



EL PONT NOU D'ELX, DEL POBLE VELL A LA CIUTAT DEL SEGLE XX

José F. CÀMARA SEMPÈRE
Arquitecte tècnic

Hoy he colocado en el segundo pilar de las luces, a la salida del tercer puente, a mano derecha, una botellita de cristal dentro de un tubo de madera adaptado a un hueco abierto en el centro del cuarto sillar. En el interior de la botellita, en dos tiras de pergamino, la siguiente inscripción:

«Por R.O. de 19 de mayo de 1911, se adjudicó la construcción de este puente, efizcamente instada por el alcalde, Don Tomás Alonso Blasco, al ingeniero Don Mariano Luiña, por pesetas 140.364'84 cts. En enero de 1912, se precipitaron los trabajos, que no se han interrumpido hasta febrero de 1913, en que felizmente se termina. Han secundado al ingeniero:

Don Fernando Martínez, ayudante.

Don Ángel Valdés, capataz.

Don Carlos Antón, contrastista, y los canteros Don Francisco Ruiz Macià, Don Tomás Lagarín, Don José de la Serna y Don José Candela, contratista de cantería.

El cemento es de Barcelona; los hierros de Bilbao y el ladrillo, inglés.
—Para memoria.— Elche 27 de enero de 1913— Pedro Ibarra».¹

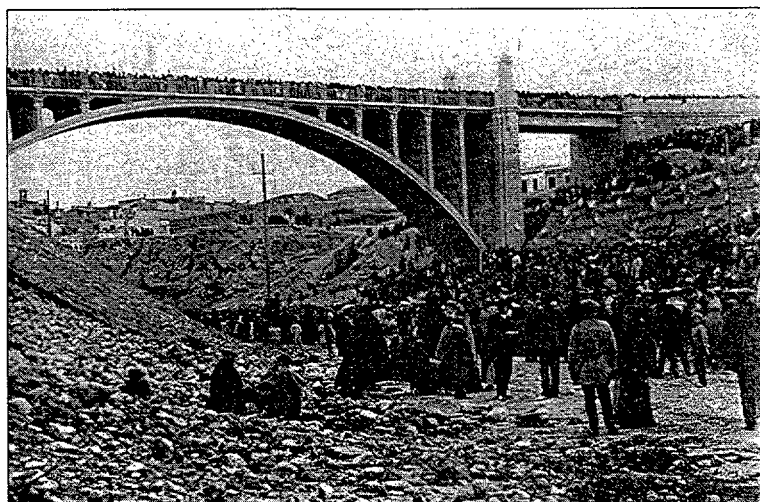
I. INTRODUCCIÓ

Ocult, o ja no, el pergami dins la pedra del tercer pont que alçaren entre el primer i el segon, que eren el vell de la Mare de Déu i el de Ferro, amb una via que desaparegué, podem recórrer a la memòria assaltada del cronista Ibarra per una font, de la qual, a mesura que s'ha anat consumint el seu cabdal, ha deixat a la llum els seus soterrats pous d'abastament. La recuperem ara, ara que detenim la nostra mirada sobre el pont de Canalejas. Aquest és el seu nom oficial, malgrat que el coneixem encara pel pont Nou, com si no hagueren transcorregut el més de noranta anys que han servit per a convertir la intervenció urbanística en un element emblemàtic, tant

¹ Alejandro RAMOS FOLQUÉS, *Historia de Elche*, Picher, Elx, 1987, p. 531-535 (2a edició).



per la seua contribució al paisatge de la memòria comuna com per la seua tasca en el trajecte en què Elx travessà de forma atabalada el segle xx. Si recordem els recorreguts per a arreglar assumptes amb l'Ajuntament, o els matins de mercat, els dissabtes, o els diumenges de Rams i d'Al·leluies, apareix la silueta del pont repetida. La mateixa imatge que els veïns anaven descobrint des dels treballs de finalització, i que els sorprengué el dia de la inauguració per com, en paraules d'un assistent a l'acte, «se había conseguido encerrar a la materia resistente dentro del espesor de unas cuantas líneas que dibujaban sobre el fondo claro del cielo, simples curvas de presiones impuestas por el autor del proyecto».²



El pont Nou, acabat d'inaugurar, el 20 d'abril de 1913.
(Fot.: *Elche en el recuerdo II*, periòdic *Información*).

Tot un poble, els de la vila i els del raval de Sant Joan des d'un costat, i els del raval de Santa Teresa des d'un altre, es trobaven de celebració al voltant del nou pont sobre el riu, que quedà a ponent del que van ser les muralles, sobre les runes de les quals començava a alçar-se una altra ciutat des del segle xviii, quan l'extinció de l'Antic Règim amb la revolució burgesa li donà una forta empenta. Va ser precisament la burgesia local qui donà al govern municipal el suport necessari per a exigir la construcció d'un viaducte i la mateixa que va envoltar el ministre de Foment, Mariano Luíña i uns altres enginyers de camins d'Alacant i de Madrid, els diputats a Corts, i els altres distingits convidats, durant la cerimònia d'inauguració «en medio de grandes aclamaciones y vítores».³ Abans, amb la col·laboració de l'enginyer, perfectament integrat a Elx durant els anys que durà la construcció –no debades és popular la notícia que diu que residí llargues temporades a la fonda La Confianza,⁴ al carrer Sagasta–, afalagà la comitiva

² ANÒNIM, «Nuevo puente de Elche», *Revista de Obras Públicas*, 61 (1913), t. 1, p. 207.

³ *Ibidem*.

⁴ Tomás MARTÍNEZ BLASCO, «El puente de Canalejas», *Información*, Alacant, 26-10-2003, p. 15.

inaugural «con un espléndido almuerzo en el delicioso huerto de «Villa Carmen», poblado de palmeras»,⁵ que prosseguí amb la inevitable visita a l'hort del capellà Castaño per contemplar la palmera Imperial, segons marcava el programa d'actes per a aquell dia,⁶ que havia començat amb un *Te Deum* a Santa Maria. Tranquil d'esperit i d'estómac, el ministre pogué tallar les cintes a les onze i mitja del matí per acomiadar-se ràpidament al migdia, fet que no va passar desapercebut als periòdics.⁷

La bonica imatge d'aquell dia, dibuixat el pont sobre el firmament, on només destacaven la torre del Consell i les torres i cúpules de les esglésies, s'acabaria perdent. Encotillat entre les dues masses urbanes de les voreres del Vinalopó, ja no destaca la lleugeresa del seu arc davant la seducció gravitatòria dels nous ponts, però representa, com s'escrigué el 1913, «un triunfo de la ciencia y del arte de construcción»,⁸ amb relació al formigó armat que s'hi havia emprat. La bona fama que havia aconseguit el ferro durant el segle XIX arreu d'Europa omplia de desconfiança els esperits més tradicionals i romàntics de la societat, davant l'augment d'obres amb aquest nou material. El mateix Pere Ibarra, aquí mateix. Si encara estan dins les seues tires de pergami, poden rebatre-li els seus dubtes, amb paraules posteriors de satisfacció. Paraules en les quals, en el que cabia en una ampolleta, estan contingudes les rajoles angleses, el cement i el ferro, i amb aquests dos, el formigó armat, que el féu possible. Està l'audàcia de l'enginyer que donà solució i plantejà una bona i innovadora estructura per a una distància com la que separava els dos marges de la rambla del Vinalopó, amb una construcció moderna de naturalesa molt experimental en aquells temps; està la fermesa d'un poble, i l'eficàcia del seu alcalde per a aconseguir que començara a estendre's, en pocs anys, un nucli urbà imparabile, que tenia com a eix la carretera d'Alacant a Múrcia; i està la fita visual que ens deixà a la ciutat, a partir de la *feliç* imatge de prosperitat que tot pont representa. És clar que, en un principi, Ibarra temé que amb aquells diners del pressupost, els donaren «muy poco puente».⁹

II. SOBRE LA RAMBLA DEL RIU VINALOPÓ

Els il·licitans vivim acostumats al riu. A les seues sorprenents crescudes i al seu serpentejant trajecte quan ve més sec. Des de petits, ens han ensenyat el nom i les llegendes més negres que ens han deixat les seues aigües, cada dia, també, més negres. Poques vegades ens han fet referència a la idoneïtat de l'aigua per al reg dels horts de palmeres, abundants durant segles a la banda levantina del Vinalopó.

La importància que tenien els horts per a la vida econòmica de la ciutat al segle XVII i XVIII obligà a pensar la ciutat cap a ponent respectant el traçat agropecuari. Per aquest motiu, no cabia cap altra opció que haver de salvar la rambla del riu. La terra era tant important per als il·licitans aleshores com ara, encara que amb finalitats ben oposades.



⁵ ANÒNIM, *op. cit.*, p. 207.

⁶ ANÒNIM, «El Puente Nuevo», *La Defensa*, Elx, 20-4-1913.

⁷ ANÒNIM, «Inauguración del Puente Nuevo», *La Defensa*, Elx, 27-4-1913.

⁸ ANÒNIM, *op. cit.*, p. 207.

⁹ PERE IBARRA RÚIZ, «Accra del tercer puente», *La Semana*, Elx, 01-01-1911.



Però, ja el 1601, com bé assenyala Jaén¹⁰ en l'efemèride arrellegada d'Ibarra, el Consell acordà que «convé que es derroquen aquelles [cases de la plaça Major] i d'on resultarà fer pont al Pla i passar aigua viva per a regar moltes tafulles en este pla i portar aigua dolça». Preludi tres segles abans de l'existència del pont Nou amb una construcció dedicada a la repartició d'aigua, necessitat primordial en un poble castigat constantment per la sequera, i molt distinta a un dels objectius que tindria el pont de 1913: el servei a les comunicacions per carretera, impulsades durant les primeres dècades del segle XX amb l'evolució tècnica que comportà l'invent automobilístic.

