **los jardines del Barranquet de Soler y de Batoi**, Josep Briet Barrachina continúa sus interpretaciones del lenguaje formal del puente de San Jorge. Estos son unos jardines de dimensiones comedidas y entonces no cabe un cerramiento muy potente. Por lo tanto había que encontrar una solución más abierta pero a la vez muy marcadora de los límites. El recurso al uso de una barandilla de cerrajería modulada con el elemento formal del Puente, con pasamanos incluido, recuerda demasiado al tramo peor del mismo, el de la calle Sto. Tomás, en cuando al trabajo de diseño. Pero además, el uso de una barandilla que da una imagen liviana y asequible –parece que reclame el paso de la mano por el pasamanos- invalida la excesiva sección de las pilastras de hormigón visto.

No obstante la nueva versión de las farolas integradas en el cerramiento están mucho más elaboradas y con unas formas muy conseguidas en la trayectoria de la nueva interpretación del lenguaje Art Déco.



Fig. 621, 622
Elementos del cerramiento del Parque del Barranquet de Soler
(JFPS 2010)



El caso del **parque del Viaducto** es un poco distinto. Se trata realmente de un espacio muy largo e inclinado frente a la alineación de una calle conformada por un solo frente edificado. Contra la alineación de los edificios se dispone la calzada para los automóviles y más allá existe el gran espacio longitudinal de un paseo ajardinado. Al final, una gran ladera con un gran desnivel ofrece a este paseo unas vistas maravillosas del paisaje que se extiende abiertamente hacia el Este del territorio. Por lo tanto, aquí no hay un cerramiento como tal del espacio del paseo, del jardín. Aquí el desafío es lograr un mirador urbano que delimite el espacio del paseo frente al bosque de la ladera, pero además, conseguir darle forma a un borde de la ciudad que se puede observar desde muy lejos y desde varios puntos de vista.

Por consiguiente, aquí había un gran problema de escalas distintas de visión y un problema de ajuste de las dimensiones de los elementos que iban a conformar la base de este largo balcón.

Por un lado, se tenía que marcar un límite, un borde. Desde fuera, la idea de muro sobre el cual se asienta la plataforma de la ciudad. Desde dentro, el mirador se parece a un lado del tablero de un puente que se asoma al vacío, por lo tanto es necesario una defensa, una barandilla. El muro exterior tiene necesidad de un remate, de un remate que también ilumine un paseo por su coronación.

El paseo del Viaducto también tenía una carga histórica que había estado olvidada durante las décadas oscuras de la autarquía. El paseo albergó una exposición sobre el progreso, que nunca llegó a tiempo, en la época justo posterior a la construcción del puente de San Jorge. Entonces era un parque moderno que acabó convirtiéndose en el nostálgico “jardín de los besos” de alguna generación.

Pero también, el parque y el muro esconden en su seno un gran problema geotécnico de deslizamiento de la ladera sobre la que se asienta que con él se resolvió casi completamente. Por tanto, los condicionantes formales de este diseño eran altamente comprometidos.

El muro resistente, revestido de gala, se va fragmentando con la incorporación de unas gruesas pilastras desmaterializadas por retranqueos y escalonamientos cuya imagen lejana queda muy bien resuelta. En cambio, los faroles del remate parecen delgadas candelas, como antorchas colocadas en lo alto de unas almenas geométricas. Y sin embargo, resultan bien dimensionadas desde la visión desde dentro del paseo, ajustadas a la dimensión más humana del interior, revestidas elegantemente para la ocasión.

El parque del Viaducto constituye otro ejemplo de este modo de reutilizar formas que recuerdan esplendores pasados.



Fig. 623, 624 y 625
Detalles del cerramiento del Parque del Viaducto
(JFPS 2010)



El **parque de Batoi** no pertenece a esta corriente que se adscribe a un nuevo modo de interpretar el Art Déco que tuvieron los otros parques. En este sentido este parque se aleja mucho de las preferencias formales y materiales del resto de los ejemplos de mobiliario urbano. No obstante ello, dentro del parque hay algunos elementos que quieren recordar algunas posiciones formales de la Escuela de Glasgow, con poca fortuna y con composiciones altamente contradictorias. También, hay algún intento de reinterpretar demasiado arbitrariamente las farolas de los modelos ya consolidados descritos anteriormente y el resultado es más bien grotesco.

Pero como hablamos de cerramientos diré que el de este parque se podría incluir entre aquellos que reproducen el esquema clásico de zócalo macizo, elemento de cerrajería y pilastras con cierto ritmo para rigidizar o incluir luminarias. Pero este parque se diseñó con voluntad de diferenciarse de las otras operaciones urbanísticas coetáneas. Así pues, se buscaron referencias formales que les acercaron a las experiencias wrightianas del desierto, con aquellos muros de hormigón ciclópeo encofrados por tongadas con la expresión de las características materiales y naturales de las piedras. El elemento de cerrajería está conformado por bastidores metálicos rectangulares a los que se suelda un mallazo de acero excesivamente liviano para la dimensión del hueco, que no llegan a tener la expresividad “bruta” del zócalo sobre el que se asienta. La luminaria es quizás demasiado “minimalista” y pertenece a las primeras renovaciones de los tipos de luminarias de la época de la redacción del proyecto. Quizás se perdió la oportunidad de haber sido absolutamente radical en esta imagen desértica.

El **parque del Arsenal** es quizás el más desafortunado, también el más vulnerable. La complejidad de la inclusión de un colegio público de enseñanza elemental de cierto volumen y la instalación de dos equipamientos recreativos muy comprometidos de funcionamiento hicieron que el espacio público fuere demasiado fragmentado. Pero también su propia creación como elemento vertebrador de una nueva área de expansión de la ciudad que todavía no se ha producido. El abandono de la fuerza social y política más o menos consciente es la causa de su mala fortuna funcional. En estos casos, todo esto viene compensado por la fuerza de las especies arbóreas que al menos permanecen con toda su belleza. Pero en cierto modo, también hay mala fortuna en el diseño del cerramiento. Resulta demasiado vulnerable por su excesiva liviandad y delicadeza. El zócalo de piedra natural se levanta con grandes piezas macizas mínimamente ancladas. El remate de este zócalo se produce con una cerrajería delgada y sutil que parece poco segura como reja, que reclama más espesor. En cambio, el fuste del farol que se va intercalando entre los módulos resulta todo lo contrario. Afortunadamente, el farol está más depurado formalmente entre esa delicadeza y la rotundidad. Lástima que la esferita del remate y las aristas de latón se hayan oxidado mimetizándose con el color del resto de los elementos de acero.



Fig. 626
Detalle del cerramiento del Parque de Batoi
(JFPS 2010)



Fig. 627 y 628
Detalles del cerramiento del Parque del Arsenal
(JFPS 2010)

La forma de estos elementos modulares proviene de los ejercicios formales realizados a partir de la experiencia del cerramiento de Demetrio Ribes para la Estación del Norte de Valencia. No obstante, en el cerramiento de las partes del parque de Cantagallet que recaen a calles urbanas, el ejercicio formal del diseñador está más conseguido. No se encuentra aquí la extremada robustez de los elementos de la cerrajería de la estación de Valencia, pero con angulares y pletinas más comedidas se consigue desprender una imagen más segura, más fuerte que en el cerramiento del anterior parque. Aquí, el farol está más integrado en el conjunto de la cerrajería, si bien, en su propia transparencia le traicionan los conductos del cableado eléctrico.

El parque de Cantagallet es extremadamente complejo por su propia topografía. Esto le confiere una división territorial en tres vastas áreas con la inclusión de múltiples elementos urbanos para conseguir la accesibilidad a todas sus zonas y espacios libres. Tiene gran profusión de escaleras, miradores, rampas, etc., pero también tiene muchos ensayos de integración paisajística de sus inmensos muros y plataformas. Así que el uso del chapado de mampostería en los muros y muretes está muy generalizado. En cambio, en el cerramiento de estas zonas que dan a calles urbanas consolidadas, la salida del remate de piedra natural sobre un zócalo mínimo de mampostería resulta chocante. La solución es coherente como remate de grandes muros de mampostería que acaban rematados con estas piezas de piedra natural, pero en estas calles quizás hubiere resultado mejor un zócalo de un solo material.

Como puede observarse en las imágenes, el banco de pruebas y experiencias de elementos que componen los cerramientos de estos parques es muy amplio. También, dentro del ámbito interno de cada uno de ellos se desarrollaron muchas experiencias sobre el tratamiento de los distintos pavimentos, encuentros y preparaciones para los elementos del mobiliario urbano. Todo se realizó en una época en la que la importancia de estos espacios públicos empezaba a ser considerada. Pero también no había ni una tradición reciente ni una experiencia generalizada ni en las tecnologías ni en el tratamiento del paisaje. Sin embargo, la experiencia adquirida y el esfuerzo invertido debieran recogerse por parte de los responsables políticos, técnicos y sociales herederos de la ciudad para que la memoria de este modo de entender el espacio público no sea rellenada por el abandono y el desdén.



Fig. 629 y 630
Detalles del cerramiento de la Estación del Norte de Valencia.
Demetrio Ribes, arquitecto
(JFPS 2010)



Fig. 631 y 632
Detalles del cerramiento del Parque de Cantagallet.
(JFPS 2010)

2.6_ Los elementos del pavimento



Fig. 633
Vista de la calle San Francisco
(JFPS 2010)

A partir de 1987 se aborda un gran proyecto de revitalización del centro histórico a través de las infraestructuras urbanas. Se trata del “Proyecto de reurbanización del Raval Vell, Raval Nou y Primer Ensanche” redactado y dirigido por los arquitectos Vicente Manuel Vidal Vidal, Luis Alonso de Armiño y Juan Francisco Picó Silvestre, cuyas obras se alargaron hasta bien entrado el año 1992. Con anterioridad a este proyecto ha habido algunas actuaciones aisladas en puntos estratégicos de construcción de edificios con sus entornos próximos. El estado del parque de edificación del

centro de la ciudad era ya muy deficiente y para su regeneración había un proyecto político que entre otras actuaciones plantea la “reurbanización” de las calles más importantes del centro de la ciudad⁵.

El deterioro físico de los edificios se acrecienta no sólo por el propio abandono de sus usuarios y de sus propietarios, sino que crece por las múltiples deficiencias de las redes de saneamiento y de abastecimiento de agua que poco a poco van afectando a las cimentaciones de los edificios.

Para ello, se imponía la racionalización de las instalaciones e infraestructuras urbanas que permitan su fácil mantenimiento y, sobre todo, su control. Pero también, se trataba de preparar el suelo urbano susceptible de rehabilitación o de construcción de nueva planta, con una urbanización resuelta y que además fuera digna de un centro histórico, para de este modo, hacer atractivo el suelo.

Esta dignificación del centro -como en el resto de la ciudad- se promueve mediante una apuesta por la calidad. Sin olvidar que los elementos urbanos se han de formular para mínimos mantenimientos, se pretendía que tanto los materiales como el diseño de los elementos de la urbanización significaran la calidad que merece la historia de la ciudad que se rehabilitaba.

Pero este efecto significativo debía tener un carácter pedagógico, que impulsara a la consideración de los elementos de esta urbanización como propios y como específicos del tratamiento de este centro histórico, como parte de toda la ciudad. A este respecto, la depuración del lenguaje formal en el mobiliario urbano jugaba un papel importante. La banalización del diseño universal de baja calidad no suele dejar más que un regusto a desorientación e intemporalidad.

Las secciones de las calles de cada antiguo “sub-barrio” del centro se estudiaron en función de sus características autóctonas y la respuesta, con la aplicación de los materiales, fue distinta en cada uno de ellos. Se recuperó el precioso adoquín basáltico para las calles en donde ya existía, como material de pavimentación en las zonas centrales. En cambio, en la Primera Zona de Ensanche, se utilizó para las calzadas un hormigón texturizado, realizado con árido de ofitas y pórfidos, que le da una coloración verde muy atractiva, a resultas de la experiencia realizada inmediatamente posterior a la construcción del Puente de San Jorge en el Pontón de S. Jaime, calle San Lorenzo y *carrer l' Escola*. En las aceras o en las bandas laterales de las calles se utilizó la piedra natural para los solados y los bordillos, utilizando herramientas de mecanizado que eran muy rudimentarios en aquellos momentos. Pero un gran número de piezas que aparecen en las calles fueron realizadas en fundición: ríngolas e imbornales, vados para nivelación de los distintos niveles entre las aceras y las calzadas, para pasos de peatones o para accesos de vehículos, registros de todo tipo de instalaciones y todo el elenco de piezas del mobiliario urbano.

