

La vuitena meravella d'Alcoi

Alcoi és una ciutat disseminada sobre vessants. Al peu de les muntanyes, sobre barrancs. Una ciutat de ponts. I aplega un catàleg quasi complet d'aquests grans monstres de l'enginyeria. Un mostrari de quasi tots els estils i les èpoques, ja que la revolució tecnològica ha anat depositant ací els seus descobriments i els seus materials més moderns i eficaços. I així ha pogut saltar-se d'una banda a l'altra de la ciutat sobre camins aeris de fusta o de ferro. De ciment, formigó o acer.

Ponts romans, arcs àrabs i arquitectura modernista han anat succeint-se, acompanyant la història del desenrotllament humà i la d'aquest Manchester valencià de la revolució industrial tèxtil per al qual els ponts que emergeixen des dels barrancs quasi sense tocar-los no han estat un luxe, sinó una operació de supervivència.

Ponts noucentistes de la Petxina, de Sant Roc o de la reina Cristina, fets carreu a carreu; pont de les Set Llunes, de Cervantes o de Canalejas —aquest d'acer— de 1907, ja desmantellat; viaducte de Sant Jordi, de formigó armat, bastit en els anys trenta, amb la seua barana prisada i cúbica art déco: el Pont Nou de tots els alcoians. Fins avui, l'últim pont del segle. L'avantguarda de l'art.

Perquè, ara, serà una altra la moda de l'enginyeria pública. El pont atirantat «Fernando Reig», batejat d'aquesta manera en homenatge a l'enginyer alcoià. Una obra espectacular, estilitzadíssima i quasi màgica, pràcticament invisible quan hi ha la mínima boira. Un pont que, a punt del tercer mil·lenni, s'ha convertit ja en un dels més impactants monuments arquitectònics valencians i en un exemple de capçalera per a l'enginyeria.

L'objectiu del pont, inclòs en el Pla General de Carreteres 1984-1991, és descongestionar el trànsit rodat circumval·lador d'Alcoi per tal de permetre el pas àgil cap a Alacant per la carretera nacional 340. Però, sobretot, traçar interiorment una comunicació entre les barriades de la Beniata i de

El pont «Fernando Reig» sobre el barranc del Barxell ja s'ha acabat. Lleuger, linealment esplèndid, tibant sobre dinou braços d'acer, ha entrat ja en la història de l'urbanisme valencià.

Joan Pomares

com a contractista i adjudicatària, de dur-ne els treballs endavant. Amb una direcció atorgada a l'equip d'enginyers dirigit per José Antonio Fernández Ordóñez.

Germà del ministre espanyol d'Affers Estrangers, projectista i director de les obres del «Fernando Reig», madrileny i amb 54 anys, no sols és president del Col·legi d'Enginyers, vocal de la Junta Nacional de Monuments Històrico-Artístics o constructor de grans volums de formigó per a les immenses moles de Nova York de l'escultor Eduardo Chillida.



El pont atirantat «Fernando Reig».

Santa Rosa, sobre el barranc del riu Barxell.

Matemàtica i fantasia

Qualificat com a únic en el món per haver trencat, amb la seua longitud, la marca existent pel que fa a ponts íntegrament prefabricats, la construcció s'aprovà el 1982, sota l'últim govern d'UCD i amb el segon ajuntament de majoria socialista presidit per Josep Sanus.

L'ajuntament va posar de la seua part l'expropiació dels terrenys que el pont nou i els seus accessos han ocupat i obligà a realitzar un canvi en la qualificació d'aquests per al nou Pla General d'Ordenació Urbana de la ciutat. I el Ministeri d'Obres Públiques i Urbanisme i la Direcció General de Carreteres, com a promotors de les obres, es van comprometre a aportar el cost del projecte: una inversió inicial de 812,1 milions de pessetes que, molt probablement, es convertiran en un pressupost final de mil milions.

