"Evolución decorativa de los puentes en el siglo XX"

J. Eugenio Ribera

Revista de Obras Públicas vol.79, nº2.573, mayo de 1931, pp. 192-195

Evolución decorativa de los puentes en el siglo XX

Uno de los temas que se han discutido con mayor interés y extensión en el Congreso de Puentes de 1928, en Viena, y en el del Hormigón armado de 1930, en Lieja, ha sido el de la Decoración y Estética de los Puentes de hormigón.

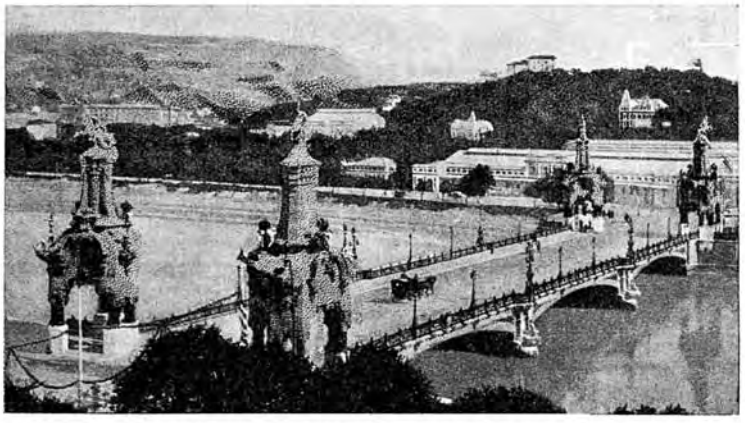


Fig. 1.ª Puente de María Cristina, en San Sebastián

Como en el hermoso número extraordinario que acaba de publicar *Le Moniteur des Travaux publics*, exclusivamente dedicado a la *Estática de los puentes*, y del que se da elogiosa cuenta en estas columnas, se recuerda y se asiente con la opinión que formulé al intervenir en la discusión de aquel tema en el Congreso de Viena, considero oportuno reproducir las ideas personales que allí expuse sobre aquel tema y que se consignaron en el acta de la sesión correspondiente, demostrando la evolución decorativa de los puentes en el siglo XX.

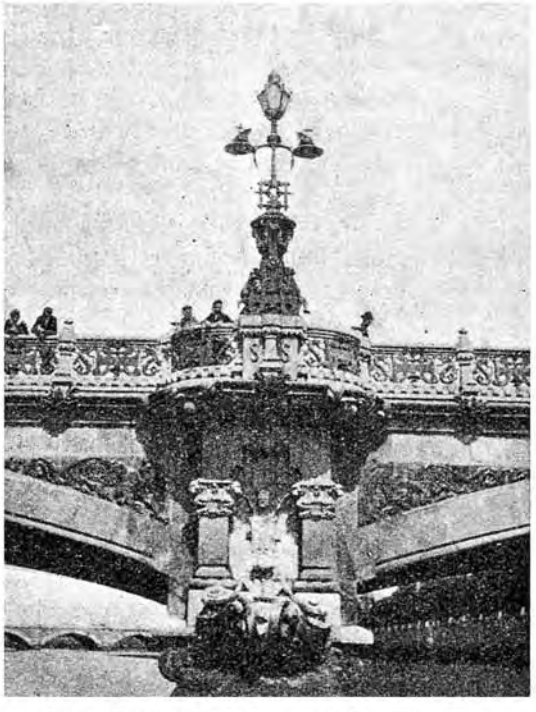


Fig. 2.ª Puente de María Cristina, con la colaboración del arquitecto D. Julio M. Zapata

Sólo citaré como ejemplos algunos de mis proyectos, que podré criticar con entera libertad, ya que siempre me imponen más respeto los trabajos de mis colegas, aun los más desacertados, que los míos propios, a los que aplico el escalpelo sin reparo.