Con el tiempo el mercado de los elementos para la urbanización se ha normalizado y los sistemas se van universalizando con productos de alta calidad material y con una depuración formal muy aceptable. Entonces, la aventura tuvo que realizarse a base de un gran esfuerzo de diseño.

⁵ PICÓ, F. “*Alcoy. Intervención en el centro histórico. Un espacio común a toda la ciudad.*” URBANISMO nº 32. Revista del Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid. Octubre 1997, pp. 74-77.



Fig. 634, 635, 636, 637, 638, 639, 640 y 641
Detalles de los elementos de los suelos en el centro histórico.
(JFPS 2010)

La piedra natural elegida se utilizó para el diseño de bordillos y baldosas del pavimento. Los bordillos empezaron a mecanizarse para obtener biseles en sus cantos vistos, pero además se completaron los diseños de los distintos tamaños con un elenco muy completo de piezas especiales: piezas curvas de pocos radios normalizados para las esquinas de las calles, piezas en ángulos rectos y otros también normalizados, piezas rebajadas para vados, etc. Todo un conjunto de piezas de todo tipo para ofrecer remates y ajustes limpios que se echa de menos en los fabricantes de bordillos prefabricados de hormigón de la actualidad.

Hoy en día, la mecanización casi a pie de cantera de bordillos de granito de formas genéricas – no especiales- es ya muy común, pero al inicio de los años noventa del siglo pasado era muy difícil de conseguir. Lo mismo ocurría con el tratamiento de las texturas superficiales de las baldosas de gran espesor de piedra natural.

Como ocurre ahora, entonces no estaba generalizada la producción de piezas de granito de gran espesor para la urbanización, no había técnicas industrializadas de flameado o de apomazados efectivos. Aún así, durante el desarrollo de la obra de reurbanización de estas calles del centro de la ciudad de Alcoy, se consiguió ranurar las superficies de algunas de las baldosas de piedra natural para procurar texturas antideslizantes efectivas que se fueron disponiendo en los lugares necesarios para ello: en las bandas centrales del pavimento de las calles del *Raval Nou*, en las zonas de los vados y pasos de minsválidos, etc.

En las obras inmediatamente posteriores a esta gran actuación se fueron ensayando otras soluciones que fueron elaborándose a través de los resultados de esta experiencia previa, tanto en actuaciones en el centro histórico como en las zonas de la periferia urbana.

También se utilizaron piezas de piedra natural blanca para la señalización horizontal de tráfico, a modo de adoquines (flechas de dirección, cebreados, etc.).

Las ríngolas se construyeron en fundición de hierro. Se diseñaron dos tipos genéricos: uno ancho para las calles más amplias y uno más estrecho para las calles más comedidas. Son unas planchas de sección de un sector de círculo con dos bandas laterales planas y con cierto canto para ajustarse al bordillo y al pavimento de la calzada. Por debajo, se disponen de unos rigidizadores. Las bandas laterales venían ranuradas para ofrecer rozamiento



Fig. 642 y 643
Detalle de dos vados para peatones
(JFPS 2010)

antideslizante al peatón. Como en el caso de los bordillos, se construyeron tipos normalizados de piezas especiales para las curvas y empalmes, para alojar las rejillas registrables de los imbornales, etc. La sección circular se estudió con un adecuado radio hidráulico cuyo efecto se nota tanto en las lluvias de poca intensidad como en las torrenciales. El agua circula ordenada y en un régimen calmado, si el imbornal traga normalmente.

Existen otros tipos de elementos de este particular mobiliario: los tubos para las salidas aéreas de instalaciones, cuyas acometidas era imposible situar dentro de las fábricas o en acometidas subterráneas; los alcorques que pertenecen a los primeros proyectos ya citados y cuyo uso se ha generalizado para toda la ciudad, con dos tamaños y algunos intentos no fraguados de piezas de cubrición, y el extenso universo de las tapas y registros de las diversas instalaciones subterráneas.

Las tapas de las arquetas de registro de las múltiples instalaciones urbanas subterráneas es ahora mismo un universo muy estandarizado tanto por los fabricantes de estos elementos como por las propias compañías suministradoras del servicio urbano.

Cada vez es más difícil unificar el “diseño” de estos elementos, sobre todo es imposible mover a las grandes compañías hacia el campo de la uniformidad de criterios, al menos en los centros históricos. A través de este



Fig. 644 y 645
Detalle del alcorque
(IGS y JFPS 2010)



Fig. 646 y 647
Vista de algunas tapas de registro de distintas instalaciones
(JFPS 2010)

proyecto se realizó un intento, diferenciando las grandes arquetas de telefonía, con las de las acometidas a cada edificio que se realizaron con piezas de piedra natural. Los servicios urbanos puramente municipales sí entraron en unas formas familiares. Los encargados del mantenimiento de estos servicios siempre reclaman la diferenciación de los servicios de cada departamento, esto no es contradictorio con el aire de familia, existen recursos para hacer distintos cada uno de los registros por ejemplo, el tamaño, pues cada servicio tiene sus necesidades dimensionales distintas, el anagrama o el nombre del servicio (siempre en competencia con el nombre del fabricante).

Para la consecución de un pavimento general de una calle con cierto interés, es necesario un complicado trabajo de ordenación de todos estos registros en el ámbito en el que se colocan. La posición de las instalaciones en la sección de la calle muchas veces condiciona el lugar en donde se implantará la arqueta de registro, así conseguir un determinado orden en la colocación de esta piezas altamente visibles y cada vez más frecuentes, obliga a un esfuerzo en el diseño de bandas y cortes en el diseño de los pavimentos

Lo más interesante de estos elementos del mobiliario urbano es que son piezas en las que la componente del “diseño gráfico” interviene en gran medida. Hay que cumplir algunos requisitos técnicos, resistencia mecánica, fácil apertura y registro, antideslizamiento, etc. Pero estos condicionantes técnicos pueden resolverse con la introducción de texturas, esgrafiados, escalonamientos de bajo relieve, bandas horizontales y verticales, dameros de cuadradillo, incorporación de textos, etc. Todos ellos recursos que pueden adscribirse a un lenguaje gráfico y formal determinado, a ese repertorio de este nuevo Art Déco reconsiderado para esta ocasión.



Fig. 648, 649, 650 y 651
Vista de algunas tapas de registro de distintas instalaciones
(JFPS 2010)

2.7_ El bolardo

Se define así al “poste de hierro colado u otra materia hincado en el suelo y destinado a impedir el paso o aparcamiento de vehículos”⁶. Es curioso como este elemento y su palabra, que provienen de la lengua inglesa (*bollard*) para definir aquellos elementos “que se colocan junto a la arista exterior de un muelle para que las amarras no estorben el paso”⁶, se ha transpuesto de su lugar original al ámbito urbano de las ciudades trasladando incluso los materiales de los que originariamente estaban conformados.



Fig. 652 y 653
Estación ferrocarriles de Helsinki (Finlandia) 1904-1914
Eliel Saarinen, arquitecto
(SC y TA)



Fig. 654 y 655
Detalle del remate y de la base del bolardo modelo Alcoy
(JFPS 2010)

⁶ REAL ACADEMIA ESPAÑOLA DE LA LENGUA. *Diccionario de la Lengua Española*. Vigésimo segunda edición. Madrid. 2001

Este bolardo es la última aportación al conjunto de elementos del mobiliario urbano de Alcoy, cuyo lenguaje formal es clasificable dentro de este nuevo Art Déco reinterpretado. En realidad, es un elemento nacido fuera de Alcoy pero con un aire tan claramente familiar que nadie lo sospecha.

Este bolardo fue diseñado para la urbanización de la Línea 4 del Tranvía de Valencia en un proyecto redactado en el verano de 1990 para dotar de contenido urbano a un proyecto puramente ingenieril. El proyecto de urbanización fue redactado por CB Arquitectes Associats, S.L. (Agustín Malonda Alberó, José Luis Cabanes Ginés, Javier Pérez Igualada y Juan Francisco Picó Silvestre) y aportaba en la urbanización algunos elementos del mobiliario urbano tanto para todo el recorrido como para las diversas estaciones. Por aquél tiempo, un suplemento dominical del periódico "El País" publicó en su portada una imagen de la Estación de ferrocarriles de Helsinki a propósito de un artículo sobre Elliel Saarinen. La imagen de la torre del reloj quedó en la mente del diseñador como estímulo para intentar un diseño de un bolardo que fuese como una maqueta de un rascacielos. Este proyecto, que nacía en el seno de un grupo de arquitectos con una experiencia muy estrecha y reciente en contacto con el mobiliario urbano de Alcoy, determinó que se mezclara en el proceso del proyecto del diseño el peso originario y nostálgico del Art Decó, el universo formal de aquel mobiliario urbano y el empeño de producir este elemento nuevo sin recurrir a elementos de catálogo, como en otras ocasiones.

El bolardo fue rápidamente absorbido por el municipio de Alcoy como propio, incluso se produjeron modelos distintos por diferentes fundiciones nacionales, algunos realmente muy poco cuidados. Fue una fundición de Alcoy la que fabricó los mejores elementos.

Los bolardos resultan quizás demasiado esbeltos y ello produce unas sollicitaciones mecánicas muy fuertes en la base. Se ensayaron múltiples sistemas de anclaje, desde largos pernios hasta empotramientos de almas metálicas suficientemente profundas, lo cual complicaba mucho su colocación. También se trataron con sumo cuidado las cabezas de los anclajes con diversos tipos de tuercas con cabeza, con tornillos de distintos tipos e incluso, hubo una versión muy cuidada con unas pequeñas caperuzas esféricas de bronce que se abrían con una llave especial, con el mismo mecanismo que se había utilizado en los pies de los báculos de las farolas. Hoy en día han desaparecido completamente.

Un elemento cúbico con un casquete esférico en la parte superior hace de remate un tanto extraño y poco adornado. Se trataba de permitir el anclaje de alguna pieza machihembrada para poder enlazar con cintas o cables los bolardos cercanos para formar entonces recintos u ordenaciones de pasos peatonales. El anagrama de la marca del mobiliario alcoyano aparece como ornamento en la posición que hubiere ocupado el reloj en el virtual rascacielos.

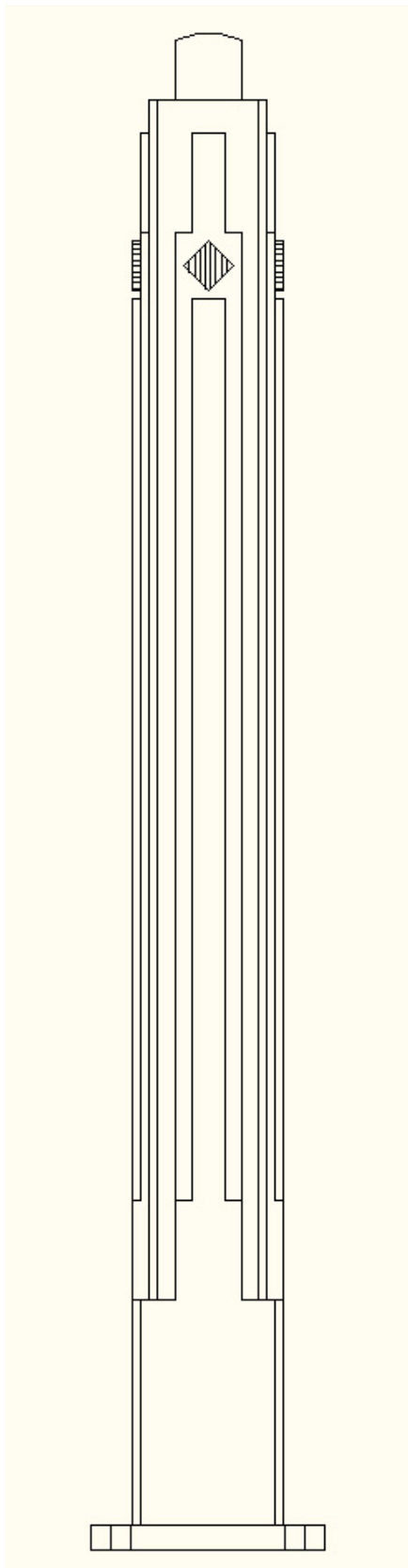


Fig. 656 y 657
Plano del alzado y vista del bolardo modelo Alcoy
(IGS y JFPS 2010)

No perfeccionar el sistema de anclaje contra golpes de automóviles, sobre todo que aunara resistencia y facilidad de montaje, conduce a que este tipo de bolardo necesite de cierto mantenimiento, como ocurre en la mayoría de todos los modelos. De esto resulta, a su vez, el desprecio de los responsables municipales sobre el asunto, ya que estas partidas presupuestarias se van viendo reducidas y sus administradores intentan encontrar sistemas infalibles que no requieran mantenimiento, ni siquiera limpieza.

