

INMACULADA

La arquitectura industrial en la obra de Demetrio Ribes. Hacia una arquitectura racionalista

AGUILAR CIVERA

La arquitectura industrial. Una arquitectura de nuestro tiempo

¹ I. Aguilar Civera, *Arquitectura Industrial. Concepto, método y fuentes*, Valencia, Diputación de Valencia, 1998.

Si definimos «Arquitectura Industrial»¹ como aquella que tiene una finalidad explotativa, industrial, viva expresión del comercio y que tiene su fundamento en unas necesidades socio-económicas determinadas por la revolución industrial, esta definición reúne a todos aquellos edificios construidos o adaptados a la producción industrial cualquiera que sea o fuese su rama de producción: textil, química, metalúrgica, agroalimentaria, papelera, tabacalera, naval, etc. así como todo lo referido a la extracción de materias primas. A su vez, la arquitectura industrial no es sólo la arquitectura de edificios de uso genuinamente industrial, sino también la de aquellos edificios con finalidad explotativa y que son concebidos con unos modelos de pensamiento y praxis derivados de los paradigmas de la era mecánica, que lógicamente vinieron íntimamente relacionados con la aparición en el mercado de nuevos materiales preparados por la propia industria como el hierro, el acero o el hormigón armado, y con la aparición de nuevas tipologías arquitectónicas que surgieron como resultado de las nuevas necesidades de la sociedad industrial (mercados, mataderos, estaciones...). Lo mismo podemos decir de los puentes, canales, ferrocarriles, metropolitanos, comunicaciones, conducción de aguas

potables, suministro de gas y electricidad, es decir, de todas aquellas infraestructuras que podemos definir como equipamiento técnico al servicio de las colectividades y por lo tanto la llamada Obra Pública. Así mismo, los inmuebles de habitación, obrera fundamentalmente, su estudio sociológico y urbanístico es indisoluble del fenómeno de la industria y por lo tanto de la Arquitectura Industrial.

Lógicamente, esta definición amplía el sentido hasta hoy de la arquitectura industrial. Ella abarca otros sectores como la extracción y distribución del agua, la energía (gas, electricidad y petróleo), el transporte (ferrocarril, carretera, marítimo, aéreo y público urbano), las comunicaciones (telégrafos, correos y teléfonos) y el comercio. Ciertamente, si pensamos en la arquitectura tanto de una industria, como de un puente, una estación, un comercio, un mercado, una vivienda obrera, un depósito, observamos que todas ellas se rigen a través de tres nuevos factores de la era mecánica, factores que surgen de la ciencia, de la industria y del mercado.

Por ello, primero debemos hablar de la influencia de la ciencia y en concreto de los paradigmas propuestos un siglo antes por la Mecánica clásica de Newton. Estos paradigmas preveían que la complejidad de un fenómeno pudiera siempre reducirse, a la sencillez de sus elementos constitutivos, a unas relaciones causa-efecto, y finalmente que este sistema pudiera ser contemplado en su globalidad por un observador. Este pensamiento fue modelo para toda actividad que deseara llamarse racional y científica. Durante un periodo significativo, ciencia, técnica e industria pensaban y actuaban en base a estos mismos paradigmas. En arquitectura estos modelos de pensamiento nos hablan de funcionalidad, de racionalidad, de transparencia y de sinceridad en el arte de la construcción.

En segundo lugar, será la propia revolución industrial la que provocará unos nuevos conceptos vitales e ideológicos, como son la economía, la intercambiabilidad, la compatibilidad, la facilidad de servicio, la precisión en el tiempo. Conceptos que ya venían asumidos por la máquina y la industrialización, máquina que no es sólo un dispositivo concreto o un ingenio, sino una máquina social, una organización racional de la producción. Esta influencia de la industrialización en la arquitectura nos permite analizar en su contexto la arquitectura prefabricada, la arquitectura estandarizada y la arquitectura de ensamblaje.