II.1. ELS PRIMERS PONTS: EL PONT VELL I EL PONT DE FERRO

Des del seu assentament al Pla de Sant Josep, la comunitat de frares del convent de franciscans no estava gaire satisfeta, desitjaven un lloc privilegiat dins la vila, sense la incomoditat de la separació amb la resta del poble a la qual els obligava la rambla del Vinalopó. Per tal de superar aquesta imposició geogràfica, els de la vila, quan ho necessitaven, bé per agafar el camí cap a les terres del sud, bé per apropar-se a la pineda que s'estenia fins a Carrús, baixaven per la costa de Bonús¹¹ i travessaven el riu per un petit pont de fusta a la part més fonda de la rambla.¹² Les seues pregàries foren ateses i el 1673, una vegada finalitzada l'obra de Santa Maria, el Consell anuncià la construcció d'un pont. Un nou barri es definia per l'horitzó, portat, segons Gozálviz,¹³ per la creixuda de la població i la impossibilitat d'ocupar els horts de palmeres. El projecte d'un nou convent afavorí des del 1689 l'aparició de cases als terrenys del «Realengo del Pla».

El Raval de Santa Teresa tingué el seu origen el 1740. Feia vint-i-cinc anys que s'havien començat les obres del pont, que acabarien el setembre del 1756, com es commemora en una de les làpides col·locades als peus de la imatge de la Mare de Déu de l'Assumpció i de Sant Agatàngel, als seus casalicis. Aquests elements arquitectònics barrocs que, juntament amb els dos ulls ogivals, donen l'aspecte amb què el reconeixem els il·licitans, i que són conseqüència que l'arquitecte murcià Pedro Fernández s'encarregara d'un nou projecte després que la riuada del 1751 s'emportara el pont, fet que es recull a l'altra làpida. Més avingudes d'aigua haurien de venir i el 1829¹⁴ l'obra estava tota clivellada. Malgrat això, compliria amb els seus usos comuns.

El pont Vell era pas de persones (algunes de les quals l'utilitzaven no tan sols per anar i venir del Pla o de la Vila, sinó com a ràpid trànsit per a l'altra vida), i pas continu de carretes pel camí d'Oriola, que partia de la porta de la Llotja per agafar els futurs carrers del Carne, plaça de les Barques, continuant per la baixada al Pont i Porta d'Oriola per enllaçar amb el carrer de Santa Anna, que portava a la sendera d'Oriola (que avui es coneix com la carretera de Matola). Però, a principis del segle

¹⁰ Gaspar JAÉN I URBAN, *Guia de l'arquitectura i de l'urbanisme de la ciutat d'Elx*, vol. IV, COACV, Alacant, 1978-1983, p. 1803 (inèdit).

¹¹ La costa de Bonús començaria la seua baixada a la Rambla en el creuament dels carrers que avui es coneixen per Juan Ramón Jiménez i per l'Àngel. Un carreró del mateix nom recorda la seua situació.

¹² G. JAÉN I URBAN, *op. cit.*, vol. IV (inèdit), p. 1563.

¹³ Vicente GOZÁLVIZ PÉREZ, *La ciudad de Elche. Estudio geográfico*, Universitat de València, València, 1976, p. 65.

¹⁴ G. JAÉN I URBAN, *op. cit.*, vol. IV (inèdit), p. 1565.

xx, se li dóna un ús curiós i popular al pont Vell: dur la línia del tren *Chicharra*,¹⁵ que era, en realitat, un tramvia, perquè el seu traçat estava establert sobre la via pública, concretament, sobre la carretera d'Alacant a Múrcia. Aquest tramvia de tracció a vapor, que feia 14 serveis diaris per a passatgers, mercaderies i especials, entre Alacant i Crevillent, va ser iniciativa d'una societat catalana el 1880, però després de diversos successos, va ser l'empresa belga «Cie. De Tramways et Chemins de Fer Vicinaux en Espagne, S.A.» la que el 1903, finalment, començà els treballs, que van concloure el dia de Cap d'Any de 1904 en l'acte d'inauguració.

Des d'aquest mateix dia els belgues mantingueren una dura competència amb *Ferrocarriles Andaluces*, que des del 1884 cobria la línia Alacant-Múrcia, que connectava amb els ferrocarrils de *MZA* a l'estació d'Oriola. Al seu pas per Elx, travessava la rambla del Vinalopó. Per tal de salvar-la, es va començar a alçar el 1882 un pont¹⁶ des del llit de la rambla. Sobre dues piles prismàtiques de secció quadrada, que «simulaven ser de pedra picada, encara que devien ser de maçoneria»¹⁷ es recolzava l'estructura amb biga de ferro, de tres llums continus (de 32 metres el central i de 24 metres els laterals), formada per quatre bigues de gelosia, de perfils reblats per aconseguir el conjunt sobre el qual estava el tauler superior, pel qual passava el tren, retratat en tantes i tantes fotografies, les quals mostren l'efecte de què ens parla Jaén,¹⁸ «un contrast realment colpidor, una magnífica imatge de gran efecte escenogràfic, un bon exemple de la tècnica heroica del segle XIX que sorprenia als nostres besavis».¹⁹

Però l'aparició del pont de Ferro no tingué un efecte urbanitzador immediat al marge de ponent del riu, o com a mínim, no hi estava associat, com ho estava el pont Vell, a la creació d'un barri a la banda nord de la línia del ferrocarril, el que coneixeríem com el barri de Carrús. En canvi, com a conseqüència de la construcció de l'estació del tren al nord de la vila, es va obrir una avinguda cap a la ciutat, que es començà a urbanitzar el 1888, la qual ocupava terrenys del vincle del Dr. Caro (Ramos dóna la data de 1891 i cita Pedro León Navarro com a autor del projecte). Cap al 1902 esdevé un singular «passeig-saló», una de les peces urbanístiques més boniques d'Elx durant la primera meitat del segle XX, i on Ibarra deixà també dins la pedra una ampolleta que commemorava la construcció de l'anomenat passeig de l'Estació.

Els beneficis econòmics de la línia Alacant-Múrcia per a *Ferrocarriles Andaluces* fou ràpid i constant, només trontollà amb l'aparició del *Tren Chicharra*, un rival que mantindria sempre. En els pitjors moments del seu enfrontament amb la companyia nacional, portà a terme una política de preus molt atractius per a la classe treballadora. No debades, eren dos mitjans de comunicació distints en una mateixa lluita, i el més fort, el ferrocarril, la guanyà, recuperant les tarifes de 1904, les quals van ser



¹⁵ José V. COVES NAVARRO, *El ferrocarril en Elche (1845-1990)*, Ajuntament d'Elx, Elx, 1993, p. 31.

¹⁶ Construït per la empresa Nicaise & Delcuve, de La Louvière (Bèlgica); no hem pogut concretar si forma part del projecte citat, i d'autor, doncs, conegut. Ara per ara, l'autoria es manté en l'anonimat.

¹⁷ G. JAÉN I URBAN, *Guia de l'arquitectura i l'urbanisme de la ciutat d'Elx*, COACV-Conselleria de Cultura-Ajuntament d'Elx, Alacant, 1989, p. 217.

¹⁸ *Ibidem*.

¹⁹ Res va romandre amb el nou pont, de cap interès arquitectònic, que el substituï a partir de 1970, dins el pla de renovació de la línia.



obligats a baixar. El 25 de juny de 1910, després d'anys de conflictes interns, agreujats des del 1907, la *Compañía de Vecinales* va donar per conclosa l'activitat a la línia Alacant-Crevillent. Aleshores el pont Vell estava immers, si més no, en un procés de deteriorament crític.

II.2. LA NECESSITAT D'UN NOU PONT A PRINCIPIS DEL SEGLE XX

Durant tot el segle passat, els redactors dels plans d'urbanisme de la ciutat d'Elx han estat seduïts per la rambla del Vinalopó, alguns, fins i tot, obsessionats. No debades, el Pla de 1973 pretenia coïrir amb catorze ponts la ferida urbana que és la manera com ha estat considerada aquesta barrera geogràfica.

El 1905, només nou mesos després que la línia del *Tren Chicharra* entrara en funcionament, la premsa²⁰ denunciava que el pont de la Mare de Déu estava «en un estado ruinoso», sense soleres i amb els murs clevellats. El mateix periòdic, d'arrel liberal, animava l'Ajuntament a prendre una determinada solució, que destinara una suma «para comenzar las obras de reconstrucción hasta que pueda obligarse a la compañía belga a su total reconstrucción, si es que en prohibirle el paso del tren por el Puente de la Virgen no les conviene más la construcción de otro en el lugar que enlaza la vía frente al huerto de Gil», és a dir, justament on començà a alçar-se el pont Nou set anys després per consentiment del govern presidit pel partit de Canalejas, també liberal, cal no oblidar-ho. El cronista intentava, més que aportar una estratègia per tal de recuperar el patrimoni, assenyalar un motiu que afavorira la construcció d'un pont al lloc descrit de forma concreta i intencionada, donant veu popular al que era l'ambició que es començava a desitjar des de posicions properes al poder local, una burgesia que veia els terrenys desocupats a ponent del riu com una manera d'assegurar el seu futur.

A més a més, un desgraciat succés ocorregut el 1907 recolzà l'opinió de *La Semana*,²¹ quan la part del pont Vell més propera al Pla s'enfonçà parcialment, si bé aquells danys també van estar causats pel «paso de las aguas de la Alcoraya por el interior de los terraplenes del puente».²² Aquest fet, que coincideix amb un punt delicat en la lluita entre les dues companyies ferroviàries, obligà la belga a reduir els seus serveis a vuit diaris.²³ Clarejava ja la victòria d'*Andaluces* el 1910, l'any en el qual es decidí construir un nou pont. No cal dir que aquest no restituiria la línia del tramvia que havia estat cancel·lada recentment al pont Vell, però sí que va permetre lliurar-lo de la carretera d'Alacant a Múrcia.

Quan encara estava en funcionament el tramvia, però anava eixint a poc a poc de l'escenari local, l'Ajuntament trobà la justificació per demanar a l'Estat el seu pont, segons l'exposició de l'alcalde, Tomás Alonso, en la sessió del 2 de febrer de 1910, en «lo conveniente que sería para los intereses generales de la población que se variase el trazado de

²⁰ *La Semana*, Elx, 30-9-1905.

²¹ *La Semana*, Elx, 17-2-1907.

²² El 1910, el diari *La Semana* tornà a denunciar l'estat del pont de Santa Teresa, i invità l'enginyer en cap d'Obres Públiques a Alacant a visitar-lo. En l'edició del 31-7-1910, donà compte que «dicho señor censura duramente el abandono en que por todos los Ayuntamientos, se ha tenido el expresado puente, [...] y afirma que no existe peligro inminente sino en el caso de venir alguna riada, que las reparaciones necesarias costarán cinco ó seis mil pesetas y que al construir el nuevo puente se corregirán las deficiencias que se notan», però aquest punt no l'hem pogut confirmar.