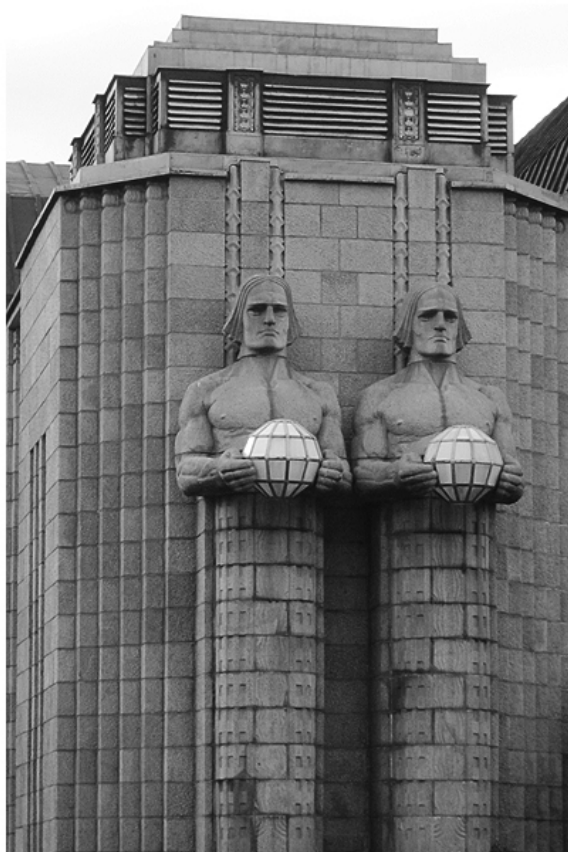


Fig. 658
Estación ferrocarriles de Helsinki (Finlandia) 1904-1914
Eliel Saarinen, arquitecto
(TR)

3_ Identidad y calidad

El recorrido por este elenco de objetos y tratamientos derivados de la experiencia del Puente de San Jorge diferida en el tiempo, sugiere una reflexión sobre los conceptos de memoria e identidad a partir de la calidad del diseño.

La memoria está ligada a la capacidad de recordar y en el ámbito del espacio no podemos recordar sin la arquitectura, como decía John Ruskin:

*"...es preciso poseer, no sólo lo que los hombres han pensado y sentido, sino lo que sus manos han manejado, lo que su fuerza ha ejecutado, lo que sus ojos han contemplado todos los días de su vida..."*⁷

Por ello es muy importante la conservación del patrimonio arquitectónico, pues en la medida en que un territorio está fuertemente caracterizado por la presencia de estas obras realizadas por las manos de aquellos que lo han habitado, y ellas expresan una idea de belleza que se ha ido transmitiendo en el tiempo, entonces echa raíces en sus habitantes, casi en su genética⁸, haciéndoles más sensibles hacia lo bello y convirtiendo su comportamiento estético. Así, en este ambiente patrimonial que transmite cierta idea de belleza, el habitante o usuario de ese entorno acaba siendo sensible y capaz de distinguir no sólo la calidad de los materiales con los que están hechas las cosas, sino además, la calidad estética e intelectual invertida en el trabajo de su concepción. Muchas veces la educación de esta sensibilidad se hace de manera inconsciente, a través de los sentidos que también transmiten información al cerebro estimulando la imaginación. Entonces, la mente se enriquece con el juego de la imaginación, con los recuerdos, con los sueños y con aquellas experiencias instintivas heredadas de muchas generaciones anteriores sobre la seguridad, el sentido del hogar, del bienestar, etc. De este modo, en la memoria, el pasado se invierte para el futuro.

Esta especial sensibilidad genera criterios de juicio que permiten juzgar el valor de aquellas propiedades que tienen los objetos. Estas propiedades inherentes a los objetos cifran su calidad. Pero además, su calidad vendrá refrendada si aquellas propiedades gozan de la estimación general. Esta estimación general significa que un determinado grupo o colectividad ha juzgado tal calidad y si además, junto a esta estimación del valor de algo, éste contiene un conjunto de rasgos que se consideran propios, que los caracterizan frente a los demás, estamos ante la definición del concepto de identidad. Este algo son las formas propias de los objetos que se disponen en el espacio público de la ciudad de Alcoy identificándolo.

En el diseño de los objetos del mobiliario urbano de la ciudad generado en el final del siglo XX, la búsqueda de una identidad formal propia fue un requerimiento programático demandado a los profesionales del diseño que intervinieron, incluso para recuperar la conciencia de lo público. La búsqueda se dirigió claramente hacia aquellos elementos que hicieron

⁷ RUSKIN, John. *Las Siete Lámparas de la Arquitectura*. Biblioteca, serie "Arte y Arquitectura"2, Editorial Alta Fulla, 2ª edición, Barcelona 1988, p. 207

⁸ La palabra *genética* contiene en su familia la palabra *genuino* que nos remite conceptualmente al origen de cada uno, a la procedencia, pero en ello están también las señas de identidad del individuo.

reconocible la ciudad para anclarla en la memoria y entonces, se optó por el poder icónico de la última infraestructura que podía ofrecer todavía una imagen metropolitana.

Además se buscaba una imagen de calidad. Había que resolver un problema iconográfico y entonces se consiguió con este conjunto de objetos del paisaje urbano de Alcoy. Objetos que la ciudadanía reconoció como propios. Por lo tanto, la calidad de un objeto diseñado influye en la aceptación/comprensión del usuario del mismo. Entonces está en condiciones de pasar a formar parte de su identidad personal o colectiva. Esta calidad impresiona al usuario por medio de la transferencia del proceso de formalización del objeto, de su no arbitrariedad o superficialidad en el proceso de proyecto o simplemente, se impresiona por la presencia de la belleza o de los indicios para reconocerla de manera placentera.

¿Ahora bien, los estímulos que provoca la belleza en el usuario son determinantes por la presencia de elementos ornamentales o, por el contrario, la aceptación popular de los objetos como propios es una cuestión de costumbre y de estrecha convivencia? ¿Si rechazamos el ornamento y solamente buscamos satisfacer los requerimientos funcionales en los objetos diseñados, tal y como defendían las posiciones radicales del movimiento moderno, ello será suficiente para la aceptación del usuario, incluso como condición para formar parte de su identidad?

Consideremos el ejemplo de los dos tipos de papeleras presentado en el apartado anterior. Podríamos decir que el modelo último (Fig. 600) es un modelo que podría calificarse como funcional estrictamente, cumple su función con unas formas relativamente ajustadas a ella, es un modelo geoméricamente simple, aparentemente proyectado desde la racionalidad de la producción industrial y sin pretensiones ornamentales, por lo tanto si el objeto es bello será porque debe haber alcanzado la depuración perseguida por la ideología del Movimiento Moderno. Sin embargo resulta anodino, no nos llama la atención y por lo tanto, no nos conmueve. Si miramos con atención descubriremos alguna desproporción en sus elementos, algunos detalles de la propia construcción mal resueltos, sin el cuidado debido, en las juntas, en los encuentros. Si por el contrario observamos el modelo Alcoy (Fig. 599), a pesar de la falta de mantenimiento y de la suciedad que viene aparejada en un elemento como este, encontramos algo que nos hace fijar la mirada ¿Es sólo a causa del elemento ornamental o hay una coherencia formal que sin embargo nos habla de modernidad?

Consideremos el ejemplo del objeto farola. En la figura 661 aparece una muestra de lo que podríamos llamar nuevamente un ejemplo de un objeto estrictamente funcional. Si no entramos en detalles con la luminaria, el báculo es sencillo de formas, perfecto y ajustado en su diseño para cumplir sus funciones estructurales de manera mínima y por lo tanto, seguramente también será más económico en todos los sentidos. No hay ningún elemento ornamental en absoluto: pura función. La figura 659 nos muestra la farola tipo Alcoy exenta con pedestal en forma de banco para el centro histórico que ya hemos descrito anteriormente. La figura 660 representaría la arbitrariedad, el intento de diseñar algo que se coloque a la par con el modelo Alcoy, pero sin recorrer el camino del proceso que aquél modelo recorrió, sino imitándolo, invirtiendo una cantidad de coraje en la apariencia que bien hubiere debido estar en el proyecto. Solo aporta mayor reconocimiento al modelo genuino.



Fig. 659
Farola tipo del centro histórico con dos brazos y banco inferior

Fig. 660
Farola diseñada para el parque de Batoi

Fig. 661
Farola de catálogo de una calle del Ensanche
(JFPS 2010)

Las formas de los objetos pueden pasar desapercibidas o pueden ser reconocibles por los usuarios-ciudadanos o pueden mostrar indicios de serlo en términos de belleza, en función del desarrollo del gusto de cada cual, entendiendo el gusto como una facultad adquirida con cierta educación y experiencia sobre la belleza. Para producir formas reconocibles es necesario estimular a la memoria y a través de ello surgirán las emociones. Durante los años ochenta y noventa del siglo XX, en la producción del diseño urbano en Alcoy se recurrió a este lenguaje Art Déco reconsiderado porque era el lenguaje que podía entender la gente en ese momento. Ahora en la actualidad, con la evolución cultural habida en la sociedad y en los diseñadores desde entonces, con los avances tecnológicos disponibles, probablemente no se hubieran diseñado estos objetos de este modo. Con la perspectiva del tiempo se observan con una cierta sonrisa, pero una sonrisa agradecida y respetuosa que reconoce el esfuerzo que se invirtió en tal empresa.

Hubo un tiempo en el que los estilos del pasado se asociaban con el buen gusto y el rigor artístico y ahí, los detalles ornamentales caracterizaban las diferencias. Pero estos lenguajes, que ofertaban una imagen tradicional y reconocible, necesitaban adaptar su clasicidad tanto a las nuevas demandas de representación como al uso de los avances tecnológicos y constructivos disponibles. Por consiguiente, lo académico no era tanto un concepto para definir un lenguaje relacionado con unas determinadas formas, sino que además, con lo académico había detrás una supuesta actitud de rigor y de orden. Con el tiempo y sorprendentemente, algunos lenguajes que no utilizaban formas históricas expresaron también ese proceso en busca del rigor, la profundidad, la armonía y el orden, aunque fuera de modo subjetivo. En cambio, por ejemplo, llegó hasta el hastío social la falta de conocimiento en el desarrollo de cualquier discurso arquitectónico en el que se producía solamente una imitación irresponsable o una aplicación superficial de los elementos históricos. Esta mala praxis produciría la maldición del ornamento pero alentó un nuevo modelo de belleza a través de la transición hacia la modernidad.

La cuestión ya no es tanto si se es “moderno” o se es “académico”, si es una cuestión de ser “radicalmente funcional” o si cabe además, el dominio de la “belleza” a través de recurrir a procedimientos que podrían calificarse de históricos. En el periodo de entre guerras no se sabía exactamente qué era o qué podía ser moderno. La discusión se centraba entonces, en si tenía sentido *“el camuflaje artístico de lo técnico”*⁹.

Ahora estas cuestiones están superadas. La discusión actual reside en la apuesta por calidad, por la excelencia que emana desde el proceso del proyecto de un objeto, por el compromiso del trabajo bien hecho en todas las fases del producto, frente a la arbitrariedad. *“Hubo otras épocas en las que el valor del trabajo real contaba para algo. También las hubo en las que el talento y el mérito de un artista estaban sostenidos por la destreza de sus manos, hasta por el esfuerzo físico que requería muchas veces la pelea agotadora con los materiales.”*¹⁰

Si en los últimos tiempos no existe la apuesta por este tipo de mobiliario urbano de calidad en la ciudad, entonces se produce la invasión de productos anodinos y sin referencias a la identidad. Si además no existe el cuidado necesario de su mínimo mantenimiento, el desarraigo es mayor. Un objeto diseñado de cierta calidad, como los ejemplos del mobiliario urbano de Alcoy, se somete al desamparo y al descuido, incluso al desprecio, con mayor dignidad que los objetos más arbitrarios. Es más, el carácter del objeto mismo denuncia con mayor potencia su propio maltrato. Un objeto elegante descuidado se aprecia mucho más, sigue siendo más notable, que un sencillo y humilde objeto de consumo

Pero el fondo de la cuestión quizás sea que el Movimiento Moderno, en su carrera de funcionalismo racionalista, perdió en sus productos muchos registros estéticos y en muchas ocasiones dejaron de ser elegantes. Solamente eran sencillos y útiles. La sociedad perdió así la capacidad de la fascinación por la belleza, la atracción irresistible que provocan algunos objetos. Entre ellos, muchos objetos del estilo Art Déco.