EL HORMIGÓN NO INICIÓ UN NUEVO ESTILO

El empleo creciente del hormigón en los puentes, que aunque ya iniciado en el siglo XIX no tomó carta de naturaleza hasta el siglo presente, al permitir el aligeramiento de las siluetas y nuevas formas constructivas, hubiera debido desde el primer momento provocar un nuevo estilo decorativo, correspondiente al nuevo material, así como la aparición de las grandes construcciones metálicas, inició un estilo decorativo vinculado en la Exposición de 1889 [1].

Pero no fué así; la docilidad del hormigón le permitió, por el contrario, amoldarse sucesivamente a la evolución del arte arquitectónico, cuyas transformaciones radicales se han sensibilizado en los últimos treinta años.

Estamos en un período de gestación: artistas y constructores perseguimos un nuevo estilo, porque sentimos que las antiguas tradiciones artísticas son anacrónicas para los nuevos materiales. Pero aunque no ha cristalizado aún el *estilo* propio del hormigón, vamos evolucionando en sus aspectos decorativos, casi por saltos, aunque en etapas sucesivas y rápidas, que consideramos características y que pueden definirse y catalogarse.

IMITACIÓN DE LA PIEDRA

La primera y natural tendencia de los ingenieros cuando emplearon el hormigón en los puentes, fué la de *imitar* a la sillería.

La docilidad del nuevo material, que permite sin gran coste realizar los más complicados despiezos y perfiles de la arquitectura clásica, impulsó a los técnicos a reproducir los tipos de arcos, pilas y estribos que se ejecutaban con gruesos sillares, con estereotomías y labras complicadas; en ellos se copiaban servilmente los ornamentos decorativos de los siglos XVII y XVIII.

Aquellos puentes y viaductos fueron copias de los de sillería: en sus bóvedas, estribos y pilas, en las impostas y pretiles, en los obeliscos y puertas se imitaron los aparejos de los puentes de piedra; pero las

[1] Véase nuestra conferencia «Evoluciones constructivas», REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS de 15 de febrero de 1925.

piezas, en lugar de labrarse penosamente, se moldeaban con hormigón.

Para completar esta pueril falsificación se emplearon en los paramentos de los sillares artificiales morteros con arenas obtenidas por trituración mecánica de las piedras que se quería imitar.

Podemos caracterizar esta etapa con nuestro puente de María Cristina (figuras 1.ª y 2.ª), construído en 1904, que aunque de hormigón armado, oculta vergonzosamente el material que lo constituye; quisimos con un material barato dar la sensación de un puente costoso, debilidad humana de *aparentar riqueza*, simbólica de aquella época de transición entre los siglos XIX y XX.

PROFUSIÓN ORNAMENTAL

Sobrevino pronto la reacción contra esta evidente depravación del gusto.

Nos percatamos que era ridículo en puentes de carácter permanente y público, en cuya concepción debe presidir la seriedad, imitarmateriales innecesarios y filigranas arquitectónicas de templos y palacios.

Se prescindió entonces de simular dovelajes de bóveda y tímpanos y se buscó el efecto estético, dejando el hormigón a la vista, pero utilizando su docilidad de moldes para decorar los paramentos vistos con gran profusión ornamental.

Ya que nada costaban los perfiles y esculturas, se multiplicaron las molduras y arabescos.

A esta época corresponde nuestro proyecto del puente de Reina Victoria en Madrid (1910), también de hormigón armado, pero ya con tímpanos aligerados a la vista (fig. 3.ª).

FANTASÍAS MODERNISTAS

Sobrevinieron entonces nuevas tendencias arquitectónicas, desterrando la clásica decoración, en pos de originales disposiciones.

No sólo se suprimían las imitaciones de material, sino los tradicionales ornamentos.

Eran menester nuevas formas y dibujos, persiguiendo un *Arte Moderno*, que así se denominaba jactanciosamente.

A esta etapa corresponde mi primer proyecto del puente de San Telmo, en Sevilla (fig. 4.ª), en el que los arquitectos que me prestaron su valiosa colaboración en 1920 creyeron acertar con el gusto entonces dominante en aquella alegre región española.