Dragados y Construcciones, l'empresa que du a terme quasi totes les obres públiques a Alcoi, es va ocupar,



Membre de la Legió d'Honor de la República francesa, ha estat invitat, entre d'altres, pels governs de l'URSS, China, Estats Units, Itàlia, Brasil o Marroc, per dur a terme projectes d'enginyeria en els seus estats o per a l'intercanvi professional i tecnològic. Encarregat el 1981 per la Generalitat de Catalunya per a la realització del nou pont sobre l'Ebre a Tortosa, i dels estudis per a la conservació i l'estabilitat del suport estructural de l'estàtua de Colom a Barcelona, també fou l'autor, el 1973, del polèmic Nou Pont del Diable sobre el riu Llobregat, a Martorell.

Ordóñez ha hagut d'enfrontar-se a dures crítiques estètiques i mèdio-ambientals sobre el futur impacte que causarà el pont. En defensa del seu

projecte, l'enginyer ha argumentat que el pont construït, com que s'edifica sobre una zona ja de per si degenerada, permetrà a aquesta «de veure's enriquida per l'estètica de la pròpia construcció».

Tot i que alguns, com l'arquitecte Manuel-Antoni Ayús i Rubio, mantien diferència de criteris i, en aquests dies, qualificaven el pont atirantat de «rot arquitectònic». Així, han obert el foc d'una polèmica ja bastant retardada.

Bàsicament, al voltant de l'escala. «El pont —deia Ayús— fa més petit, més reduït, allò que ha de ser més gran, per ser el continent i no el contingut. Està molt ben resolt, molt ben dissenyat —precisava—, però és una qüestió de

proporció envers el seu entorn, és un problema d'escala domèstica. Ens fa que ens trobem —assenyalava— amb un element superior en alçada però no en cultura, superior en demostració matemàtica», però observant que també «en força, en exuberància, en intimidació a l'entorn i la ciutat». L'heterodox arquitecte acabava definint l'obra com «un cos nu de fantasia», plagat de «desconcerts».

La sòlida levitat del pont

Entre 1869 i 1883 es va construir a Nova York el gegantesc pont de Brooklyn, dissenyat pels arquitectes John i Washington Roeblin, el gran somni de ferro del nou-cents. Cinquanta anys més tard, entre 1933 i 1937, s'alçava sobre les aigües de San Francisco el pont del Golden Gate, la segona gran obra siderúrgica de l'enginyeria mundial, considerada internacionalment com el major pont penjat de tots els temps.

El «Fernando Reig» d'Alcoi, salvant distàncies d'època i de volum, no té res a envejar-los. Longitud de 240 metres de sola, dividit en dues ales de 108 i 132 metres, té una amplada de 17,5 metres i l'únic arc central té una alçada de 90 metres. Des d'aquest gran ull d'agulla o pila foren construïdes les dues llengües de la sola, creixent a poc a poc, fins a desguassar a la falda del barranc.

Més de 50 obrers especialitzats, a una mitjana de vuit hores diàries i jornades de fins a 24 hores al preu fet, han estat ocupats, junt amb prop de vuit mil tones de formigó —més de 4.000 per la pila i més de 3.000 per la sola, completament prefabricat—. I quasi dues mil tones d'acer superestabilitzat per als seus dinou cables o tirants, que, travessant la pila central i amb una resistència de 1.600 tones de pes, són mil·limètricament atesats dia a dia per ordinadors emplaçats sobre el mateix pont.

Els corregiran la més mínima variació que, per causes tèrmiques o de qualsevol altre signe, pugui alterar la tensió ideal d'aquests grossos fils d'acer, el major dels quals s'estira en 115 metres de longitud. Cordes o tirants que els alcoians ja han rebatejat amb un malnom popular per a l'obra: «el pont de Fraga».

Un pont ja llest. L'abril vinent la cinta quedarà tallada i la calçada espacial d'aquesta gran via s'omplirà de la velocitat dels cotxes i dels temps. Per l'abril a Alcoi cada gota en valdrà mil i pont nou. □