⁹ CAMPI, ISABEL. *La idea y la materia*. Editorial Gustavo Gili. Barcelona 2007. Pág. 193

¹⁰ MUÑOZ MOLINA, ANTONIO. *“Al final de una era”*. Ida y Vuelta. Babelia. EL PAÍS.06/03/2010.

A modo de conclusión

A modo de conclusión

El recorrido efectuado por esta experiencia de Alcoy podría arrojar como resultado que no hay Art Déco en su panorama local, sino que más bien, lo que existe fundamentalmente es un ejemplo muy contundente –el Puente de San Jorge– que fue fruto de un modo de hacer de un arquitecto que, en aquel momento, participaba del entusiasmo por la poética Art Déco a su manera. También, al final del siglo XX, la potencia formal de este Puente derivó en unas singulares producciones que interpretaron con imaginación la historia de entonces. El prematuro paréntesis de la Guerra Civil y de la Dictadura de Franco no dio tiempo suficiente para propiciar el desarrollo de la influencia de este Puente hasta esta curiosa reivindicación de los primeros años de la democracia.

Pero si Ernst H. Gombrich nos dice, en el inicio de su *Historia del Arte* que “No existe, realmente, el Arte. Tan solo hay artistas.”¹, el resultado de este trabajo sobre el Art Déco también arroja un determinado comportamiento de los “artistas”, un modo de hacer, que en estos tiempos conviene recoger para reinterpretarlo, también con imaginación.

Una atenta mirada a lo acontecido en los últimos tiempos recientes nos hará experimentar de nuevo la sensación de que se instauró un modo de vida basado en el despilfarro de lo superfluo y en la mezquindad sobre lo necesario, sobre lo imprescindible. Vivimos un tiempo caracterizado por el triunfo de la frivolidad y de la banalización extrema en el que impera la civilización del espectáculo y del entretenimiento.

Con respecto a cierta arquitectura reciente se ha dicho por ejemplo: “En la era de la imagen y la simulación, un edificio de rúbrica selecta y formas espectaculares adquiriría el potencial renovador que antaño se atribuía al conjunto de una sociedad organizada y emprendedora”². También, en relación con el Diseño Industrial hay opiniones que denuncian que “la producción de objetos de mal gusto prospera, al abrigo de hipotéticas predilecciones de los consumidores, o bien de presuntas necesidades industriales o de imprescindibles exigencias técnicas, pero siempre con el aval cómplice de gestores o fabricantes que deberían aprender a mirar el diseño con mayor inteligencia y atención”³. Y hasta en el mundo literario Harold Bloom decía recientemente: “Hoy día se ha producido un abandono de toda exigencia estética y cognitiva que son las señas de identidad de la gran literatura.”⁴.

¹ GOMBRICH, ERNST H: *Historia del Arte*. Editorial Debate. Madrid, 1998, p.15

² MOIX, LLÀTZER. *Arquitectura Milagrosa*. Anagrama. Barcelona, 2010, p.9

³ CUTOLO, GIOVANNI. *Lujo y diseño*. Editorial Santa & Cole, colección “Los ojos fértiles”. Barcelona 2005, p.32.

⁴ LAGO, EDUARDO. “Harold Bloom. Crítico literario. “Seguiré leyendo mientras me quede un soplo de vida””. Entrevista realizada para el diario EL PAÍS. Cultura. Domingo, 4 de septiembre de 2011.

Por lo tanto, existimos en un momento de menosprecio de aquello que significa el esfuerzo, la dificultad y la satisfacción del hacer. Para ilustrar esto curiosamente viene bien una vieja frase de John Ruskin: *“No es, en efecto, la materia, sino la ausencia de trabajo humano lo que le quita a la obra todo su valor”*⁵. Frente al compromiso, al esfuerzo en la actitud profesional hacia el diseño, tanto en la fase del proyecto como en la de la producción o construcción de lo proyectado, está la laxitud de la imitación, que *“... es del agrado de los arquitectos sin gran imaginación y de espectadores desprovistos de sentimiento o de espíritu mediocre o huero.”*⁶.

Bajo la presión que ejerce esta situación respiramos cuando apreciamos un soplo de finura, de refinamiento, entendiéndolo por ello aquel proceso que aumenta la parte de trabajo vivo necesario para la producción de un objeto. En muchas producciones del Art Déco la apreciación del lujo va asociada a esta tendencia a su refinamiento, a la conquista de lo bueno a través de un proceso complejo, inteligente y creativo, cuyo resultado era la felicidad que produce el reconocimiento de la belleza.

El germen filosófico de la modernidad procede de la Ilustración y de la revolución científica del siglo XVIII. Poco a poco se fue trasladando al mundo del Arte con la paradójica aparición de ciertas conductas románticas y probablemente, en el campo de la arquitectura, no aparecerían indicios hasta la irrupción del eclecticismo⁷. La aportación del movimiento moderno a la práctica proyectual es la creación de un “orden” absolutamente subjetivo, desde y por el propio diseñador, que regirá la calidad del proyecto y su resultado final satisfactorio. Este “orden”, basado en criterios de juicio experimentados, actuará fundamentalmente en el control de la forma una vez el diseñador ha sabido abordar el programa funcional propuesto. La modernidad ya no imitará las apariencias de la naturaleza sino que intentará aplicar sus procesos, seguir su “orden” a partir de leyes simples utilizando la inteligencia y el talento para aprovechar lo que se tiene a mano y hasta lo inesperado.

Los diseñadores radicales racionalistas, hastiados de la tradición histórica y de sus efectos, habían escogido la “nueva objetividad” de las vanguardias para el desarrollo de su educación formal y el objetivo racional de la producción industrial (o también, la satisfacción de la función requerida puramente) como criterio de reducción, de simplificación formal. A través de estos mecanismos de control del proyecto se llegaba, por aproximaciones sucesivas, por la experimentación de la prueba y error, hasta la satisfacción del resultado del proyecto y así, con la experiencia y la acumulación de proyectos, hasta el establecimiento de un “orden” personal cada vez más sólido y estable.

⁵ RUSKIN, John. *Las Siete Lámparas de la Arquitectura*. Biblioteca, serie “Arte y Arquitectura”2, Editorial Alta Fulla, 2ª edición, Barcelona 1988, p. 61

⁶ *Ibid.*, p. 63

⁷ “Un ecléctico, escribió Diderot en 1755, es un filósofo que pasa por encima de prejuicios, tradiciones, antigüedad, consenso universal, autoridad y todo lo que sojuzga la opinión de la masa; que se atreve a pensar por sí mismo volviendo a los principios generales más evidentes, examinándolos, discutiéndolos y no aceptando nada que no sea evidente por experiencia y por la razón. Es el que, de todas las filosofías que ha analizado, sin respeto a personas y sin parcialidad, se ha hecho su propia filosofía, que le es peculiar.” En COLLINS, PETER. *Los ideales de la arquitectura moderna; su evolución (1750 – 1950)*. Editorial Gustavo Gili, colección Arquitectura y Crítica. Barcelona, 1981, p. 11

En muchos casos, los resultados formales de cada diseñador, algunos absolutamente nuevos, innovadores, otros con raíces muy clásicas en sus novedades, la fruición estética, la belleza de sus productos resultantes, conseguida pretendidamente sin adornos, sin elementos ornamentales, es enormemente conocida e incluso, en alguna medida, aceptada popularmente. Las puras experiencias plásticas abstractas de Frank Lloyd Wright derivadas de la geometría lineal y cúbica experimentadas en su educación infantil bajo la influencia de los juegos con los cubos del germánico Friedrich Froebel, coincidían con los planteamientos de las experiencias de las vanguardias neoplásticas europeas.

Pero esta actitud, este compromiso frente al proyecto requiere un gran esfuerzo continuado y un comportamiento disciplinado que no todos los diseñadores comunes están en condiciones de mantener. Se requiere además un dominio técnico muy alto en todas las herramientas del proyecto. Pero esta condición de alto nivel de dominio técnico también se suponía en el profesional formado en la educación académica.

En la manera de proyectar de la Academia el “orden” era absolutamente objetivo, se requería también de un gran dominio de las técnicas y de las herramientas del proyecto, pero la composición formal de los objetos debía ser armónica según las reglas de la jerarquía, de la proporción entre las partes, de la simetría, etc., con unos criterios de juicio sólidamente cimentados por la experiencia de muchos años de trabajo de la institución, a través de las Escuelas de Bellas Artes, de los Premios de Roma, de los Salones, etc. y con unos criterios de gusto que debían demostrarse con el manejo de aquellas técnicas aplicadas también en la ornamentación.

Desde los albores de la modernidad, cuando los románticos abren la puerta a lo subjetivo en materia de creación y los pintores impresionistas - buscando alternativas pictóricas a la irrupción de la fotografía- abren el camino hacia las técnicas de representación plástica menos “perfectas”, la degradación del compromiso de proyecto del diseñador empieza a ser un hecho. Entre los dos extremos del segmento trazado entre los radicales del movimiento moderno y los académicos, cabían los diseñadores excelentes del Art Déco, pero también aquellos mediocres que a medio camino entre los dos extremos y sin llegar a haber conocido y comprendido rigurosamente los objetos excelentes genuinamente, se decantan por no comprometerse y escogen entonces el fácil camino de lo arbitrario y de la imitación. Como dice Helio Piñón: *“la renuncia a escrutar el fundamento constructivo de arquitecturas consistentes conduce al proyectista al ámbito de la apariencia, con el resultado de que ha condenado la arquitectura actual a una de las cotas de calidad más bajas del último siglo”*⁸.

Sin embargo, la Historia ha encumbrado a los personajes heroicos y triunfantes de las posturas radicales de la modernidad por el importante sustrato teórico de gran influencia que tuvieron; por sus actitudes frente al proyecto y la producción de los objetos, así como por la fuerza de sus propias producciones innovadoras. De este modo, los postulados del Movimiento Moderno son casi los únicos que aparecen desde el periodo de entre guerras como oficiales del nuevo modo de ser en el Diseño.

⁸ PIÑÓN, HELIO. *Teoría del proyecto*. Edicions UPC. Universitat Politècnica de Catalunya. Barcelona 2006. Pág. 64

El triunfo de Le Corbusier fue establecer su orden a través de un canon, hacerlo público de una manera contundente y venderlo con una fuerte iconografía sustentada con argumentos escritos y divulgados a partir de unos edificios con un gran peso formal nuevo. Como dice Reyner Banham “...pero entonces [en 1913] nadie había llegado a resumirlas en una filosofía estética coherente que pudiera abarcar –como hizo Le Corbusier- los edificios, los objetos que los amueblaban y las obras de arte que los embellecían”⁹

El uso del lenguaje, de unas determinadas formas, sirve también para expresar una posible posición de los arquitectos y de los diseñadores en general. Pero hubo muchas posiciones que representaron a la modernidad. Estas formas geométricas, abstractas, modernas y sus juegos compositivos entre ellas que, por ejemplo, en el caso de Wright dan como resultado arquitecturas fuera de los contextos urbanos (*Prairies houses*) son fácilmente exportables y por lo tanto, potenciales integrantes de un vocabulario internacional. Incluso, en los primeros momentos, estuvieron desprovistas de ideología política, de modo que la morfología moderna podía importarse hasta los dominios más radicales del conservador nacionalismo católico de los clientes de algunas de las arquitecturas de Víctor Eusa. Pero con el estilo internacional y con la vulgarización formal y técnica de los postulados de la modernidad los usuarios perdieron algo de su derecho a disfrutar de la belleza.

Por lo tanto, hubo una gran comunidad de diseñadores (también de arquitectos) que desde sus posiciones legítimas, más o menos académicas, aceptaron la “nueva objetividad” de la modernidad, cada uno a su manera y según las vicisitudes territoriales en las que se encontrara. Estos olvidados de la historiografía realizaron una vasta producción en su trabajo que imprimió un estilo de vida que conviene reivindicar cuanto menos para justificar la actividad de muchos diseñadores actuales. Este fue el caso de Víctor Eusa y el caso del Puente de San Jorge.