²³ J. V. COVES NAVARRO, *op. cit.*, p. 28.

la carretera del Alto de las Atalayas a Murcia en la travesía que hace por el interior de la misma».²⁴ En paraules del mateix alcalde al ministre de Foment, Gasset, en una carta²⁵ del 5 de febrer, la línia de tramvia reduïa a menys de la meitat l'ample útil de la carretera, «dando lugar en el trayecto comprendido entre la Plaza Mayor y la salida hacia Crevillente a cinco cruzamientos seguidos en la vía con la carretera, los cuales por realizarse en curva determinan constantes desgracias». D'altra banda, l'alcalde feia referència a l'estat ruïnós del pont antic que s'utilitzà per construir la carretera, un estat que «se atenuaría si el Estado variase el trazado de la carretera», que partiria de la desembocadura de la plaça Major, empalmant pel costat de ponent amb la carretera d'Asp a Santa Pola, i així s'evitaria «la circulación del tráfico general por toda la zona peligrosa de la travesía y se disminuiría asimismo el tránsito por el puente», i li pregava al ministre que atenguera la sol·licitud, «ante la justicia de su procedencia y fundamento». Però en la seua carta, l'alcalde no es referí a un interès concret, que d'haver estat benintencionat no caldria haver ocultat, el qual va explicar també en la referida sessió, anunciant que el pont «reportaría grandes ventajas a la población por que facilitaría el ensanche de la misma, pues en [...] dicha parte de Poniente podrían construirse muchas casas formandose un barrio para obreros pobres»,²⁶ la veritable i estimada raó –adornada amb la idea tan liberal d'afavorir les classes inferiors– per a promoure la iniciativa amb l'aprovació unànime i els aplaudiments de la corporació municipal.

El 7 de febrer²⁷ l'alcalde ja es trobava a Madrid per tal d'aconseguir la concessió per part del Ministeri de Foment, i, tan sols una setmana després, la sessió ordinària es donà compte d'un telegrama seu, «felicitando al Ayuntamiento»²⁸ per l'èxit del seu viatge, en el qual s'havia atorgat la sol·licitud demandada. Els telegrams de contestació²⁹ des d'Elx no tardaren a eixir i donaven notícia d'un poble agraït al seu «protector», que va demostrar la seua alegria per la ciutat amb una «manifestación grandiosa [...] vitoreando al Ministro». A la *Gaceta Oficial*³⁰ es recolliria el 16 de febrer la Reial Ordre per la qual la Direcció General del Ministeri de Foment havia convocat per al proper dia 30 d'abril la celebració d'un concurs públic «a fin de redactar el proyecto y ejecutar un puente sobre el Vinalopó, en Elche, correspondiente a la carretera de Alto de las Atalayas a Murcia, así como los tramos que constituyen la variación de la carretera hasta enlazar con la de Aspe a Santa Pola, y a partir de la primera en la plaza de dicha ciudad».

III. DE LA CARRETERA QUE UNIA ALACANT AMB MÚRCIA

No solament el ferrocarril va irrompre bruscament en la vida il·licitana de la segona meitat del segle XIX, i no ho diem perquè l'arribada tardana del tren, ja a plena nit, després de l'accidentada jornada d'inauguració



²⁴ AME, *Llibre d'actes*, núm. 205.

²⁵ AME, llig. 104, núm. 24. En la mateixa carta es demana la canalització de la desembocadura del riu.

²⁶ AME, *Llibre d'actes*, núm. 205.

²⁷ *La Semana*, Elx, 7-2-1910.

²⁸ *La Semana*, Elx, 13-2-1907.

²⁹ AME, llig. 104, núm. 23.

³⁰ *Ibidem*.



de la línia, sorprengué els il·licitans congregats als voltants de l'estació amb l'aparició de la seua maquinària de ferro, amb un soroll i un vapor que trencà la tranquil·la obscuritat de Carrús, a l'altre costat de la rambla, i que no s'aturà quan hi arribava, sinó que, com en el relat del més optimista dels miracles, salvà l'altura de la seua gola, i seguí per entre els horts oberts, fins a aquells. Ho diem pel nou sentit de la comunicació que s'havia imposat, i que fins aquell moment estava reservat a l'estructura coneguda dels vells camins medievals, de traçat corb i irregular, que des del poble s'endinsaven pels horts de palmeres i travessaven les diverses partides del Camp d'Elx, seguint els fanals marcats pels punts cardinals: cap a llevant, el camí d'Alacant; cap al sud-est, el de Santa Pola; cap al sud-oest, el d'Oriola; cap a ponent, el camí de Crevillent; i cap al nord, el d'Asp. Aquests camins carreters començarien a ser abandonats amb la construcció de les carreteres, i els primers de tots ells, el de llevant i el de ponent, que no formaven part del camí vell de València,³¹ del qual, de nord a sud, com una espina dorsal, partien connexions transversals cap a llocs situats, fins i tot, a la pell d'aquell cos territorial que definirien com a una província. Aquestes prendrien un important paper als primers plans de carreteres en abandonar-se el model viari lineal per un altre de radial, consolidat a l'Estat —no oblidem que s'havia situat el km 0 a la porta del Sol de la capital del regne.

A més de la carretera de primer ordre que comunicava Alacant i el seu port amb Madrid, la d'Ocaña-Alacant, es construïren a la demarcació provincial d'Obres Públiques, a partir de la seua institució el 1858, tres carreteres de segon ordre, de funció interprovincial i de forta estructuració intercomarcal, que, amb origen (o destinació) a la capital, lligaven amb Xàtiva (la carretera València-Alacant a través d'Alcoi), amb Silla (la de València-Alacant per la costa) i amb Múrcia (Alacant-Múrcia per l'interior), i un munt de tercer ordre, el nombre de les quals s'aniria ampliant en les dècades posteriors. D'aquesta manera, es conformaria la xarxa actual amb la construcció en quaranta anys de 638 quilòmetres de carreteres arreu de tota la província.³²

La carretera que ens preocupa, la de l'Alt de les Talaies a Múrcia, estava pràcticament definida quan es plantejà la seua creació ja que seguia el traçat fixat pel camí vell de València des de Crevillent, on enllaçava amb el camí d'Elx fins Alacant. Aquesta situació, afavorida per un relleu físic no gaire complicat, va fer que la construcció estiguera marcada per unes obres econòmiques i ràpides. Començada el 1863, la carretera en direcció a Alacant estigué enllestida el 1866. Dos anys després començaren les obres de la carretera cap a Crevillent, que acabarien el 1872.³³ No seria fins a la segona dècada del segle xx³⁴ quan s'introduïren els aglomerats asfàltics per tal de reduir la gran quantitat de pols que produïen els vehicles que circulaven pels ferms de carretera.

³¹ El camí vell de València venia per l'interior, per la vall del Vinalopó a través de Novelda i Asp fins a Crevillent, i a partir d'ací cap al Baix Segura.

³² José Ramón NAVARRO VERA, *Carreteras y territorio: la provincia de Alicante en la segunda mitad del siglo XX*, Institut de Cultura «Juan Gil-Albert»-Conselleria d'Obres Públiques, Urbanisme i Transports, Alacant, 1994, p. 18.

³³ G. JAÉN I URBÁN, «L'urbanisme a la ciutat d'Elx durant els últims cent anys», en José LÓPEZ YEPES (ed.), *Cien años de la historia de Elche y de su Caja de Ahorros* (1886-1986), Caja de Ahorros de Alicante y Murcia, Elx, p. 186.

³⁴ A Espanya no va ser fins aquesta data pels recels de l'Administració a qualsevol tècnica d'innovació; però, a Europa els utilitzaven des de principis de segle, en un imperatiu de les cases comercials d'automòbils per millorar la conducció dels seus clients.

Ocorria amb el ferm de les de segon ordre, que estava format, seguint el mètode de McAdam, per dues capes sobre el terreny explanat: una inferior, amb àrid d'entre 5 i 7 cm, per a 16 cm d'espessor; i una altra superior, amb àrid d'entre 3 i 5 cm. Sobre aquesta, es col·locava la capa de grava, d'uns 4 cm, que consistia en arena, grava o terra arenosa ben estesa per a igualar la superfície del ferm.

En el seu traçat, de la mateixa manera que amb el tren, la carretera es trobaria amb la rambla del Vinalopó. Però, al contrari que en el cas anterior, ja existia un pont que posava en comunicació ambdós marges, el pont de la Mare de Déu, que era, com recorda el professor Navarro Vera,³⁵ el pont més antic de tot el vell camí d'Alacant a Múrcia. S'aprofità el pont Vell, i la carretera, una vegada que arribava a Elx, eixia per aquest, com hem vist, cap a Crevillent. Així va ser fins el 1913, quan, una vegada trobat un emplaçament per a un nou pont, es va construir «la joya de los puentes de carreteras alicantinas».³⁶



IV. CAP A UN NOU BARRI A LA CIUTAT

La ciutat despertava al segle xx amb una empenta econòmica al sector espardenyer que, alhora que anava fent-se fort, donava suport a les tasques agrícoles, els bons rendiments de les quals havien permès aplicar, durant el darrer quart de segle, els processos industrials a la fabricació tradicional. En aquest context, la terra esdevindria un bé cada vegada menys apreciat per al conreu i més important per a facilitar el desenvolupament de la ciutat, tal com havia començat a ocórrer a partir de la invasió de la carretera d'Alacant el 1863 d'horts com el de Gil, i també a partir de la construcció del Teatre Llorente sobre l'hort del Pinyó el 1865. Aquests dos models d'actuació urbanística, la tala prèvia per tal d'eixamplar carrers o de construir sobre els seus terrenys, es repetirien al llarg del segle vinent i els horts anirien desapareixent de forma directa o indirecta, sempre amb el vistiplau de la classe dirigent. Aquelles dues actuacions animarien a començar, vora el 1890, l'avanç de la ciutat cap a llevant i cap al sud, i es van crear nous barris³⁷ al voltant de la nova carretera.