Felizmente, aunque aquella decoración fué aprobada con elogios de cuantos la informaron, pasaron algunos años antes de construir el puente, tiempo suficiente para que el modernismo quedara relegado al olvido, sobreviniendo entonces la actual evolución de la Arquitectura.

SOBRIEDAD DECORATIVA

En efecto, la tendencia de estos últimos años es la de perseguir la sencillez de líneas y una extremada sobriedad en la decoración; hasta hay quien preconiza suprimirla radicalmente.

Cuando se nos ordenó la construcción del citado puente de San Telmo, en Sevilla, los mismos arquitectos autores de aquellas decoraciones que con tanta complacencia presentamos en 1920, se opusieron a que las realizáramos, por encontrarlas impropias y trasnochadas.

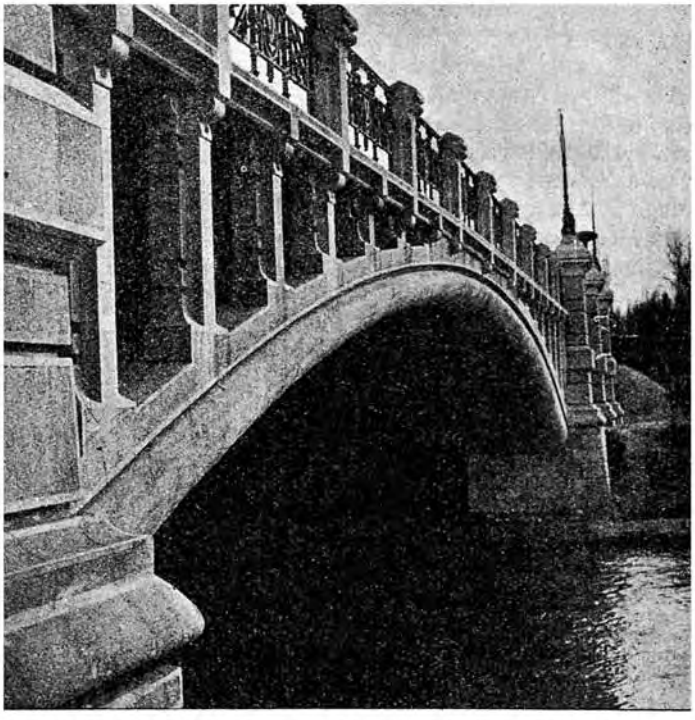


Fig. 3.ª Puente Reina Victoria, con la colaboración del arquitecto D. Julio M. Zapata

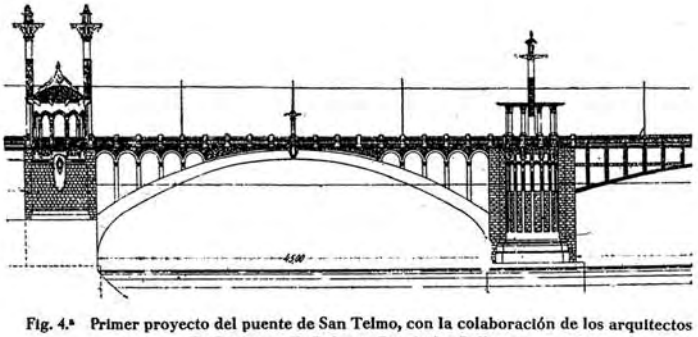


Fig. 4.ª Primer proyecto del puente de San Telmo, con la colaboración de los arquitectos D. Gustavo y D. Roberto Fernández Balbuena

Modificaron entonces los alzados, suprimiendo impostas, pérgolas y obeliscos, ejecutándose el puente con la sencillez de la figura 5.ª.

SINCERIDAD CONSTRUCTIVA

La hermosura de un puente debe sólo obtenerse por la silueta de sus formas y por las proporciones de sus elementos.