El Puente de San Jorge fue un caso de oportunidad. Se pudo aprovechar la conjunción del momento, de las personas y del producto oportuno para que pudiera ser como es. Se trataba de una infraestructura estratégica para el desarrollo y la vertebración de la ciudad, existía un tejido humano que podía absorberla bajo la mirada de una historia de emprendedurismo y de organización social y había un marco nacional con un Estado que era favorable. Y casi por casualidad, también convergieron con todo ello una buena empresa constructora, que sabía construir y que tuvo el acierto de encontrar a un ingeniero capaz, con un arquitecto comprometido con su trabajo en un viaje de renovación formal y técnica que tuvo la suerte de introducirse en la realidad. Hemos visto como la experiencia del Pontón de San Jaime, inmediatamente posterior al Puente de San Jorge, con pocas variaciones de estos condicionantes de partida, arrojó un producto resultante de mucha menor calidad.

En cualquier caso, la oportunidad estuvo caracterizada por la concurrencia de un arquitecto comprometido con un lenguaje arquitectónico moderno propio fruto de un trabajo de refinado interno muy intenso, de una capacidad técnica importante y por el apoyo de unos constructores que se apreciaban a sí mismos por su buen hacer.

⁹ BANHAM, REYNER. *Teoría y diseño arquitectónico en la era de la máquina*. Ediciones Nueva Visión. Buenos Aires, 1977, p. 209

Paradójicamente, el Puente de San Jorge fue el resultado de la actitud de Víctor Eusa con respecto a la arquitectura. Salvando las distancias, la intensidad y las circunstancias particulares, tal vez el compromiso de Eusa pueda entenderse mejor a través de la comparación con la actitud del arquitecto veneciano Carlo Scarpa (1906-1978). La arquitectura de Scarpa fue quizás el último gran ejemplo del comportamiento Déco, no tanto por las semejanzas formales de algunos de sus elementos, sino por la atención, por el cuidado y la importancia que para Scarpa tenían los detalles. Para los arquitectos italianos contemporáneos suyos, preocupados por las cuestiones sociológicas, políticas y estructurales de gran escala, también absolutamente necesarias, la posición de Scarpa era una provocación trasnochada. Pero a este arquitecto le interesaba la construcción, creó su propio lenguaje plagado de sugerencias formales, pero en su morfología compositiva predominaba la dirección hacia lo particular, a la excepción, hacia lo singular. Su sabiduría formal se vertía en los detalles buscando expresar en ellos el carácter nostálgico del refinamiento de la alta y aristocrática sabiduría artesanal, el amor por la materia y por el trabajo sobre ésta. Estos detalles aparecen en su arquitectura formando parte de un diálogo oculto con el material formal cuyo descubrimiento desde el espectador produce el placer de haber encontrado el secreto de la belleza.

La preocupación por el diálogo, por la discusión continua –aunque sea del diseñador consigo mismo- encarada a la perfección del objeto era un objetivo de las culturas clásicas, también en el renacimiento, y siempre bajo el punto de vista de lo humanístico, de la medida del hombre, de lo que significa su propia experiencia en el deleite. En este sentido, la “funcionalidad” puede también entenderse como la expresión de la verdad y esa verdad, para los modernos y para los clásicos, es sinónimo de belleza. Lo bello, la verdad y la justicia hacían la cultura en la Grecia clásica, una cultura entendida como proceso vivo no como compendio. La unión de la belleza y la bondad más la veracidad (el no engaño) es igual a la decencia.

Después de haber estado debatiendo extensamente sobre la belleza en uno de sus diálogos Platón concluye: *“Me parece que me ha sido beneficiosa la conversación con cada uno de vosotros. Creo que entiendo ahora el sentido del proverbio que dice: Lo bello es difícil”*¹⁰.

¹⁰ PLATÓN. *“El primer Hipias o de lo bello”* en *Obras completas*. Edición de Patricio Azcárate. Medina y Navarro. Madrid 1871. Tomo 2, p. 147

Cuadros cronológicos

*Cuadros cronológicos***Cronología del Puente de San Jorge**

1923	Agosto 1923	Encargo del Proyecto
1924	Febrero 1924	Entrega al Ayuntamiento del Primer Proyecto
		Trámites y supervisiones
1925	2 enero 1925	Proyecto Definitivo para tramitarlo
	10 enero 1925	Aprobación municipal del Proyecto y la contratación de la obra
	Marzo de 1925	Envío de plano para efectuar expropiaciones
	Mayo 1925	Contratación de la obra
	1 octubre 1925	Acta de Viabilidad de la Obra
	27 noviembre 1925	Acta de replanteo de la Obra.
	Diciembre 1925	Excavaciones, cimentaciones e inicio pilas
1926	Enero 1926	Modificación proyecto
	Febrero – abril	V. Eusa modifica proyecto para la construcción
	Enero–septiembre 1926	Redacción proyecto ampliación tramos rectos estribo izquierdo
	23 marzo 1926	Aprobación modificación proyecto
	Abril 1926	Cimbras arcos terminadas. Comienza el hormigonado
	Noviembre 1926	Ajuste rasante del terraplén izquierdo con Alameda
1927	Enero 1927	Descimbrado de los arcos
	1 julio 1927	Final obra de hormigón contratada a Erroz y San Martín
	2 noviembre 1927	Cesión cantera de extracción de áridos
1928	23 marzo 1928	Pruebas de carga y entrega de la obra
	Agosto 1928	Todavía no está abierta la calle Balmes
	Octubre 1928	Inspección Carmelo Monzón. Orden para apertura terraplén de la calle Balmes para dentro de dos años
1929	26 marzo 1929	Acta de Recepción Definitiva de las Obras
1930	1 octubre 1930	Decisión sobre la sección de la calle Sto. Tomás en su empalme con el Puente
1931	26 marzo de 1931	Inauguración Oficial y apertura del Puente
1934	26 abril 1934	Final construcción barandillas tramo Sto. Tomás

Bibliografía

Bibliografía

- ABC. Diario. Madrid. www.abc.es . Esquelas y obituarios Diario ABC Madrid 07/04/1972, [visita agosto 2011].
- AGENCIAS. “La Cámara Navarra reconoce a Construcciones San Martín, Belnature y Magnesitas” en *DIARIO DE NAVARRA* 2/12/2005.
- AGUILAR CIVERA, INMACULADA y AGUILÓ ALONSO, MIGUEL (coords.) *Guía de puentes de la provincia de Alicante*. Cátedra Demetrio Ribes. Universitat de València Estudis Generals – Conselleria d’Infraestructures, Territori i Medi Ambient de la Generalitat Valenciana. Catálogo on line. <http://www.cit.gva.es/fileadmin/conselleria/images/Documentos/areaEstDocumentacion/catDigital/Guia-Puentes-ALC-web Ene-2013 PROT.pdf>. Octubre 2012
- ALDAZ MUGUIRO, L. – DE JUAN-ARACIL Y SEGURA, J. “El Viaducto de Madrid” en *Revista de Obras Públicas* nº 3131, mayo 1975, pp. 301-304
- AZULAY TAPIERO, M. Tesis: *La Fortuna de los ideales racionalistas en España 1914-1936. El caso concreto de José Cort Botí (1895-1961)* resumen publicado en la *Revista VIA arquitectura*, número especial *Premios 2003-2004*, COACV otoño 2005.
- ATTERBURY, PAUL. *Art deco patterns: a design source book*. Portland House. New York, 1990.
- BAKER, EDWARD. *Madrid Cosmopolita. La Gran Vía, 1910-1936*. Fernando Villaverde Ediciones y Marcial Pons Ediciones de Historia, S. A. Madrid, 2009.
- BANHAM, REYNER, *Teoría y diseño arquitectónico en la era de la máquina*. Ediciones Nueva Visión. Buenos Aires 1977.

- BAUCHET, B.; FUTAGAWA, Y. y VELLAY, M. *La Maison de Verre. Pierre Chareau*. A. D. A. Edita. GA. Tokio, 1988.
- BAYER, PATRICIA. *Art Deco architecture: design, decoration and detail from the twenties and thirties*. Thames & Hudson. London, 1999.
- BENEVOLO, LEONARDO. *Historia de la Arquitectura Moderna*. Biblioteca de Arquitectura. Editorial Gustavo Gili. Barcelona, 1982.
- BENEITO, Ángel y MYKLEBUST, Jon Olav, *Escandinavos en Alcoy. Solidaridad internacional en tiempo de guerra*. Producciones Kronos, S. L. Alcoi 2011.
- BENEITO, ÀNGEL y BLAY, FRANCESC. "Apèndix" en SIMÓ MONTLLOR, Isabel Clara. *Júlia*. Edicions Bromera. 3ª edició juliol Alzira 2005.
- BENEITO LLORIS, Á., HERNÁNDEZ FERRIS, R. y MOLINA FERRERO, R. "El primer terç del segle XX" en VV.AA. *Història d'Alcoi*. Ajuntament d'Alcoi. 2006.
- BERBEGAL MEDINA, Mª Á. "Comunicacions i vies de transport" en VV.AA. *Historia d'Alcoi*. Ajuntament d'Alcoi. 2006.
- BLANES NADAL, G. y SEBASTIÁN ALCARAZ, R. "L'ensenyament" en VV.AA. *Historia de Alcoy*. Ajuntament d'Alcoi. 2006.
- BLANES NADAL, G.; GARRIGÓS OLTRA, L. y SEBASTIÁN ALCARAZ, R. "La enseñanza técnica en Alcoy durante la primera mitad del siglo XX" en IV Trobades d'Història de la Ciència i de la Tècnica. Societat Catalana d'Història de la Ciència i de la Tècnica. Filial de l'Institut d'Estudis Catalans. Alcoi - Barcelona. 1997.
- BOE nº 95, de 5 de abril de 1951.
- BOHIGAS, ORIOL. *Arquitectura española en la II República*. Ed Tusquets. Barcelona 1970.
- BOUILLON, JEAN PAUL. *Diario del Art-Déco. 1903-1940*. Ediciones Destino. Barcelona 1988.
- BÜRDECK, BERNHARD E. *Diseño. Historia, teoría y práctica del diseño industrial*. Editorial Gustavo Gili. Barcelona 2005.
- CAMPI, ISABEL. *La idea y la materia*. Editorial Gustavo Gili. Barcelona 2007.

- CASQUEIRO, J. *“El Insalud teme que muchos de sus hospitales estén contruidos sobre cemento aluminoso”* en el diario EL PAÍS, 07/06/1992.
- CASQUEIRO, J. *“La Paz y el Vicente Calderón fueron contruidos con cemento aluminoso”* en el diario EL PAÍS, 02/06/1992.
- CAMPI, ISABEL. *Diseño y nostalgia. El consumo de la historia*. Santa & Cole. Los ojos fértiles. Barcelona, 2007.
- Catálogo *“Retrats de la Belle Époque”*. Exposición del 5 de abril al 26 de junio de 2011 en el Centre del Carme. València. Consorci de Museus de la Comunitat Valenciana. Generalitat Valenciana – Obra Social, Fundació “la Caixa”. Edicions el Viso, Valencia 2011.
- Catálogo *“Victor Eusa , arquitecto”*. Exposición homenaje celebrada en el Polvorín de la Ciudadela de Pamplona del 1 al 25 de diciembre de 1989. Presentación de Fernando Trabuenca y artículo “Mi padre, arquitecto” de Miguel Ángel Eusa. Pamplona 1989.
- Catálogo *“The world of art deco”*. Exhibition the World of Art Deco (1971) Studio Vista, London, 1972.
- COMISIÓN DE ARCHIVO HISTÓRICO. CSI. *Guía de Arquitectos*. Colegio de Arquitectos - Alcant. Comisión de Archivo Histórico-Centro de Servicios e Informes. Alicante 1983
- CHARRON, JACQUELINE. *Alcoy contado por sus piedras y vida de Vicente Pascual*. Grafixman Comunicación Gráfica, S. L. Diciembre 2009.
- CHÍAS NAVARRO, P. Y ABAD BALBOA, T. *Puentes de España*. Edición Fomento de Construcciones y Contratas, S.A. 1994.
- CONSTRUCCIONES SAN MARTÍN, S.A.[en línea] Madrid 2005 www.construccionessanmartin.com [consulta agosto 2011]
- COLLINS, PETER. *Los ideales de la arquitectura moderna; su evolución (1750-1950)*. Colección Arquitectura y Crítica. Editorial Gustavo Gili, Barcelona1981.
- COLQUHOUN, ALAN. *La arquitectura moderna. Una historia desapasionada*. Editorial Gustavo Gili. Barcelona 2005.
- CORTÉS MIRALLES, JOSÉ. *Crecimiento urbano de Alcoy en el siglo XIX*. Ayuntamiento de Alcoy. 1976.