En tercer lugar, el mercado. Uno de los cambios más importantes de la revolución industrial es también una cuestión de cantidad frente a una posible calidad artesanal. La producción masiva de cualquier objeto, material, máquina, artefacto, es la finalidad de cualquier empresa productiva.

Producción que debe entrar en un mercado para completar su ciclo. El mercado es por lo tanto un factor decisivo para conseguir unos claros beneficios en la empresa. El mercado, a su vez, será cada vez más competitivo. La empresa deberá comprometerse con un comercio, donde identidad, control de calidad, previsión anticipada de la acción serán sus aspectos relevantes. Nace el catálogo comercial y con él la arquitectura de catálogo, nace la arquitectura de empresa y con ella el lenguaje o estilo que adopta una empresa para crearse una identidad propia.

A través de estos tres factores del nuevo pensamiento de la era mecánica podemos observar las características básicas de la arquitectura industrial. Características que definen una arquitectura que da sus primeros pasos con las fábricas textiles, fábricas de pisos de estética manchesteriana y que durante el siglo XIX y primeras décadas del siglo XX, proponen unos nuevos criterios y conceptos arquitectónicos que anticipan la arquitectura del movimiento moderno.

Los nuevos planteamientos de esta arquitectura industrial decimonónica son ajenos a aquel contexto arquitectónico-cultural y al pensamiento artístico de su época, sin embargo, como ya vaticinaban Reynaud² y Daly³ nos darán las pautas de estos preludios racionalistas. No en vano, el propio Walter Gropius asimila el carácter de esta arquitectura industrial en sus primeras obras e incluso en 1913 escribió su texto programático «*El arte en industria y comercio*»⁴, acompañado de una separata de siete páginas con ilustraciones de las fábricas y elevadores de grano de Búffalo. Este no es un caso único, pues los arquitectos de nuestra vanguardia mostraron igualmente un gran interés por la obra del ingeniero, revertiendo en ella la nueva mirada arquitectónica. Juan de Zavala, firmante con García Mercadal de la Declaración de Sarraz en Suiza en 1918, junto con Le Corbusier, H. P. Berlage, V. Bourgeois, H. Meyer, entre otros, comentaba en 1945 en su texto titulado *La arquitectura*: «Si el origen remoto de las nuevas teorías relativas a la arquitectura hay que buscarlo en las construcciones de ingeniería del siglo XIX, es también en obras de ingeniería donde el hormigón armado encuentra su medio de expresión más poderoso, y son ellas, además, el más fuerte apoyo, ya que no el punto de partida, que utiliza la llamada "arquitectura moderna" en sus aplicaciones racionalistas»⁵.

Pensemos que estas características fueron las que llamaron la atención de Gropius, de Le Corbusier, de Mendelshon, de Bruno Taut, de Curt Behrendt, en sus textos programáticos sobre arquitectura moderna. La verosimilitud, la regularidad, las formas puras y básicas, las geométricas y abstractas, la aplicación de una arquitectura científica, su lógica y magnífica construcción, la expresión exacta de la forma, libre de todo efecto casual, la claridad

² L. Reynaud, *Traité d'Architecture*, París, 1850, pp. 517-518

³ C. Daly, *Revue de l'Architecture et des Travaux Publics*, París, 1846, p. 511

⁴ W. Gropius, «*Die Entwicklung Moderner Industriebaukunst*», en *Jahrbuch des Deutschen Werkbundes*, 1913