Una de les barreres que calia abatre en l'expansió del poble vell, els horts de palmeres, havia estat superada i els fonaments tan il·licitans de la burgesia havien restat intactes, o almenys l'estructura social no mostrava senyals visibles de l'enfonsament moral. Ara bé, restava la barrera geogràfica, la rambla. Però, la ràpida i segura construcció d'un pont que va resultar tan estable i ferm com el pont de Ferro, donava esperances als propietaris de terrenys al Pla de Sant Josep, que tenien encara molt presents els imprevistos i els accidents que havien sobrevingut durant la llarga construcció del de Santa Teresa. Precisament era això, la seua visible i perillosa debilitat, causada per la sobreutilització, el que els

³⁵ J. R. NAVARRO VERA, *op. cit.*, p. 38.

³⁶ J. R. NAVARRO VERA, *op. cit.*, p. 73.

³⁷ Com van ser el barri del Carme (1890), de Sant Miquel (1892), de les Patades (1900), de Xinxilla (1902) i de la Barrera (1923).



servia aleshores, com hem vist als altaveus de la premsa escrita, per a demanar una nova via per a la carretera cap a Múrcia que deixara el pont Vell estable en el seu deteriorament. Quan, en realitat, el que demanaven era un nou pont que unira la plaça Major, amb les profitoses terres de ponent, en la vista de les quals, des de la plaça, s'interposava, amb mala sort, l'hort de Gil, en un estat lamentable i a qui la seua conservació no importava donar final, perquè l'obertura per a permetre l'embocadura al pont significaria la inevitable urbanització de tota la seua extensió. Aniquilades aquelles «quatre palmeres», pensarien, ja tenim el camí lliure cap a ponent del poble vell, ja podem atrevir-nos amb la rambla, avançarem sobre el ferro o la pedra cap a un futur prometedor.

IV.1. L'EIXAMPLE DE PONENT

El futur van començar a escriure'l el 1909, un any abans que l'alcalde viatjara a Madrid a la recerca del suport del govern central per tal de construir el pont. En el Llibre d'Actes, en les línies en què el secretari recull les incidències de la sessió que va tenir lloc el 6 de març,³⁸ podem llegir l'anunciament d'un nou barri als voltants de la Caserna de Cavalleria, iniciativa d'un dels propietaris dels terrenys confrontats, el Sr. Blas Sánchez Gil, segons un plànol de Pedro León Navarro, el mestre oficial d'obres. El nou barri, que tindria uns límits definits pel camí vell de Crevillent i per la carretera d'Asp a Santa Pola, també s'assentava en els terrenys propietat dels senyors Antonio i Juan Pascual Ramirez, que prompte –solament un mes després– decidiren vendre, com es pot llegir al diari *Trabajo*:³⁹ «Lo más saludable de Elche. Se venden sitios para edificar, á la salida de Elche para Aspe, á la derecha é izquierda de la carretera, hacienda de la Ulla».

El 1910, ja estava en marxa la pròxima construcció del pont per a un o dos anys més tard. Fou el 1911, com assenyala Gozávez, quan la ciutat arribà als 16.000 habitants i l'Ajuntament veié prioritària la planificació del creixement urbà. En la sessió del 26 de maig,⁴⁰ s'acordà fer un plànol d'alineacions i eixample de la ciutat cap a ponent, a l'eixida del futur pont, que, juntament amb el plànol del 1909, fan que en la sessió municipal del 16 de juny⁴¹ es presentara a estudi l'avantprojecte d'eixample fet per Pedro León, davant l'ordre de l'alcalde Seraffín Segura Doménech. Aquesta successió de fets motivaren que els propietaris volgueren accelerar el desenvolupament del projecte i alguns presentaren projectes d'urbanització que es postposaren, «para que las casas que se construyan guarden uniformidad en cuanto a altura de fachadas, dimensiones de huecos y demás detalles», fins que el pla general de l'eixample no estiguera definitivament aprovat. Això ocorreria, per unanimitat, el 26 de juny de 1912, després de diverses modificacions i rectificacions. També s'aprovà l'informe sobre normes urbanístiques relatives al nou barri, va

³⁸ AME, *Llibre d'actes*, núm. 200.

³⁹ *Trabajo*, Elx, 4-4-1909.

⁴⁰ AME, *Llibre d'actes*, núm. 208.

⁴¹ *Ibidem*.

ser el 22 de gener de 1913. En la sessió de l'Ajuntament del 12 de març de 1913, quan ja es podia actuar a l'eixample amb completa legalitat, es donà una curiosa notícia, i no perquè constituïra una de les primeres activitats urbanístiques consentides a la zona sinó pel personatge amb què estava relacionada: s'havia construït «un camino por la calle número diez del plano del ensanche del nuevo puente hasta entrocarse con el camino viejo de Aspe al linde de los terrenos que posee Don Tomás Alonso»,⁴² l'alcalde, que, com hem dit adés, lluità amb sospitosa força per la ràpida consecució del pont. Anys després, el 1918, l'arquitecte Ildelfons Bonell Reixach alçà un plànol de l'eixample, que, segons sembla, no fou un mer aixecament sinó un nou projecte.

Tant si era així com si no, tenim ara un barri que és hereu de l'eixample típic que s'ha donat a totes les ciutats d'Europa durant els darrers cent cinquanta anys, i que a Elx ocuparia uns terrenys molt favorables («Lo más saludable de Elche»), ja que eren plans, oberts i il·limitats. Però, com indica Jaén,⁴³ és una llàstima que la seua qualitat urbana —«carrers desviats, illes de cases de diferent mida, absència total de dotacions urbanes, esquadres capricioses»— no estiguera a l'altura de la seua enorme importància. Ho podem comprovar fent una passejada pel carrer de la Reina Victòria. Si mirem les voravies, podrem comprovar com el canvi en la tipologia dels habitatges, a partir del Pla General de 1962, castigà brutalment el barri quan la llum disminuï, a causa que «d'edificis d'una o dues plantes es passà a edificis de vuit o dotze, sense augmentar els espais lliures ni les dotacions públiques, sense canviar la divisió parcel·l·ària i només a mitges els sistemes constructius».⁴⁴

El Raval de Santa Teresa va experimentar, així, una expansió que no s'havia produït des que es construïra el barri a mitjan segle XVIII i, encara que allunyat del nucli originari, s'alçara entre 1759 i 1771 un edifici per donar allotjament a les tropes reials. Precisament aquesta edificació constituïria el nucli del nou barri, el nucli ordenador, perquè les seues línies marcarien les línies mestres, dibuixades en quadrícula, que calia seguir en la urbanització del nou barri, i, no per caprici es començà a conèixer, diu Gonzálvez,⁴⁵ com el barri del «Cuartel» —del «Cuartel Viejo»— una vegada que aquest desaparegué el 1955. La denominació trobà una arrel popular als veïns del Raval de Santa Teresa, que no van veure el pont, ni abans ni després de construir-lo, que no veien el seu potent arc que estava emmarcat a la Rambla, i que sí que veien, en canvi, les gran parets de la caserna. No es podia conèixer lògicament com el barri del pont Nou, si el pont no existia físicament, encara que ja estava construït al cap d'aquells propietaris. Però com el pont existia imaginàriament, calia donar-li un suport real, i als papers oficials i als periòdics apareix anomenat com «el ensanche del nuevo puente» perquè, no ho oblidem, va ser el seu projecte el que va fer realitat el barri, el poble nou.



⁴² AME, Llibre d'actes, núm. 210.

⁴³ G. JAÉN I URBAN, *Guia...*, vol. IV, p. 1783.

⁴⁴ G. JAÉN I URBÁN, «L'urbanisme...», p. 183.

⁴⁵ V. GOZÁLVEZ PÉREZ, *op. cit.*, p. 116.



V. EN L'ARQUITECTURA IL·LICITANA DEL SEGLE XX

Tan acostumats estem els il·licitans al riu com als ponts. Agafarem la carretera cap al segle XXI des d'un pont que pretén, entre moltes altres exigències recollides en l'opuscle oficial de commemoració de la seua inauguració, tenir «un probado carácter singular e indudable valor estético (*sic*) y simbólico [...] en una ciudad donde los puentes son las huellas mismas de su historia».⁴⁶ I tant que sí. Quatre anys després de la inauguració del pont Nou, l'Ajuntament acordà demanar a l'enginyer Próspero Lafarga un plànol i un pressupost per a una passarel·la sobre el riu, entre el Raval de Sant Joan i el de Santa Teresa, amb la finalitat, segons Gozálviz,⁴⁷ de traslladar l'empremta del barri del pont Nou al barri de l'Asil, que començava aleshores a nàixer. El 1924, el famós informe de l'enginyer Nicasio Mira sobre la defensa dels horts de palmeres va preveure, a banda del que aniria d'un raval a l'altre, la necessitat de fer una passarel·la per a vianants que unira la vila i l'eixample de ponent a l'altura de l'Alcàsser de la Senyoria, amb el convenciment de portar a la marge dreta del riu tot el creixement urbà.

No anava equivocant l'enginyer. El 1942 començà a reafirmar-se la idea del pont del Palau d'Altamira, que actuaria com el reflex del pont Nou en un espill deformat. El projecte portaria, si més no, la destrucció del barri dels Filadors, en una desafortunada acció que marcaria l'urbanisme de les darreres dècades del franquisme i els primers anys de la democràcia. Es reafirmava, així, la idea que la construcció d'un pont estava associada a la destrucció de la ciutat i no a la seua construcció. La nova ciutat contra el poble vell. Al cap i a la fi, la classe dirigent de postguerra no era molt diferent d'aquella burgesia del XIX, de la qual era hereva, i que, com déiem, havia renunciat als principis morals per tal d'engreixar la seua profunda butxaca. Una vegada tastada la mel de la modernitat, no calia més que caure com a mosques.

V.1. EL TERCER PONT D'ELX

«Ya se han recibido en Alicante, a informe del Sr. Ingeniero Jefe de la provincia, los proyectos presentados en Madrid, para el concurso convocado por la Real orden que oportunamente dimos a conocer a los lectores».⁴⁸ Es demanava que «el puente resulte, no sólo una obra bonita y elegante, sino sólida y a propósito para el amplio cauce del Vinalopó», i, per això, el mateix Ibarra trobava un inconvenient comú en tots els estudis presentats a concurs, «sólo se han presentado proyectos para construirlo de cemento armado, o bien de piedra: ninguno de hierro». Tal era la confiança en el Pont de Ferro. Però, al mateix temps, es podia donar una nova oportunitat a la pedra, tampoc el pont Vell tenia un estat tant ruïnós, i, si era així, no en tenia la culpa la seua estructura tradicional.