- CORTÉS MIRALLES, José. *Los pequeños puentes urbanos de Alcoy*. Ayuntamiento de Alcoy. 1986.
- CORTÉS ZACARIAS, LUIS; SÁNCHEZ VELASCO, SANTIAGO y CORTÉS MORENO, LUIS [en línea] “*Viaducto Martín Gil*”, Trens de Zamora, 2004 www.trenzamora.es [consulta abril 2011] <http://trenzamora.es/viaducto/viaducto.html>
- CUTOLO, GIOVANNI. *Lujo y diseño*. Santa & Cole, Barcelona, 2005.
- DAL CO, FRANCESCO y MAZZARIOL, GIUSEPPE. *Carlo Scarpa. 1906-1978*. Architettura paperback seconda edizione. Mondadori Electa Spa. Milano 2006.
- DÁVILA LINARES, JUAN MANUEL. *Alcoy: Desarrollo urbano y planeamiento*. Universidad de Alicante 1993.
- DE VILLENA, LUIS ANTONIO. “*Una tribu dorada y suprema (el orbe de pepito Zamora)*” en el catálogo de la exposición “*Una aproximación al arte frívolo. Tórtola Valencia y José de Zamora*”. Madrid 1988.
- Diario Oficial del País Vasco nº 180, 6/04/1937. Orden del Consejero de Obras Públicas J. Astigarrabia de 1 de abril del 1937.
- DUNCAN, ALASTAIR. *El Art Déco*. Ediciones Destino. Barcelona. 1994.
- DUNCAN, ALASTAIR. *Muebles art déco: Los diseñadores franceses*. Stylos. Barcelona, 1986.
- E. M. Promoción Madrid S.A. 2010 [en línea] www.esmadrid.com.; www.granvia.esmadrid.com/historia [consulta, agosto 2011] <http://granvia.esmadrid.com/historia/61-gran-via-contemporanea>
- EUSA, MIGUEL ÁNGEL “*Mi padre, arquitecto*” en VV.AA. *Víctor Eusa Arquitecto*. Catálogo de la exposición homenaje celebrada en el Polvorín de la Ciudadela de Pamplona del 1 al 25 de diciembre de 1989. Exmo. Ayuntamiento de Pamplona, COAV-N e Institución Príncipe de Viana. Pamplona 1989
- FABRA, POMPEU. *Diccionari Manual de la Llengua Catalana*. Edhasa. Barcelona 1983.
- FERNÁNDEZ ORDOÑEZ, JOSE ANTONIO. *Eugène Freyssinet*. 2c Ediciones, Barcelona, 1978.

- FERNÁNDEZ ORDÓÑEZ, J. A. “José Eugenio Ribera, el primer gran constructor moderno de obras públicas en España” Periódico EL PAIS, 03/06/1982.
- FRAU I MOLL, RICARD. *Guia provisional d'arquitectura d'Alcoi*. CSI Comissió d'arxiu històric. Col·legi d'Arquitectes d'Alacant. Alacant [1979]
- FUNDACIÓN CAJA DE ARQUITECTOS [en línea] Archivo ARCH XX SUDOE España nº ficha A01552 www.fundacion.arquia.es
<http://www.archxx-sudoe.es/ficha.jsp?id=4821&tipo=v&elto=67&np=0&buscando=true&repetir=true&miniatura=false&campo=ccaa> [consulta noviembre 2012]
- FUNDACIÓN WIKIMEDIA [en línea] www.wikipedia.es :
http://es.wikipedia.org/wiki/V%C3%ADa_Layetana[consulta agosto 2011]
http://es.wikipedia.org/wiki/Eduardo_Torroja_Miret[consulta agosto 2011]
- FUSCO, RENATO. “*Historia del Diseño*”. Santa & Cole. Barcelona 2005.
- GARCÍA PÉREZ, J. “*La casa de la Bolla i l'Oratori de Sant Miquel*” en VV.AA. *Historia de Alcoy*. Ajuntament d'Alcoi. 2006.
- GRANDES, ALMUDENA. *Inés y la alegría. Episodios de una guerra interminable*. Colección andanzas. Tusquets Editores. Barcelona.2010.
- GOMBRICH, ERNST H. *Historia del Arte*. Editorial Debate. Madrid 1997.
- GONZÁLEZ QUIJANO, P.M. “*Betancourt*”. Revista de Obras Públicas. 1945, 93 Tomo I (2757) pp. 3-8.
- GUILLEM GARCÍA, Gabriel. “*L'arquitectura del segle XX*”.en VV.AA. *Història d'Alcoi*. Ajuntament d'Alcoi, 2006.
- HERNANDO REQUEJO, J. “*Don Juan Subercase Krets, Director de la Escuela de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos (1837-1848) y Presidente de la Comisión de Faros (1842-1856)*”. Revista de Obras Públicas. Diciembre 1986, pp. 973 a 979.
- HESKETT, JOHN. *El Diseño en la Vida Cotidiana*. Editorial Gustavo Gili. Barcelona 2002.

- HUÉ, F. *"El Viaducto de Teruel"* en la *Revista de Obras Públicas*, año 1928, 2500, Tomo I, p. 159.
- HUÉ, F. *"El Viaducto de Teruel"* en la *Revista de Obras Públicas*. 15 octubre de 1931. Número 2583, pp. 413-463.
- INSTITUT D'ESTUDIS CATALANS. <http://www.iec.cat>. Diccionari de la Llengua Catalana. DIEC 2, 2^a edició, 2007.
- JAÉN I URBAN, GASPAR. *Guía de l'Arquitectura i l'Urbanisme de la ciutat d'Elx*. Col·legi Oficial d'Arquitectes de la Comunitat Valenciana Demarcació d'Alacant, Conselleria de Cultura, Educació i Ciència de la Generalitat Valenciana i Ajuntament d'Elx. Alacant 1989
- JAÉN I URBAN, GASPAR (dir.); MARTÍNEZ MEDINA, ANDRÉS; OLIVA MEYER, JUSTO, OLIVER RAMÍREZ, JOSÉ LUIS; SEMPERE PASCUAL, ARMANDO y CALDUCH CERVERA, JOAN. *Guía de arquitectura de la provincia de Alicante*. Instituto de Cultura Juan Gil-Albert y Colegio Territorial de Arquitectos de Alicante. Alicante 1999.
- JORDÁ SUCH, CARMEN; MARTÍNEZ MEDINA, ANDRÉS y PRIOR LLOMBART, JAIME. *Arquitectura moderna y contemporánea de la Comunitat Valenciana, 1925-2005*. Colegio Oficial de Arquitectos de la Comunidad Valenciana y Conselleria de Infraestructures, Territori i Medi Ambient de la Generalitat Valenciana. Valencia 2009-2012.
- KRAUEL, JACOBO. *Elementos urbanos*. Carles Broto y Comerma, Barcelona 2007.
- LAFARGA, Próspero. *"Viaducto de Alcoy sobre el río Molinar"* en *Revista de Obras Públicas* febrero 1902; 50, Tomo I páginas 111-114
- LAGO, EDUARDO. *"Harold Bloom. Crítico literario. "Seguiré leyendo mientras me quede un soplo de vida"*". Entrevista realizada para el diario EL PAÍS. Cultura. Domingo, 4 de septiembre de 2011
- LANE FOX, ROBIN. *El Mundo Clásico. La epopeya de Grecia y Roma*. Crítica. Barcelona 2007.
- LE CORBUSIER. *L'Art Décoratif d'Aujourd'hui*. Flammarion. Champs d'Art. Paris, 1996

- LLEDÓ, EMILIO. *El marco de la belleza y el desierto de la arquitectura*. Biblioteca nueva, Madrid, 2009.
- LINASAZORO, JOSÉ IGNACIO. "Víctor Eusa" en *Revista Nueva Forma: Arquitectura, Urbanismo, Diseño, Medio Ambiente y Arte*. Números 90-91. Año 1973, pp. 2 a 37.
- LÓPEZ CANDEIRA, JOSÉ ANTONIO. *Tratamiento del espacio exterior*. Munilla-Leira, Madrid 2002.
- LLOPIS ALONSO, A., VÍTIM ARQTES. y PERDIGÓN. L. *Cartografía histórica de la ciudad de valencia (1608-1944)* Editorial Universidad Politécnica de Valencia. 2010.
- LLORENS, TOMÁS "Julio González y la escultura cubista" en VV.AA. *¿Qué es la escultura moderna? Del objeto a la arquitectura*. Fundación Cultural Mapfre Vida. Madrid 2003.
- LOREN, MAR. *Texturas y Pliegues de una Nación. New York City: Guastavino Co. y la Reinención del Espacio Público de la Metrópolis Estadounidense*. Biblioteca TC. General de Ediciones de Arquitectura. Valencia 2009.
- MACÍAS, O. "Los ministros de Fomento en el siglo XX" en el Dossier "El largo despertar: los tiempos de la autarquía. 1939-1959" de la Revista *TST, Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*. Nº 2 de 2001. Editada por la Fundación de los Ferrocarriles de España.
- MADERUELO, Javier. "La idea de un lugar" en *Arte y Exposiciones del suplemento Babelia del diario EL PAÍS* 14/11/2009.
- MAENZ, PAUL. *Art Déco: 1920-1940. Formas entre dos guerras*. Editorial Gustavo Gili. Colección Comunicación Visual. 1974.
- MARTIN, HERVÉ. *Guide de l'Architecture Moderne à Paris*. Éditeur Syros-Alternatives. París. 1990.
- MARTIN-VIVIER, PIERRE ENMANUEL. *Jean Michel Frank: The strange and subtle luxury of the Parisian Haute-monde in the art Deco period*. Publishers Group UK [distributor]. New York, 2008.
- MARTÍNEZ MEDINA, ANDRÉS. "Al fil de la máquina: l'altre intent de modernitat". *Revista CANELOBRE* nº 10, verano-otoño. Instituto de Cultura Juan Gil-Albert. Alicante 1987, pp. 17-21.
- MARTÍNEZ MEDINA, ANDRÉS. *La arquitectura de la ciudad de Alicante, 1923-1943. La aventura de la modernidad*. Instituto de Cultura Juan Gil-Albert y Colegio de Arquitectos de Alicante. Alicante 1998.

- MIDANT, JEAN PAUL. *Diccionario Akal de la Arquitectura del Siglo XX*. Ediciones Akal, S. A. Madrid, 2004.
- MOIX, LLÀTZER. *Arquitectura Milagrosa*. Anagrama. Barcelona, 2010
- MUNARI, Bruno. *¿Cómo nacen los objetos? Apuntes para una metodología proyectual*. Editorial Gustavo Gili. Barcelona 1983, 10ª .tirada 2004.
- MUÑOZ MOLINA, ANTONIO. "Desolación de volver". *Ida y Vuelta*. Babelia. El País 05.09.2009.
- MUÑOZ MOLINA, ANTONIO. "Al final de una era". *Ida y Vuelta*. Babelia. EL PAÍS.06.03.2010.
- MUÑOZ MOLINA, Antonio. "Domingo y Delacroix" en *Ida y vuelta*, suplemento *Babelia* del diario EL PAÍS, 05.11.2011
- NAVARRO VERA, JOSÉ RAMÓN "Ingeniería y paisaje: El nuevo puente de Alcoy" *Revista de Obras Públicas*, abril 1987, p. 245
- NÚÑEZ DE PRADO, J. "Necrológia". *Revista de Obras Públicas*, año 1856, 4, Tomo I (9) pp.99 a 102
- OZENFANT/LE CORBUSIER. *Acerca del purismo, escritos 1918/1926*. El croquis editorial. Madrid 2004.
- OZENFANT Y JEANNERET, *La peinture moderne*, p. 168, citado en COLQUHOUN, Alan, *La arquitectura moderna. Una historia desapasionada*. Editorial Gustavo Gili S. A. Barcelona 2005.
- PALLASMAA, Juhani. *Los ojos de la piel*, Editorial Gustavo Gili, Barcelona 2006.
- PAMUK, ORHAN. *Otros Colores. "Crueldad, belleza, tiempo"*. Mondadori. Barcelona. 2008.
- PANOFSKY, ERWIN. *Sobre el estilo. Tres ensayos inéditos*. Paidós. Barcelona, 2000.
- PARRA MARTÍNEZ, José. "Vicente Valls Abad". *Revista ViA arquitectura*, número especial Premios 2003-2004. COACV, Alicante otoño 2005.
- PEÑA BOEUF, A. "Descimbramiento del Viaducto de Alcoy" en *Revista de Obras Públicas*. 1927, nº 2468, pp. 3 y 4.