Sus paramentos de hormigón no deben ocultarse con precarios enlucidos ni con grotescas imitaciones y aun menos con la simulación de juntas, cuya supresión es una de las grandes ventajas del nuevo material.

Estamos en una era de sinceridad constructiva, que no está reñida ni con la elegancia ni con la belleza de las obras.

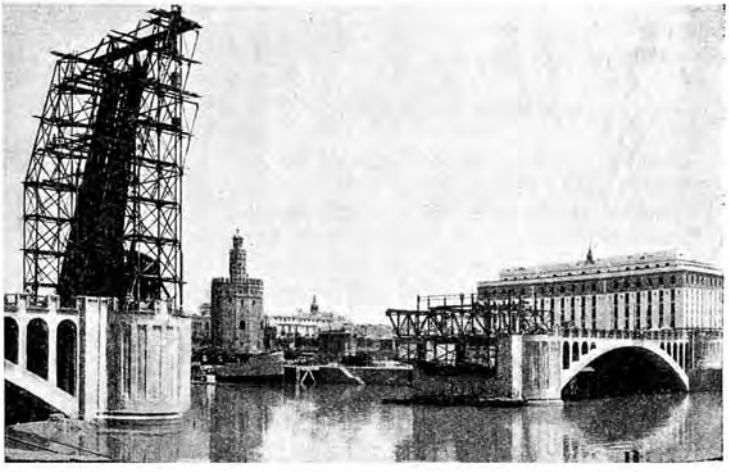


Fig. 5.ª Montaje de los tramos voladizos del puente de San Telmo, en Sevilla. En el centro, la Torre del Oro. A la derecha, el hotel Cristina

LA COLABORACIÓN DE LOS ARQUITECTOS

Antiguamente los constructores de edificios y puentes eran los grandes artistas, escultores y pintores.

Hoy la educación de los ingenieros, casi exclusivamente científica, nos impide disciplinarnos en el estudio del Arte; antes, todos los técnicos practicaban el dibujo ornamental y decorativo; hoy sólo hay tiempo para aprender el dibujo lineal.

Por todo ello, salvo algunas eminencias enciclopédicas, pero excepcionales, los ingenieros vulgares nos sentimos incapacitados para proyectar bellas obras arquitectónicas.

En general, el ingeniero que no ha podido educarse artísticamente no sabe decorar con gusto; podrá copiar molduras y decoraciones, pero no imaginar ornamentos originales.

Debe, pues, recurrir a la colaboración de los arquitectos, tan pronto como la obra que proyecte exija cierta riqueza o monumentalidad.

Pero así como los ingenieros calculan mucho y dibujan poco, muchos arquitectos dibujan con envidiable soltura, pero desprecian casi la científica estabilidad.

Acostumbrados a dejarse guiar por sus lápices, persiguiendo la belleza en la forma, tienden a imaginar disposiciones atrevidas o monumentales. Sienten el Arte, pero con frecuencia carecen del instinto mecánico; las estructuras que conciben ofrecen aspecto original y hasta bello, pero prescinden a veces de la resistencia de materiales, y aún más del presupuesto.

El arquitecto es, ante todo, un artista; el ingeniero, un científico y un economista; son dos mentalidades diferentes; para obtener una obra acertada se precisa armonizar ambas especialidades.

El ingeniero tiene, pues, que sujetar, que comprimir los entusiasmos artísticos de su colaborador el arquitecto, si éste se desbordara, limitando su intervención a la puramente decorativa y ornamental Aun así, se observan algunos excesos y desaciertos, por desequilibrarse la ponderación indispensable entre la técnica que debe dominar y el arte que ha de amoldarse a aquélla, sin submergir nunca las proporciones de la estructura.

Sigamos, pues, todos la simpática evolución moderna hacia la *sinceridad*, característica de esta época; persigamos en nuestros proyectos la *sencillez* de disposiciones y la *sobriedad* de ornamentos, como se está consiguiendo en la indumentaria y en el arte y hasta en la oratoria.

J. EUGENIO RIBERA
Ingeniero de Caminos