⁴⁶ Puente de la Ronda Norte sobre el río Vinalopó, València, 1999.

⁴⁷ V. GOZÁLVIZ PÉREZ, *op. cit.*, p. 125.

⁴⁸ P. IBARRA RUIZ, «Para el tercer puente», *La Semana*, Elx, 12-06-1910.

El pont nou d'Elx, del poble vell a la ciutat del segle xx

Desde luego, y, no habiéndose presentado a concurso, ninguno de hierro, somos de parecer que un puente todo él de piedra, había de llevar mejor las condiciones de estabilidad y duración que no uno de cemento armado, más propio, á nuestro modo de ver, para obras pasajeras.

Finalment, es va escollir el projecte d'un pont amb estructura de formigó armat.

Va ser el primer dia de l'any 1911 quan aparegué sobtosament la notícia:

Sabemos por noticias particulares, haberse fallado ya el concurso abierto para elegir el proyecto del puente [...]. Podemos decir, a nuestros lectores, que el proyecto aceptado es del ingeniero de Madrid D. Mariano Luiña, que construirá el puente por el moderno procedimiento del cemento armado, por pesetas 92.187,85 céntimos.⁴⁹

No obstant això, no va ser fins el 19 de maig quan aparegué la Reial Ordre que disposava «la construcción de la variación de la carretera del Alto de las Atalayas a Murcia y puente sobre el Vinalopó».⁵⁰ Més d'un any havia passat des de la convocatòria del concurs i no per falta de voluntat a la ciutat. En la sessió del 8 de maig de 1910,⁵¹ un dels regidors demanà a la Corporació que:

con el fin de dar trabajo a los que no lo tienen, se pida al Gobierno active este expediente para que las obras principien en breve y poder dar ocupación a muchos obreros del campo, conjurando así el conflicto planteado por las plagas que sobre la agricultura se vienen acumulando.

Si primer va ser l'habitatge dels obrers pobres un motiu d'exigència per la construcció del pont, ara el motiu era el treball. Sense treball, els obrers no podien tenir habitatge i, sense aquest, el barri a l'altre costat del nou pont no tenia sentit.

Al mes d'abril de 1911 la premsa⁵² recull una tensa sessió a l'Ajuntament. El president, Serafin Segura, acusa el regidor Vicent Sansano que «si el Sr. Canalejas había hecho poco o nada por Elche, obra era del Sr. Sansano [en la seua etapa com a alcalde], que no había dado aviso al expediente relativo al viaducto del Vinalopó», fet del qual es defensà dient que «no fue suya la culpa, sino del gobierno, que se había negado a entregar las dieciocho mil pesetas, que importaban las fincas, por donde debía pasar el viaducto». Aquesta era la raó del retard en la concessió del projecte, retard si el comparem amb el temps que tardà el govern estatal decidir-ne la construcció. Es resolgué el concurs –el projecte i la construcció, que anaven units– a favor del mateix enginyer però amb un import de 140.364,84 pessetes, que es diferenciava considerablement de la quantitat que Ibarra havia anunciat al mes de gener. Segurament la filtració subministrada per l'informador del cronista consideraria oportuna, primerament, una solució distinta a la que finalment tingué lloc, «la



⁴⁹ P. IBARRA RUIZ, «Accerca del tercer puente», *La Semana*, Elx, 01-01-1911.

⁵⁰ AME, llig. 180, núm. 82.

⁵¹ *La Semana*, Elx, 8-5-1910.

⁵² ANÒNIM, «Sesión del Cabildo», *La Defensa*, Elx, 16-4-1911.



tercera solución de las presentadas en el concurso celebrado al efecto»⁵³ ja que es coneixen tres variacions del projecte de Luiña.

La primera de totes era la més convencional —es tractava d'una estructura adovellada, sobre la qual aniria el tauler superior, com la del Pont de Ferro— i, al mateix temps, la més difícil de portar a terme —en aquest cas, era de sis llums, i tres els pilars que s'alçaven des del fons de la rambla, un des del mateix llit del riu. La segona era una solució, com no podia ser d'altra manera, intermèdia. Amb tres llums, solament necessitava dos piles, terminades en pilastres, per cobrir-les. I ho feia amb tres arcs rebaixats, que no naixien del seus peus. L'arc central ho feia des dels dos pilars a una alçada d'uns quinze metres d'on començarien les pilastres. Els laterals, des dels peus de les pilastres sobre els pilars, per una banda, i per l'altra, des del peu d'una pilastra que naixia del mateix perfil del terreny.

El 26 de maig de 1911, la sessió⁵⁴ de l'Ajuntament acordà felicitar Canalejas, Díez Moren —diputat a les Corts per la província— i Gasset. L'alcalde anuncià «que en pocos meses comenzarán las obras», però la construcció de la tercera solució del pont no s'iniciaria fins el 1912, el dia 3 de gener, quan Ramos⁵⁵ ens conta que es començaren a obrir els clots per als fonaments. Les obres s'allargaren més d'un any. La premsa anunciava el novembre de 1912 que la construcció estava arribant a la seua finalització i felicitaven «Luiña por su pericia y los rápidos resultados».⁵⁶ No va ser fins la sessió de l'Ajuntament del 19 de febrer de 1913 quan el president de la Corporació confirmà que el seu acabament estava pròxim i exposà, amb bones intencions, que convindria «que se gestionara de los poderes públicos la colocación de pavimento en todo el trayecto de la carretera por el interior de la población [...] del mismo material que el empleado al pavimentar dicho puente».⁵⁷

Al periòdic *La Defensa* s'anuncià l'esperada notícia, la inauguració per al dia 20 d'abril de 1913, i s'informà que la setmana anterior tindrien lloc «las pruebas de resistencia del nuevo puente dando todas ellas un resultado altamente satisfactorio».⁵⁸ Segons la llegenda,⁵⁹ l'enginyer s'atreví «a pasar tranquilamente por el puente, encima de un carro bien cargado de material con peso». Restava el nom, requisit no massa exigible si tenim en compte que era conegut, des del principi de la seua gestació als caps dels capitosts, com el pont Nou. L'atemptat que costà la vida al president del Consell de Ministres, José Canalejas, el 12 de novembre de 1912, va ser un motiu prou obligatori, entenien, perquè el govern municipal es decidira, en sessió del 16 d'abril,⁶⁰ a posar-li el nom de pont de Canalejas, *in memoriam*. No era un simple homenatge per part del seu partit a la figura que els va dirigir encertadament, sinó l'oportunitat de reconèixer que el seu ascens com a cap del poder central va ser decisiu en aquell viatge a Madrid de l'alcalde Tomás Alonso el febrer de 1910,

⁵³ AME, Ilig. 180, núm. 82.

⁵⁴ AME, *Llibre d'actes*, núm. 208.

⁵⁵ A. RAMOS FOLQUÉS, *op. cit.*, p. 531 (2a edició).

⁵⁶ ANÒNIM, «Puente Nuevo», *La Defensa*, Elx, 17-11-1912.

⁵⁷ AME, *Llibre d'actes*, núm. 210.

⁵⁸ ANÒNIM, «El Puente Nuevo», *La Defensa*, Elx, 13-4-1913.

⁵⁹ T. MARTÍNEZ BLASCO, *op. cit.*, p. 15.

⁶⁰ AME, *Llibre d'actes*, núm. 210.

un mes després de ser elegit Canalejas. A més a més, hi ha un curiós enllaç: el polític liberal era amic íntim de Lafarga,⁶¹ l'enginyer que estigué lligat professionalment a la província, primer destinat a la demarcació d'Obres Públiques i, després al càrrec de la Direcció Tècnica de la Junta d'Obres del Port d'Alacant. I lligat també a Elx: als regs del seu camp va dedicar un llibre el 1910. Influència del segon sobre el primer? És possible, per què no? El cas és que el dia que es decidí el seu nom ja estava, doncs, tot enllestit.



V.2. UNA FITA VISUAL, FUNCIONAL I FORMAL DE LA CIUTAT

Ara, quan estem enllestitint aquestes línies, es compleixen 91 anys de la seua forta presència a la ciutat, en un bon estat de conservació —ja desvetlarem més endavant en quin grau es pot acceptar això— si tenim molt present que, en nom del totpoderós progrés, en els darrers cent anys s'han destruït alguns dels exemples més destacats que han marcat l'evolució de la disciplina arquitectònica a Elx. És cert que molts d'ells diferien amb el pont Nou en la seua utilització, perquè aquesta és una de les condicions en la conservació del patrimoni, i un dels avantatges de les obres públiques, en les quals és ben cert l'axioma que ens recorda Navarro Vera: «sólo se conserva lo que se usa».⁶² I el pont Nou, que era entés com la unió necessària entre el poble vell i la nova ciutat, és una obra que ha estat funcionant des d'aquell llunyà 20 d'abril, primer, com a pas de la carretera d'Alacant a Múrcia i, també i solament així després, com a prolongació de la Corredora fins el carrer de la Reina Victòria.

A més del seu ús constant, la seua arquitectura és del tot destacable. No debades es troba inclosa en el Catàleg Municipal d'Edificis Protegibles des del mateix any de la seua creació, el 1982, sota la classificació de protecció integral. Però, deixem de banda les impressions oficials, perquè el pont Nou és important atés que és un sentiment popular en el qual el poble reconeix la seua forma. Si fem una ullada, una més, a la guia de Gaspar Jaén,⁶³ podrem comprovar aquesta dualitat, que la bona arquitectura pot aconseguir un ressò social, ser considerada «una fita urbana visual, funcional i formal, de primeríssima importància». Així, l'arquitecte situa el pont Nou entre «part del bon conjunt d'arquitectures de finals del segle XIX i de la primera meitat del segle XX», sens dubte, per la seua solució estructural i formal que «el converteixen en una de les construccions públiques de més interès de la ciutat i de tot el País Valencià: bàsicament és tracta d'un arc que acaba en dos prismes sobre els quals està la sola, unida a l'arc amb diversos pilars».