- PÉREZ ROJAS, FRANCISCO JAVIER. *Art Déco en España*. Manuales de Arte. Cátedra. Madrid 1990.
- PÉREZ ROJAS, FRANCISCO JAVIER. "Modernas y cosmopolitas: La Eva art déco en las revistas Blanco y Negro" en *Iconografía y creación artística: estudios sobre la identidad femenina desde las relaciones de poder*. Centro de ediciones de la Diputación de Málaga (CEDMA). Málaga 2001, pp. 235-288.
- PÉREZ ROJAS, FRANCISCO JAVIER. "El siglo XX: persistencia y ruptura; la arquitectura y el arte, 1900-1939" en VV.AA. *Manual del arte español: introducción al arte español*. Sílex ediciones. 2003 pp. 853-930.
- PÉREZ ROJAS, FRANCISCO JAVIER. "La exposición de las Artes Decorativas de París de 1925" en ÁLVARO ZAMORA, MARÍA ISABEL (coord.) *Las exposiciones internacionales: arte y progreso*. Universidad de Zaragoza. Departamento de Historia del Arte. Zaragoza 2007, pp. 41-83
- PÉREZ ROJAS, FRANCISCO JAVIER. "El arte valenciano entre 1880 y 1920" en HERMOSILLA PLA, JORGE (coord.) *La ciudad de valencia: historia, geografía y arte en la ciudad de Valencia*. Universitat de València, vol. 2 (Geografía y Arte). Valencia 2009, pp. 401-407.
- PÉREZ ROJAS, FRANCISCO JAVIER. "La ciudad construida y la ciudad representada" en DELGADO VIÑAS, CARMEN; SAZATORNIL RUIZ, LUIS SANTIAGO y RUEDA HERNANZ, GERMAN (coords.) *Historiografía sobre tipos y características históricas, artística y geográficas de las ciudades y pueblos de España*. Ediciones TGD. Santander 2009, pp. 251-258.
- PICÓ, F. "Alcoy. Intervención en el centro histórico. Un espacio común a toda la ciudad." URBANISMO nº 32. Revista del Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid. Octubre 1997, pp. 74-77.
- PIÑÓN PALLARÉS, HELIO. *Mario Roberto Álvarez*. Edicions UPC. Universitat Politècnica de Barcelona 2002.
- PIÑÓN PALLARÉS, HELIO. *Teoría del proyecto*. Edicions UPC. Universitat Politècnica de Catalunya. Barcelona 2006.
- PLASENCIA, PEDRO [en línea] "El Puente de la Reina Victoria de Madrid" y "El Puente del Kursaal de San Sebastián". Publicaciones del 12 de agosto 2009 [consulta julio 2011] www.puentemania.com

- PLATÓN. Diálogo *“El primer Hippias o de lo bello”* en *Obras Completas*. Edición de Patricio Azcárate. Medina y Navarro, tomo 2. Madrid 1871.
- POYATOS SEBASTIÁN, JAVIER. *“La excelencia en los Cuatro Libros de Arquitectura de Palladio”* en VV.AA. *Palladio 1508-2008. Una visión de la Antigüedad*. General de Ediciones de Arquitectura. Valencia 2008.
- RAMIREZ, J.A. *“El transatlántico y la estética de la máquina en la arquitectura contemporánea”* en Revista *EL CROQUIS* nº 25. Madrid julio 1986.
- REAL ACADEMIA ESPAÑOLA DE LA LENGUA. *Diccionario de la Lengua Española*. Vigésimo segunda edición. Madrid. 2001.
- REAL ACADEMIA ESPAÑOLA. <http://www.rae.es>. Diccionario de la Lengua Española 22ª edición 2001.
- RECTORIA FRUITS, S.L [en línea] *“Pantano y Presa d’Isbert”* [consulta abril 2011]www.naranjaslamarina.com
- Revista *AC/G. A. T. E. P. A. C. 1931-1937*. Colección Biblioteca de Arquitectura. Editorial Gustavo Gili. Barcelona, 1975.
- Revista *Nueva Forma: Arquitectura, Urbanismo, Diseño, Medio Ambiente y Arte*. Número 68. Año 1971.
- REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS. Colegio de Ingenieros de caminos, Canales y Puertos. Madrid. www.ropdigital.ciccp.es
- Revista *URBANISMO* nº 32. Revista del Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid. Octubre 1997.
- Revista *ViA Arquitectura*. Número especial Premios 2003-2004. COACV. Alicante 2005.
- RIBERA DUTASTE, JOSÉ EUGENIO en *“El puente de San Telmo, en Sevilla, sobre el Guadalquivir”* en *La Revista de Obras Públicas* 1931,79, tomo I, número 2591, p.376.
- RIBERA DUTASTE, JOSÉ EUGENIO. *“La Construcción y la Arquitectura en la Exposición de Londres”* en la *Revista de Obras Públicas* 1924, 72, Tomo I, número 2414, pp.349-352
- RIBERA DUTASTE, JOSÉ EUGENIO. *“La Exposición Internacional del Arte decorativo e industrial, de París”* en la *Revista de Obras Públicas* 1925, Tomo I, número 2437, pp.416-420.

- RIBERA DUTASTE, JOSÉ EUGENIO, en “*Proyectos de puente sobre el río Turia, en Nazaret (Valencia)*” en la *Revista de Obras Públicas*, 1926,74, tomo I, número 2454, p. 291.
- RODRÍGUEZ, EDUARDO LUIS. *La Habana. Arquitectura del siglo XX*. Editorial Blume, Barcelona 1998.
- ROSELLÓ MARTÍ, JOSÉ. “*El ferrocarril de Alicante a Alcoy y los grandes viaductos de hormigón armado*” en *Revista de Obras Públicas*.15/09/1929, nº 2533, Tomo I.
- RUSKIN, JOHN. *Las Siete Lámparas de la Arquitectura*. Biblioteca, serie “Arte y Arquitectura”2, Editorial Alta Fulla, 2ª edición, Barcelona 1988.
- SANCHIS GUARNER, M. *La Ciutat de València. Síntesi d’Història i de Geografia urbana*.3ª edición. Ayuntamiento de Valencia. 1981.
- SÉGOT, JEAN-PHILIPPE. *Architecture Art Déco sur la Côte Basque*. Editorial Atlántica. Biarritz, 2000
- SERRA, JOSEP MARIA. *Elementos urbanos: mobiliario y microarquitectura*. Gustavo Gili, Barcelona 1996.
- SERRA DESFILIS, AMADEO. *Eclecticismo tardío y Art Déco en la ciudad de Valencia (1926-1936)*. Ajuntament de València. Colección “Estudis” 7. València 1996.
- SIMÓ MONTLLOR, Isabel Clara. *Júlia*. Edicions Bromera. 3ª edición juliol Alzira 2005.
- SOLÁ-MORALES RUBIÓ, IGNASI. *Eclecticismo y vanguardia*. Ed. Gustavo gili. Barcelona 1980.
- STARWOOD HOTELS & RESORTS WORLDWIDE, INC. [en línea]“*El Hotel María Cristina*” 2009 [consulta agosto 2011] www.mariacristina.es
- TABUENCA, FERNANDO, arquitecto. Ciclo de conferencias “Lecciones de arte contemporáneo en Navarra” “La arquitectura de Víctor Eusa” 27 de febrero de 2007. Universidad de Navarra. www.unav.es/catedrapatrimonio/paginasinternas/conferencias/artcontemporaneo [visita julio 2010].

- TABUENCA, FERNANDO. "Presentación" y "Datos biográficos y relación de obras", en VV.AA. *Víctor Eusa Arquitecto*. Catálogo de la exposición homenaje celebrada en el Polvorín de la Ciudadela de Pamplona del 1 al 25 de diciembre de 1989. Exmo. Ayuntamiento de Pamplona, COAV-N e Institución Príncipe de Viana. Pamplona 1989.
- TAFURI, MANFREDO y DAL CO, FRANCESCO. *Arquitectura Contemporánea*. Colección Historia Universal de la Arquitectura. Editorial Aguilar, Madrid, 1978.
- TORRENT, ROSALÍA Y MARÍN, JOAN M. *Historia del diseño industrial*. Manuales de Arte Cátedra. Madrid 2005.
- TRUJILLO RODRÍGUEZ, A. "Agustín de Betancourt o la pervivencia de un hombre" Revista de Obras Públicas. 1974, 121 (3111) pp.501-503.
- UFFELEN, CHRISTIAN VAN. *Street furniture*. S. I. Braun. 2010.
- USTÁRROZ, ALBERTO. "El pensar de la mano: el arquitecto Víctor Eusa" en VV.AA. *Víctor Eusa Arquitecto*. Catálogo de la exposición homenaje celebrada en el Polvorín de la Ciudadela de Pamplona del 1 al 25 de diciembre de 1989. Exmo. Ayuntamiento de Pamplona, COAV-N e Institución Príncipe de Viana. Pamplona 1989.
- VENTOSA, J. R. "Un maridaje perfecto" en *Revista del Ministerio de Fomento* nº 593, marzo 2010 o www.fomento.es [visita abril 2011].
http://www.begv.gva.es/arena/bolsum/rev_mfom/2010/REV_MFOM_593.pdf
- VIDAL VIDAL, V. M. *Arquitectura e Industria. Un ensayo tipológico de los edificios fabriles de L'Alcoià*. generalitat Valenciana. Conselleria d'Obres Públiques, Urbanisme i Transports. 1998.
- VV.AA. *Arquitecturas Art Déco en el Mediterráneo*. Congreso internacional Ciudad y Patrimonio, Art Déco, Modelos de Modernidad. Antonio Bravo Nieto ed. Edicions Bellaterra 2008, UNED Melilla.
- VV.AA. *El diseño industrial en España*. Manuales de Arte Cátedra. Ediciones Cátedra. Madrid 2010.
- VV.AA. *Guía de Arquitectura de Pamplona y su Comarca*, Colegio Oficial de Arquitectos Vasco-Navarro, Pamplona 2006.

- VV.AA. *Guía de arquitectura de Valencia*. Colegio Territorial de Arquitectos de Valencia. 2ª edición. 2010.
- VV.AA. *Guía de Madrid*. Colegio de Arquitectos de Madrid. 3ª edición 1984. Tomo I, página 217 y Tomo II, p. 164)
- VV.AA. *"Història d'Alcoi"*. Ajuntament d'Alcoi – Editorial Marfil. Alcoi 2006.
- VV.AA. *Palladio 1508-2008. Una visión de la Antigüedad*. General de Ediciones de Arquitectura. Valencia 2008.
- VV.AA. *"Puente sobre el río Urumea. Concurso de proyectos abierto por el Excmo. Ayuntamiento de San Sebastián. Informe del Jurado"* en la *Revista de Obras Públicas*, 31 de marzo de 1904, p. 109.
- VV.AA. *¿Qué es la escultura moderna? Del objeto a la arquitectura*. Fundación Cultural Mapfre Vida. Madrid 2003.
- VV.AA. *Registro de Arquitectura del Siglo XX. Comunidad Valenciana*. Editorial COACV – Generalitat Valenciana – I. V. E., Valencia, 2002.
- VV.AA. *Víctor Eusa Arquitecto*. Catálogo de la exposición homenaje celebrada en el Polvorín de la Ciudadela de Pamplona del 1 al 25 de diciembre de 1989. Exmo. Ayuntamiento de Pamplona, COAV-N e Institución Príncipe de Viana. Pamplona 1989.
- WOLF, NORBERT. *Expresionismo*. Taschen. Colonia, 2008.
- WOOD, GHISLAINE. *Le Style Art Déco*. Herscher Editions. 2003.
- WRIGHT, FRANK LLOYD. *Autobiografía. 1867-[1943]*. Biblioteca de Arquitectura. El Croquis editorial. Madrid, 1998.
- WRIGHT, FRANK LLOYD. *Frank Lloyd Wright. Gli anni della formazione. Studi e realizzazioni*. Editoriale Jaca Book SpA. Milano 1986.
- ZEVI, BRUNO. *Erich Mendelsohn*. Estudio Paperback. Editorial Gustavo Gili, Barcelona, 1984.
- ZEVI, BRUNO. *Frank Lloyd Wright*. Estudio Paperback. Editorial Gustavo Gili, Barcelona, 1985.
- ZWEIG, STEFAN. *El mundo de ayer. Memorias de un europeo*. El Acantilado. Barcelona 2001.