Aquesta imatge bàsica és la que arriba des dels records: els dos prismes, la sola, i els pilarets que la uneixen amb l'arc —«l'imponent arc». Aquests elements són els que trobem encara després de tants anys i d'algunes intervencions. L'última va ser l'any 2002, entre els mesos

⁶¹ J. R. NAVARRO VERA, *op. cit.*, p. 115.

⁶² J. R. NAVARRO VERA, «El patrimonio de las obras públicas», *Canelobre*, 3 (1985), p. 75.

⁶³ G. JAÉN I URBAN, *Guia...*, vol. IV (inèdit), p. 1803.



d'abril i setembre, i tenia com a objectiu millorar la impermeabilitat de la sola i augmentar la resistència del pont per facilitar el pas de més vehicles o de vehicles de més pes, no es buscava una altra cosa. Es podria autoritzar un flux de vehicles fins a 12 tones o fins a 16 tones per al transport públic. «De nuevo podrán coincidir dos autobuses en la vía»⁶⁴ se celebrava al carrer. Aquesta és l'altra cara de la moneda que es cursa per tal de conservar les obres públiques: l'inevitable servilisme al cotxe. Informes tècnics havien descartat que el pont tinguera una greu patologia, però n'aconsellaven la reparació.

L'acció més important de la reparació del 2002 consistia a reforçar els cables de la sola, culpables en part de la resistència. Per evitar les filtracions d'aigua, l'empresa adjudicatària de les obres, Intersa, sota la direcció de l'enginyer Andrés del Valle, va refer tots els drenatges per realitzar uns claveguerons verticals que llançaren l'aigua per conduccions penjades. Es recolzà aquesta operació segellant, mitjançant un producte especial, les esclotxes, sanejant les impostes, rehabilitant totes les juntes de les pilastres amb la sola i reconstruint les arestes de l'arc en tot el seu perímetre, «tarea [...] para el éxito final de la obra, pese al corto espacio de tiempo»⁶⁵ del qual disposaven, perquè la repercussió en el trànsit local que passava diàriament per l'aorta urbana havia de ser la menor possible. Un aspecte que també es va tractar era la disminució del risc –o de la sensació d'inseguretat, que era una característica del pont– per als vianants, de forma que es va elevar l'alçada de la barana.

Les baranes del pont Nou eren, en veritat, bellíssimes, «una discreta obra modernista»,⁶⁶ que hauria sigut una novetat a la ciutat de principis de segle, encara que feia temps que les solucions formals i estilístiques del modernisme estaven assumides arreu d'Europa. Aquelles baranes primitives estaven formades per platines de ferro i peces encunyades, amb motius florals i geomètrics, encastades en pilarets de formigó armat. La mala conservació que patien –oxidació per atacs dels fums contaminats dels cotxes, trencaments, manca de peces– van fer que a finals de la dècada dels noranta s'actuara sobre elles. Es substituïren sobtadament i sense cap mostra de delicadesa les «floretes del pont» per peces llises que no s'assemblaven gens a les originals. Bé, de lluny, en tot cas. Un tub de secció redona sobre el passamans preexistent, que no s'ajusta molt bé amb els pilars intermedis, acabà d'arredonar la destrossa sobre aquest element singular de l'arquitectura il·licitana en la darrera actuació del 2002.

Com a mesura de seguretat es decidí, també el 2002, col·locar una barrera metàl·lica fixa, entre la calçada i la vorera. S'aprofitaria per a passar conduccions de telefonia i d'enllumenat públic per dins. Però uns canvis d'última hora, que es van reflectir en un increment

⁶⁴ Noemi GOMIS, «Una obra innovadora», *La Verdad*, Elx, 27-5-2002.

⁶⁵ *Ibidem*.

⁶⁶ G. JAÉN I URBAN, *Guia...*, vol. IV (inèdit), p. 1803.

de 69.387,93 € sobre el pressupost inicial de 332.960 € i quatre setmanes més de les previstes per a concloure, van variar el projecte original. Segons vam saber, les confraries de Setmana Santa havien demanat expressament la substitució de la barrera de protecció fixa per una desmuntable a l'alcalde, qui n'ordenà el canvi i va obligar a trobar una nova solució per a les instal·lacions. En aquest sentit, preocupava⁶⁷ la demolició parcial de les motlures a la base dels pilarets de formigó, amb una reconstrucció que plantejà modificacions formals en foradar-los per a poder traslladar les instal·lacions d'una marge a l'altra.



La vida a Elx passa pel pont Nou. Una xiqueta posa davant la barana amb les flors originals. Era l'any 1953. (Fot.: Arxiu Maria Teresa Sempere Penalva.

Les primeres modificacions es van realitzar el 1935, quan l'Ajuntament decidí pintar les baranes i renovar el paviment original del pont, amb «baldosas de asfalto puro comprimido»⁶⁸ assentat amb morter de ciment sobre ferm de formigó, seguint el consell del «Circuito Nacional de Firmes», a causa del seu mal estat. El mateix any, es decidí construir un urinari públic a l'entrada. El 1966 l'Ajuntament es proposà renovar l'enllumenat del pont ja que no responia «ni en su cantidad ni en su calidad»⁶⁹ als d'aquells moments, i perquè desentonava «notoriamente de los alumbrados de los Puentes de Santa Teresa y Altamira», de forma que pretenien resoldre la zona d'ombra que quedava al centre del pont amb dos punts de llum, que resultaren ser

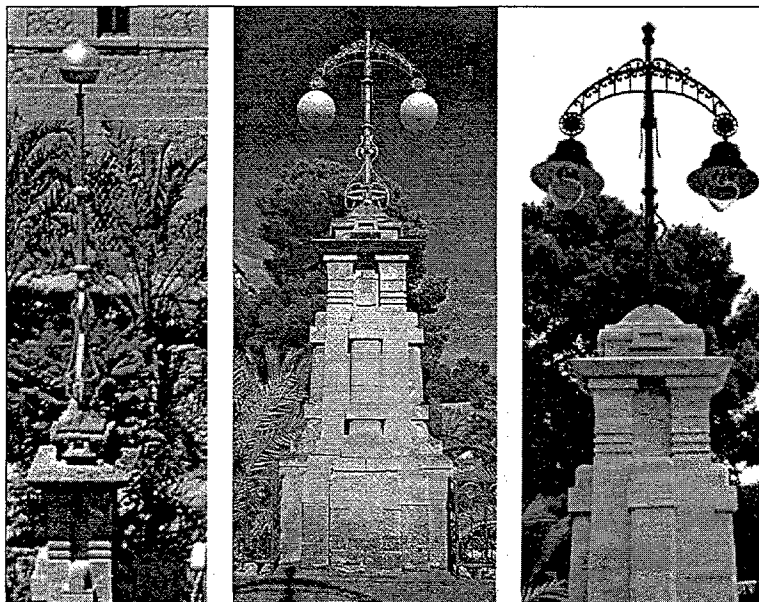
finalment dues columnes metàl·liques subjectades a la barana. Així, van substituir els bonics fanals que hi havia per sis lluminàries esfèriques de 40 centímetres de diàmetre sobre sis lletjos tubs metàl·lics. Aquest atemptat formal no va ser corregit fins a la fi de la dècada dels vuitanta, quan es recuperà la solució estilística original dels fanals de ferro forjat d'inspiració modernista, però amb lluminària esfèrica, distinta de l'original, a la qual es tornà, aproximadament, a meitat de la dècada següent.

Però les modificacions que més han destacat per als il·licitans han ocorregut al voltant del pont, i no ens referim al gran creixement desenvolupat per la ciutat, inabraçable per a considerar-lo, sinó més

⁶⁷ Mariola SABUCO, *Información*, 11-9-2002.

⁶⁸ ANÒNIM, «Nuevo puente...», p. 207.

⁶⁹ AME, llig. 841, núm. 2.



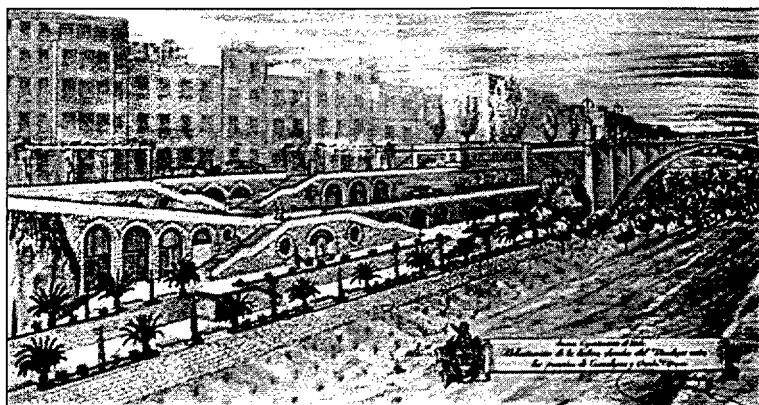
A l'esquerra, el lleig fanal col·locat el 1966, substituït, dues dècades després, pel ferro forjat del fanal del centre. A la dreta, el fanal en l'actualitat, el més semblant a l'original.

concretament al seu emplaçament urbà. Van començar el 1926, quan es feu una escala que baixava fins a la rambla pel costat de ponent. Per aquest lloc precisament, delimitant l'inici de l'actual avinguda del País Valencià, l'arquitecte municipal Pérez Aracil projectà el 1939 un mur de contenció de terres, que volia enllaçar el pont amb el parc del costat de la rambla, on pretenien crear un parc municipal. Finalment, solament es van alçar trenta-cinc metres dels cinquanta previstos.