ARCHIVO MUNICIPAL DE ALCOY. A continuación se citan por orden de aparición en el texto, las signaturas de los expedientes consultados en este archivo:

- expediente 5652/13 “Puente de San Jorge”
- expediente 3641 I yII “Proyecto de Viaducto en Alcoy”
- expediente 7538/126
- expediente B.C. 120, Libro de Actas de la Comisión Permanente del Ayuntamiento.
- expediente B.C. 122, Libro de Actas de la Comisión Permanente del Ayuntamiento.
- expediente B.C. 123, Libro de Actas de la Comisión Permanente del Ayuntamiento.
- expediente B.C. 124, Libro de Actas de la Comisión Permanente del Ayuntamiento
- expediente 5655/002 “Pontón de San Jaime”.
- expediente 7543/091 “Kiosco Glorieta”.
- expediente 7519/022
- expediente 7523/052
- expediente 7519/020 “Proyecto de evacuatorio subterráneo”
- expediente 5670
- expediente 5688/001
- expediente 5688/003
- expediente 5688/004
- expediente 5688/034
- expediente 5688/035
- expediente 5688/046
- expediente 5688/039
- expediente 5688/061
- expediente 7563/043
- expediente 5688/234
- expediente 7563/058
- expediente 7519
- expediente 5689/129
- expediente 5686
- expediente 7561/007
- expediente 5686
- expediente 5688/084
- expediente 5688/106
- expediente 7519/016
- expediente 5667/009
- expediente 5688/030
- expediente 5688/036
- expediente 5668/019
- expedientes 5688/019 y 5688/037
- expediente 5688/031
- expediente 7548/014
- expediente 5688/048

BIBLIOGRAFÍA

- expediente 7552/071
- expediente 7561/02
- expediente 7563/061
- expediente 7561/02
- expediente 11496/002
- expedientes R-27844; R-36141, R-36069, R-35403, R-36059, R-36067, R-36065, R-36062 y R-36055
- expediente 7541/048
- expediente 7541/081
- expedientes 7542/015 y 7542/031
- expedientes 7542/86 y 7543/053
- expedientes 7543/022 y 7543/060
- expedientes 7543/030 y 7543/070
- expediente 7544/037
- expediente 7544/066
- expediente 7545/066
- expediente 7545/103
- expediente 7545/123
- expediente 7546/065
- expediente 7549/043
- expediente 7547/105
- expediente 7548/005
- expediente 7546/026
- expedientes 7550/025, 7551/24, 7550/019, 7550/29, 7550/34, y 7551/45.
- expedientes 7550/009, 7550/016, 7550/040 y 7551/039.
- expediente 7522/006
- expediente 7551/094
- expedientes 7552/071, 7552/075 y 7552/074
- expediente 7552/038
- expediente 7552/076
- expedientes 7554/66 y 7554/080
- expedientes 7554/073, 7519/02, 7555/085 y 7555/075
- expedientes 7554/054, 7555/027 y 7555/073
- expedientes 7555/001 y 7555/065
- expedientes 7559/064, 7559/065 y 7559/066
- expediente 7559/049
- expediente 7560/015
- expediente 5676/028
- expedientes 7559/080 y 7560/005
- expediente 7561/66
- expediente 7562/083
- expediente 7562/092
- expediente 7563/058
- expedientes 7563/029 y 7563/033
- expedientes 7563/022 y 7563/031

*Procedencia
de las ilustraciones*

Procedencia de las ilustraciones

- **(AMA)** Archivo Municipal de Alcoy
- **(AN)** <http://art-now-and-then.blogspot.com.es/2012/02/eliel-and-eero-saarinen.html>
[visita agosto 2012] Lane, Jim.
- **(AU)** FRAMPTON, KENNETH y MORAN, MICHAEL. *New York. Tehe 20th Century*. Revista A+U Architecture and urbanism. Edición Extra. Tokyo. Diciembre 1994
- **(C)** MOURON, ROLAND.[en línea] www.cassandrae.fr [consulta Agosto 2012]
- **(CMSA)** Colección del Museo de Cándido Miró, S. A. Aceitunas "El Serpis". Alcoy.
- **(CSM)** CONSTRUCCIONES SAN MARTÍN, S. A., www.construccionessanmartin.com, 2005, http://www.construccionessanmartin.com/SANMARTIN/empresa_hv.php, [visita, agosto 2011]
- **(CV)** http://columbiariverimages.com/Regions/Places/cathedral_park_st_johns_bridge.html. [visita agosto 2012]
- **(DA)** DUNCAN, ALASTAIR. *El Art Déco*. Ediciones Destino. Barcelona. 1994
- **(FT)** UNIVERSIDAD DE NAVARRA, www.unav.es, 2007, TABUENCA, Fernando, arquitecto. Ciclo de conferencias "Lecciones de arte contemporáneo en Navarra" "La arquitectura de Víctor Eusa" 27 de febrero de 2007, <http://www.unav.es/catedrapatrimonio/paginasinternas/conferencias/artecontemporaneo/arquitecturaeusa/default.html>. [visita, julio 2009]
- **(GA)** BAUCHET, B.; FUTAGAWA, Y y VELLAY, M. *La Maison de Verre. Pierre Chareau*. A. D. A. Edita. GA. Tokio 1988

- **(GE)** GOÑI ETXABE José, Fundación Wikimedia, 2005, [en línea] http://es.wikipedia.org/wiki/Archivo:María_Kristina_zubia_Donostia.JPG. http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/5/5a/María_Kristina_zubia_Donostia.JPG [visita, abril 2011]
- **(GG)** GARYGILLMORE, Fundación Wikimedia, 2006 [en línea], http://es.wikipedia.org/wiki/Archivo:Viaducto_madrid.JPG http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/4/48/Viaducto_madrid.JPG [visita, abril 2011]
- **(GP)** GENERALPOTEITO, Fundación Wikimedia, 2007 [en línea] http://es.wikipedia.org/wiki/Archivo:San_Sebastian_Palacio_Kursaal.JPG http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/d/db/San_Sebastian_Palacio_Kursaal.JPG [visita, abril 2011]
- **(GT)** REVISTA AC Publicación del GATEPAC
- **(GW)** WOOD, GHISLAINE. *Le Style Art Déco*. Herscher Editions. 2003.
- **(IB)** http://ibytes.es/blog_no_quiero_dormir_debajo_de_un_puente.html. [visita agosto 2012]
- **(IC)** <http://ingenieriaycomputacion.blogspot.com.es/2010/10/puente-del-puerto-de-sidney.html>. [visita agosto 2012]
- **(IF)** <http://www.ingenierocivilinfo.com/2012/01/puentes-de-arco.html> [visita, agosto 2012]
- **(IGS)** Departamento de la Inspección General de Servicios del Ayuntamiento de Alcoy. Fondos planimétricos de Delineación
- **(JN)** Colección Jordi Nadal Blasco, arquitecto técnico.
- **(JFPS)** Colección Juan Francisco Picó Silvestre, arquitecto.
- **(JPB)** BOUILLON, Jean Paul. *Diario del Art Déco: 1903-1940*. Editorial Destino. Barcelona 1988.
- **(JPS)** SÉGOT, JEAN-PHILIPPE. *Architecture Art Déco sur la Côte Basque*. Editorial Atlántica. Biarritz, 2000.
- **(JS)** ACADEMY EDITIONS. *John Soane*. Architectural Monographs. Kondres 1983

- **(LA)** LOYO, ALBERTO. minube, 2009 [en línea] [visita, <http://www.minube.com/fotos/rincon/93057/465560> [visita, agosto 2011]
- **(LB)** BENEVOLO, LEONARDO. *Historia de la Arquitectura Moderna*. Biblioteca de Arquitectura. Editorial Gustavo Gili. Barcelona, 1982.
- **(LC)** www.lunacommons.org/luna/servlet/detail/univcincin . Architecture and Urban. Planning Collection [visita agosto 2012]
- **(LH)** RODRÍGUEZ, EDUARDO LUIS. *La Habana. Arquitectura del siglo XX*. Editorial Blume. Barcelona 1998
- **(MC-RMH)** Miró Coleccionismo. Foto R. Marcos Higuero 2007
- **(MG)** GUREGIPUZKOA.
<http://www.guregipuzkoa.net/photo/1027865?lang=es>.
http://media.guregipuzkoa.net/photo/1027865/1027865_l.jpg
- **(N)** <http://www.nautisme-finistere.com/?Brest-Moulin-Blanc> [visita, agosto 2012]
- **(NF)** LINAZASORO, José Ignacio. "Víctor Eusa". Revista *Nueva Forma: Arquitectura, Urbanismo, Diseño, Medio Ambiente y Arte*. Números 90-91, Año 1973
- **(PB)** BAYER, Patricia. *Art Déco architecture: design, decoration and detail from the twenties and thirties*. Thames & Hudson, London. 1999.
- **(PE)** *La Pamplona de Eusa*. 20 septiembre 2010.
<http://maps.google.es/maps/ms?hl=es&ie=UTF8&vps=3&jsv=278a&oe=UTF8&msa=0&msid=115905610637400354151.000490af8451f44b966636>. [visita, junio 2010]
- **(PM)** MAENZ, PAUL. *Art Déco: 1920-1940. Formas entre dos guerras*. Editorial Gustavo Gili. Colección Comunicación Visual.1974
- **(PK)** Fundación Wikimedia, 2007 [en línea]
http://es.wikipedia.org/wiki/Archivo:San_Sebastian_Palacio_Kursaal.JPG
http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/d/db/San_Sebastian_Palacio_Kursaal.JPG [visita, agosto 2011]
- **(PR)** PÉREZ ROJAS, JAVIER, *Art Déco en España*. Cuadernos de Arte Cátedra. Editorial Cátedra, Madrid 1990
- **(R)** POLLARO, FRANK [en línea]
<http://www.ruhlmann.info/main.php> [consulta Agosto 2012]

- **(RA)** VV.AA. *Registro de Arquitectura del Siglo XX. Comunidad Valenciana*. Editorial COACV – Generalitat Valenciana – I. V. E., Valencia, 2002
- **(RBE)** Catálogo de la exposición *Retratos de la Belle Époque*. Consorci de Museus de la Comunitat Valenciana y Obra Social Fundación “La Caixa”. 5 de abril – 26 de junio. Centre del Carme. Valencia.
- **(RM)** <http://research.microsoft.com/en-us/um/people/sumitg/pictures/hover-dam/Hoover-Dam.JPG>. [visita agosto 2012]
- **(ROP)** Revista de Obras Públicas [en línea]
- **(RPM)** Colección Rita Picó Moya.
- **(S)** <http://fr.structurae.de/structures/data/index.cfm?id=s0000492> [visita, agosto 2012]
- **(SC)** Skycraper City fóruns. Jugendstil in Helsinki. <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1510646>. [visita agosto 2012]
- **(TA)** www.traveladventures.org, Beta troovel. <http://pictures.traveladventures.org/images/es/helsinki-station12>. [visita agosto 2012]
- **(TC)** TODOCOLECCION; 2006 [en línea] <http://www.todocoleccion.net/postal-antigua-alcoy-viaducto-canalejas-p-va-230~x25387388>
<http://pictures.todocoleccion.net/tc/2011/03/15/25387388.jpg> [visita, abril 2011]
- **(TR)** The Ridou Report. <http://theridoureport.blogspot.com.es/2011/11/eeros-cot-eero-saarinen-that-is.html>. [visita agosto 2012]
- **(TZ)** CORTÉS ZACARIAS. Luis; SÁNCHEZ VELASCO Santiago; CORTÉS MORENO, Luis. *Viaducto Martin Gil*. [en línea]. Trenes de Zamora, 2004. [consulta Abril 2011] <http://trenzamora.es/viaducto/viaducto.html>.
- **(UC)** URBANICIDADE, 2007, [en línea] 2007, <http://urbancidades.wordpress.com/2007/11/21/178/>
http://urbancidades.files.wordpress.com/2008/02/viaducto-nuevo_1942.jpg [visita, abril 2011]

- **(VE)** VV.AA. *Víctor Eusa Arquitecto*. Catálogo de la exposición homenaje celebrada en el Polvorín de la Ciudadela de Pamplona del 1 al 25 de diciembre de 1989. Exmo. Ayuntamiento de Pamplona, COAV-N e Institución Príncipe de Viana. Pamplona 1989
- **(VVV)** Archivo del arquitecto Vicente Manuel Vidal Vidal.
- **(WK)** <http://en.wikipedia.org/wiki>. [visita agosto 2012]
[http://es.wikipedia.org/wiki/Archivo:San Sebastian Palacio Kursaal.JPG](http://es.wikipedia.org/wiki/Archivo:San_Sebastian_Palacio_Kursaal.JPG)
[http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/d/db/San Sebastian Palacio Kursaal.JPG](http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/d/db/San_Sebastian_Palacio_Kursaal.JPG)
- **(WP)** www.wordpress.com [visita agosto 2012]