El 1944 l'Ajuntament acordà «la habilitación de un edificio destinado a parque de bomberos y vivienda para el conserje, en el edificio en construcción sito en el estribo del Puente de Canalejas, en su mano izquierda entrando en la calle Reina Victoria»,⁷⁰ l'edifici on va estar molts anys la comissaria de la policia –i, més endavant, una guarderia–, segons el projecte d'adaptació de l'antic Parc de Bombers, realitzat per Pérez Aracil el 1968. Aquest «pabellón de servicios», el projecte del qual va ser del mateix arquitecte l'any 1939, necessitaria tenir una adequada urbanització. Així, doncs, s'encarregà a l'arquitecte municipal Serrano Peral el «Proyecto de obras de acceso al parque y contención de tierras en la ladera derecha

⁷⁰ AME, llig. 6370, núm. 24.

del Vinalopó, correspondiente a la Urbanización entre los Puentes de Santa Teresa y Canalejas»,⁷¹ que permitiera baixar els cotxes per una rampa fins a la gran explanada que existia al nord del pont, i així poder instal·lar allà els cavallets de fira. A més a més, resoldrien el problema de l'emmagatzematge del material dels jardins de l'Ajuntament, que es trobava situat sota el Temple de la Glorieta. El 1946 Serrano Peral complementà la intervenció amb el «Proyecto de Urbanización en la unión del Puente de Canalejas con la calle Reina Victoria», que havia de permetre fer un gran mirador sobre l'edifici de la policia, a la vegada que es perdia una de les característiques del pont, que, com a mínim ara, es pot endevinar en l'embocadura de llevant. I és que les embocadures del pont eren atrompetades i decorades amb baranes de carreus.



Dibuix original d'Antonio Serrano Peral per al "Proyecto de obra de acceso al parque y contención de tierras en la ladera derecha del Vinalopó, correspondiente a la Urbanización entre los Puentes de Santa Teresa y Canalejas" (AME).

Abans de la forta intervenció del 2002, se'n va fer prèviament una altra el 1996, la qual, d'alguna manera, la va motivar. L'obra va ser l'última fase dins la gran reforma que es va portar a terme en els carrers d'En Joan Carles I, Corredora i de la Reina Victòria fins a l'encreuament amb el carrer Gabriel Miró, que deixà amples voravies, acabades en granit, i un únic carril de circulació. Davant el temor que l'estructura del pont estiguera, no ja danyada, sinó debilitada per l'ús, i la incertesa sobre si podria suportar el pes addicional del granit i l'asfalt, però sobretot el pas dels autobusos, s'encarregà un estudi tècnic per conèixer la situació en què es trobava, si bé era cert que a partir d'aquell moment hi passaria menys trànsit. Una vegada realitzada la prova de resistència amb resultats satisfactoris, s'obrí a les darreries del setembre. Al mes següent, es coneixia per la premsa⁷² l'avanç de l'informe sobre l'estat de l'estructura. Permetia el pas d'autobusos segons la definició facilitada

⁷¹ AME, llig. 325, núm. 15.

⁷² Mariola SABUCO, *Información*, 22-10-1996.



per l'Ajuntament del nou disseny de les línies d'autobús, però, encara que el comportament davant les càrregues era acceptable –les vibracions eren les esperades i la dispersió de la deformació estava per sota del límit–, els tècnics matisaven que existien defectes provocats per una «insuficiente hidratación por mala compactación del hormigón en la ejecución del puente».

V. PER A LA CONSTRUCCIÓ AMB UN NOU MATERIAL

Si tenim clar que el 1912 el formigó armat, que tant s'ha esmentat al llarg d'aquestes pàgines, era encara un material en evolució, aleshores recentment descobert –o redescobert–, entendrem que no estiguera ben compactat. Si bé com a concepte, els teòrics que es dedicaven al càlcul estructural sabien quins esforços havien de demanar al material segons la resposta que era capaç d'afrontar, restava un camí molt llarg per a trobar noves possibilitats de resistència en llums més grans, amb menys secció de material, de formes exagerades o arriscades per uns altres materials, en condicions climàtiques o de situacions geogràfiques més adverses.

El formigó armat ja era un material conegut al segle XIX, si més no, pels romàntics. Avui dia tothom el coneix, és un material que resulta d'introduir barres de ferro en la massa del formigó –composta per una dosificació d'arena, grava, ciment i aigua– amb la finalitat que ambdós treballen a la vegada en la transmissió de càrregues derivades de la flexió.⁷³ El formigó, la resistència del qual a la tracció⁷⁴ és inferior a la resistència a la compressió,⁷⁵ té la missió d'absorbir els esforços derivats de la compressió, mentre que el ferro, millor per a la tracció, resisteix aquests esforços i presta ajuda per a suportar tensions longitudinals, en l'eix de la peça, i esforços tallants.⁷⁶ Així, fonamentalment, si tenim a la ment una biga de secció quadrada, es col·loquen més barres allà on el formigó haja de suportar tracció, fent un repartiment de barres en les zones que suporten compressió. Tot això era ben conegut per Luiña, que va aplicar aquests coneixements bàsics, convenientment desenvolupats per resoldre l'estat tensional particular dels elements que conformaven l'estructura del pont, a més de les bigues, un forjat –que treballa bàsicament com una biga però en dues direccions– horitzontal per la sola, i un amb la forma de l'arc.

Des de l'antiguitat es venia utilitzant en la construcció una argamassa de calç i arena amb aigua. Són els romans els que avancen en la seua composició, fabriquen un formigó que és un conglomerat format per grava o còdols en un morter hidràulic més resistent, de nom *caementa*, producte de l'addició de putzolana –roca basàltica, que deu el seu nom a la localitat de Pozzouli, Nàpols– a la calç i amb la substitució de l'arena per tova –roca porosa d'origen volcànic–, que va ser utilitzada, per exemple, a la construcció de la cúpula de l'antic Panteó, a Roma. Però, aquest ús no es va estendre després de la caiguda de l'Imperi Romà. No

⁷³ Estat tensional complex provocat en un element que experimenta al mateix temps compressions i traccions per aplicació d'una força ortogonal a la secció transversal de la peça, provocant allargaments de les seues fibres en una part d'aquesta i escurçament en la resta.

⁷⁴ Estat tensional provocat en un element per dues forces de sentit oposat aplicades en la direcció axial de la peça en què s'apliquen i que tendeixen a allargar-la.

⁷⁵ Estat tensional provocat en un element per dues forces de sentit oposat aplicades en la direcció axial de la peça en què s'apliquen i que tendeixen a escurçar-lo.

⁷⁶ Estat tensional provocat en un element per dues forces oposades que tendeixen a esmunyir una secció respecte de la contigua.

va ser fins el segle XIX quan els constructors tornen a arregar aquesta idea. Apareix al 1845 el cement modern, produït a escala industrial, al «clinkeritzar», a altes temperatures, una barreja de calcària i argila, amb la qual es podria fabricar morter.

Com els avanços més espectaculars del segle XIX, la consecució del concepte del formigó armat va estar el resultat de la victòria d'un participant francès en una carrera de patents. El guanyador va estar Joseph Monier, un simple jardiner, que va concebre la idea el 1848, i que va rebre la patent el 1867 per la construcció d'uns depòsits i caixes per a flors, encara que els primers treballs van ser obra de J. L. Lambot, qui mostrà el 1855 una barca que construí amb aquesta tècnica i Coignet, qui, el 1861, ficà barres de ferro formant una xarxa dins un forjat, que s'omplí amb formigó sobre un provisional fals sostre de fusta. Seguí evolucionant amb l'experiència, i més endavant presentà altres patents: tubs i tanques (1868), panells prefabricats per a façanes (1869), ponts carreters i per als vianants (1873), i bigues (1878). Però, com no podia ser d'altra manera, les solucions de Monier eren rudimentàries. La venda de les seues patents a dues empreses alemanyes va significar un desenvolupament important de la teoria del formigó armat a partir dels estudis rigorosos de la firma «Wayss und Freytag», que competia directament amb la patent europea de més èxit, la de Hennebique, el constructor d'obres de formigó armat més gran de la seua època, basada en assaigs experimentals per la millora de perfils metàl·lics, que reberen l'atenció d'investigadors, com Wilhem Ritter, que desenvolupà el mètode Hennebique. Aleshores un nord-americà, Thaddeus Hyatt, publicava el primer estudi del formigó armat com a material i no com a patent, i hi feia paleses les diferències que donaven avantatges a una estructura d'aquest tipus enfrontada amb una de metàl·lica, que era més lleugera i no necessitava d'un encofrat que augmentava de preu els treballs. Precisament la característica més remarcable del formigó armat és que pot ser emmotllable, se li pot donar la forma desitjada, i s'aconsegueixen estructures més monolítiques, que resisteixen més davant el foc i els agents climàtics.

Amb aquest prometedor panorama –encara restaven quasi trenta anys perquè Freyssinet patentara el formigó pretensat, augmentant les possibilitats de resistència– arribà l'any 1900, i la Gran Exposició de París va comportar el descobriment del formigó armat per al gran públic a través de les construccions temporals i de la quantitat de treballs artístics. Perquè, sens dubte, el formigó té un significat estètic, funcional, poètic, que Lluïa va saber transmetre al pont Nou.

VI.1. LA INTRODUCCIÓ DEL FORMIGÓ ARMAT A ELX

Situar-se en un determinat esglaó del desenvolupament tècnic, donava al material ací utilitzat el privilegi d'arribar a un determinat nivell, en el





qual romandria fins que l'evolució permetera pujar el formigó armat a un àmbit superior. El 1914 s'inaugurava el pont sobre el Sapünerbach, amb un arc principal de 100 metres de llum. Però nosaltres parlem d'Espanya. En una postal de l'època⁷⁷ que mostrava la imatge del pont Nou des de baix de la rambla, emmarcant amb majestuositat el palau d'Altamira, es podia llegir, amb indubtable interès propagandístic, «Nuevo puente de Elche, de hormigón armado. Arco central de 50 metros de vano» juntament amb el nom de l'autor del projecte i del constructor. Perquè aqueix era el nivell que es va assolir a Elx, el primer pont de formigó armat d'Espanya, que és on el coneixement s'atura per crear la llegenda, tan repetida, la qual vol oblidar que el pont Nou es corresponia amb un primer pont de formigó armat, sí, però amb el primer de cinquanta metres de llum, un rècord que mantingué fins al 1929, quan es construí, pel mateix Luiña, el Viaducte de Terol.

Tot i amb això, el formigó armat feia anys que s'utilitzava –o, millor dit, s'experimentava– a Espanya. Mariano Luiña era un experimentat enginyer en estructures de formigó armat, format a l'empresa d'un altre enginyer de camins, José Eugenio Ribera, que és conegut, juntament amb Juan Manuel de Zafra, com l'introduïdor de la nova tècnica al nostre país i que comprà la patent Hennebique. Segons Navarro Vera,⁷⁸ els mètodes de treball de Luiña aportaven un major rigor científic. En una carta⁷⁹ que l'enginyer envià a l'alcalde de la ciutat una vegada que es coneix l'adjudicació del «Puente monumental», fa una referència a la seua carrera professional: «Al tener el gusto de comunicárselo», li remeté un exemplar de la *Revista de Obras Públicas* en la qual l'alcalde podria veure que havia executat «las más importantes obras de hormigón armado (de dicho material será ese puente) realizadas no solo en España sino en el mundo y eso es garantía de que han de quedar ustedes plenamente satisfechos del puente futuro». Una vegada llegides aquestes paraules, no hem de oblidar les d'Ibarra, que reflectien el desconeixement de la societat davant la incertesa de resultats del nou material, perquè, segons li sembla, les obres «que conocemos, construidas con ese material, no ofrecen nunca la solidez ni la estabilidad de una obra de cantería, o de hierro, digan lo que digan los partidarios del cemento, [...] un material que por su naturaleza, se presta a levantar pronto y fácilmente un edificio cualquiera propio para obras de corta vida».⁸⁰ A més de la desconfiança popular, l'Administració tenia molta precaució en la introducció d'innovacions. Quan els enginyers d'Obres Públiques d'Alacant van haver d'informar dels projectes del concurs del pont sobre el Vinalopó «desconocían prácticamente el hormigón armado».⁸¹

Però els enginyers de principis de segle XX no van ser reaccionaris davant el progrés, mantenien vius els principis il·lustrats que havien format els enginyers de les generacions anteriors. Adoptaren el formigó

⁷⁷ Patrici FALCÓ i Miquel ORS, *Elx (I. La ciutat)*, Elx, 1994, p.191.

⁷⁸ J. R. NAVARRO VERA, «El Pont Nou y la historia de la ingeniería», *Información*, 16-11-1984.

⁷⁹ AME, llig. 180, núm. 82.

⁸⁰ P. IBARRA RUÍZ, «Para el tercer puente», *La Semana*, Elx, 12-06-1910.

⁸¹ J. R. NAVARRO VERA, *Carreteras...*, p. 19.

armat com el nou material de l'obra pública i l'aplicaren als nous ponts que alçaven arreu de la geografia espanyola per a servir a les carreteres que expandien les comunicacions d'un país que a penes es deixava apuntar a la modernitat. Aquesta la portaren professionals com Luiña. En una fotografia que es conserva d'ell,⁸² es pot veure un home orgullós de l'aventura que ha començat o que està a punt de començar, un d'aquells homes del XIX que es llançaven de cap, sense pensar en el risc d'una empresa que qualsevol altre prendria com una bogeria, però que ell, si ens refiem de la fermesa en la seua mirada, podia demostrar racionalment que aconseguiria. I ho aconseguí, en aquest cas. Van ser precisament aquells elements que el forjaven el que van fer possible una obra bella, per la seua senzillesa, alhora que útil, per travessar la pregona rambla amb 22 metres d'alçada màxima sobre rasant i 78 metres de longitud.

«El nuevo puente-viaducto de Elche, sobre el río Vinalopó, se compone de un tramo central abovedado, de 50 metros de vano, rebajado al 1/4, que es actualmente el más importante de España de esta clase, y dos tramos rectos laterales, de 12 metros de luz. Los tres tramos de hormigón armado y se apoyan en estribos de fábrica.»⁸³ La càrrega de la sola, d'espessor mitjà 0,16 metres i 7,30 metres d'amplària —originàriament, 5 metres per la calçada central i 1,15 metres per a cada voravia—, es transmet a la volta mitjançant 10 diafragmes transversals de formigó armat, 5 a cada costat del punt més alt de l'arc, que tenen 0,40 metres d'espessor, i terminen en columnes aïllades, entre les que se situen les baranes. «Sobre los estribos de la bóveda se alzan dos elevados pilarotes de mampostería y sillería, cuyos extremos sirven de asiento a cuatro remates decorativos de sillería; las coronaciones de estos remates son de estilo morisco, como muchas construcciones de Elche, que conservan huellas de la dominación árabe.»⁸⁴ Aquests remats sostenen els quatre fanals de ferro forjat, material que no havia estat completament desterrat de la construcció i que encara servia per als treballs més acurats de l'arquitectura, com ara els treballs de forja, en una bona època per als detalls ornamentals. Així li va quedar el pont a Luiña, l'única obra de formigó armat durant moltíssims anys a Elx, on se seguiria construir amb la maçoneria i els carreus, i també el ferro.

VII. CONCLUSIONS

No es va traure partit de l'experiència del nou pont, o com a mínim no una experiència immediata. Els arquitectes il·licitans van tardar molts anys a utilitzar el formigó armat, encara que molts dels projectes que signaven estaven pensats per ser alçats amb el nou material. Serrano Peral, criat en el racionalisme, va veure com les circumstàncies depriments de postguerra obligaven el cinema Alcázar a no poder construir-se tal com va ser concebut. Però, tampoc la construcció del pont va tenir un efecte



⁸² «Reportaje fotográfico de un siglo», *Información*, 13-8-1975.

⁸³ ANÒNIM, «Nuevo puente...», p. 207.

⁸⁴ *Ibidem*.



sobre el nou barri. El diari *La Defensa* va ser dels més crítics, s'esperaven edificis fets amb «el moderno arte de la edificación»,⁸⁵ que resolgueren els problemes d'habitatge alhora que embelliren la ciutat. Solament aparegueren bons exemples d'arquitectura als voltants del pont, tant a un costat com a l'altre: l'edifici d'habitatges a l'embocadura de la plaça de Baix (1920, A. López, arq.) o la Casa Falcó (1941-1952, S. Pérez Aracil, arq.). D'aquesta manera, el pont, més proper a l'arquitectura de la vila i del barri del Salvador, resultava deslligat de l'eixample que va permetre impulsar arran de la seua construcció. Era un pont no solament desitjat i promogut per la burgesia local per traure rendiments econòmics d'uns terrenys a l'altra banda del riu, sinó un pont que pertanyeria al seu territori vital.

El pont de Canalejas havia nascut des del poder civil, al contrari que el pont de la Mare de Déu, que nasqué per una pressió eclesiàstica. Però, com el de ferro, amb una clara i única finalitat, va ser un pont al servei dels interessos dels nous mitjans de comunicació, en aquest cas, el cotxe, del qual es podien traure també grans beneficis. Així doncs, el 1926 es concedeix llicència per instal·lar un aparell d'assortidors de gasolina a la voravia que existeix a l'esquerra de l'entrada al pont.

El pont Nou no va portar ni la moderna tècnica constructiva ni el modernisme arquitectònic, sinó que va assentar les bases de la modernitat en la consecució ràpida de diners per una burgesia que aleshores ja havia gosat, fins i tot, utilitzar els horts com a terreny apte per a la construcció. La nova ciutat contra el poble vell. Vegem, si no, al calendari de l'empresa Sánchez Riquelme de l'any 1975 ressaltava una fotografia, en la qual «desde el puente de la Virgen hasta el del Ferrocarril se nos muestra, con la exuberante vegetación y el contraste del Elche viejo con el nuevo, una estampa elogiosa del pujante núcleo urbano local»,⁸⁶ un dels productes, si més no, de la ciutat real que avança imparable i oculta per la ciutat enyorada als calendaris i les postals.

Amb tot i això, aquesta obra pública va acabar seduïnt fins i tot Ibarra, que confiava poc en la memòria d'aquells il·licitans contemporanis i dels seus hereus, per als qui atrapava l'ànima del pont dins les ampolletes amb les tires de pergamí. Però, fins a quin punt –que és el mateix que dir durant quants anys– la utilització continuada del pont Nou al culte automobilístic a la ciutat, garantirà la conservació d'un cos arquitectònic tan bonic?

BIBLIOGRAFIA

- CASTAÑO I GARCÍA, Joan, *Un segle de cultura a Elx*, Ajuntament d'Elx, col. «Temes d'Elx», Elx, 2001.
- COVES NAVARRO, José Vicente, *El ferrocarril en Elche (1845-1990)*, Ajuntament d'Elx, col. «Temes d'Elx», Elx, 1993

⁸⁵ *La Defensa*, Elx, 11-11-1923.

⁸⁶ *Información*, 10-2-1975.

GOZÁLVIZ PÉREZ, Vicente, *La ciudad de Elche. Estudio geográfico*, Departament de Geografia de la Facultat de Filosofia i Lletres, Universitat de València, València, 1976.

JAÉNI URBAN, Gaspar, *Guia de l'arquitectura i de l'urbanisme de la ciutat d'Elx*, vol. III i IV, COACV, Alacant, 1978-1983 (inèdit).

—«L'urbanisme a la ciutat d'Elx durant els últims cent anys», en José LÓPEZ YEPES (ed.), *Cien años de la historia de Elche y de su Caja de Ahorros (1886-1986)*, Caja de Ahorros de Alicante y Murcia, Elx, 1986, p. 177-207.

—*Guia de l'arquitectura i l'urbanisme de la ciutat d'Elx*, COACV-Conselleria de Educació, Cultura i Ciència-Ajuntament d'Elx, Alacant, 1989.

—*Formació de la moderna ciutat d'Elx: 1740-1962. Del pont i Raval de Santa Teresa al Pla General d'Ordenació Urbana*, tesi llegida en la Universitat Politècnica de València, 1990 (inèdita).

—(dir.), *Guia de arquitectura de la provincia de Alicante*, Institut de Cultura «Juan Gil-Albert», Alacant, 1999.

NAVARRO VERA, José Ramón, «El Pont Nou y la historia de la ingeniería», *Información*, Alacant, 16-11-1984.

—«El patrimonio de las obras públicas», *Canelobre*, 3 (1985), Alacant.

—*Carreteras y territorio: la provincia de Alicante en la segunda mitad^o del siglo XX*, Institut de Cultura «Juan Gil-Albert»-Conselleria d'Obres Públiques, Urbanisme i Transports, Alacant, 1994.

RAMOS FOLQUÉS, Alejandro, *Historia de Elche*, Picher, Elx, 1987 (2a ed.).



AGRAÏMENTS

José Manuel Cámara, Julio Sagasta i Gaspar Jaén, que em recordà les boniques flors de la barana.

DEDICATÒRIA

A mon germà, que em prestà les seues curoses mans i els seus delicats ulls molts divendres del passat hivern.