⁵ J. de Zavala, *La arquitectura*, Madrid, Pegaso, 1945, p. 58

de contraste, la articulación ordenada en la disposición de cada elemento, son las reglas básicas de la arquitectura industrial y serán los modelos que los arquitectos europeos anhelaban para su futuro arquitectónico. Así Le Corbusier, en la revista *Esprit Nouveau* nos comenta: «No en busca de una idea arquitectónica, sino guiados simplemente por las necesidades de una demanda imperiosa, la tendencia de los ingenieros actuales se dirige hacia las líneas generadoras y reveladoras de los volúmenes; ellos nos muestran el camino y crean los hechos plásticos, claros, límpidos, que dan solaz a nuestros ojos y proporcionan el placer de las formas geométricas a nuestra mente. Así son las fábricas, los alentadores primeros frutos de la nueva era. Los ingenieros actuales están en concordancia con los principios que Bramante y Rafael aplicaron hace mucho tiempo» (1920). Tema que vuelve a plantear en su famoso texto *Vers une Architecture*⁶: «Los prototipos industriales se convirtieron en modelos literales para la arquitectura moderna, mientras que los patrones arquitectónicos históricos eran sólo analogías seleccionadas por algunas de sus características. Por decirlo de otro modo, las construcciones industriales suponían un estilo correcto, los edificios históricos, no» (1923).

⁶ Le Corbusier, *Hacia una arquitectura* (1923), Buenos Aires, editorial Poseidón, 1964.

Hacia una arquitectura racionalista. Demetrio Ribes y sus edificios industriales

Determinados conceptos como el de la razón, la función, la prefabricación, la estandarización, la adición o el ensamblaje, irrumpen en el mercado de la arquitectura industrial del siglo XIX creando unas nuevas nociones arquitectónicas que marcarán una ruptura insalvable con respecto a otros tiempos pasados; éstas están claramente relacionadas con el uso de nuevos materiales, con un programa definido en respuesta de sus necesidades sociales, productivas y económicas, y con un pensamiento racional y funcional de la obra arquitectónica.

Sondear el origen de nuevos conceptos como lo racional, lo funcional, la valoración de los materiales y de los sistemas constructivos, la adecuación al programa, a las necesidades, a la economía, será la base para poder plantear estos preludios del racionalismo. Por ello, hablar de los preludios del racionalismo sería, por lo tanto, hablar de las diferentes actuaciones realizadas en la arquitectura del ingeniero y en la arquitectura industrial del siglo XIX. Y si nos centramos en el mundo de la teoría arquitectónica estas nuevas nociones aparecen paulatinamente en los primeros años del siglo XX.

Al analizar la obra teórica y práctica del arquitecto Demetrio Ribes, podemos valorarlo como una de las primeras figuras españolas que

desde campos diversos plantea ya las bases de esta nueva arquitectura. Estos campos son: sus planteamientos teóricos, su práctica en la arquitectura industrial y el empleo del hormigón armado. Es una figura en la que se conjuga cultura y recursos técnicos. Demetrio Ribes, será un personaje clave en el devenir histórico de la arquitectura, iniciador del racionalismo en Valencia.

El perfil predominante de la obra arquitectónica de Demetrio Ribes debemos enmarcarlo dentro de esta clasificación de arquitectura industrial. Los edificios para la industria (talleres, almacenes, fábricas) y las nuevas tipologías (arquitectura ferroviaria, oficinas, garaje, gran almacén, pabellón de exposición) son un capítulo fundamental en su obra y posiblemente el más importante y fructífero. La doble formación científica y artística en su juventud, se hace más patente cuando analizamos su producción arquitectónica industrial.

7 I. Aguilar Civera, *Demetrio Ribes, arquitecto (1875-1921)*, Valencia, Conselleria d'Infraestructures i Transports, Generalitat Valenciana, 2005.

Pero conozcamos, a grandes rasgos, la trayectoria de Demetrio Ribes⁷. Demetrio Ribes consiguió el título de arquitecto en 1902. Ese mismo año fue contratado como arquitecto de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte, puesto que ocupó durante toda su vida, de ahí que algunas de sus mejores obras sean de arquitectura ferroviaria, como los edificios gemelos de la estación de Príncipe Pío en Madrid, la estación del Norte de Valencia y la estación del Norte de Barcelona. Estas obras son bellos ejemplares de la corriente modernista secesionista. Aparte de actuar como arquitecto libre en el ensanche y casco antiguo de la ciudad de Valencia construyendo viviendas de renta, en 1916 funda una empresa constructora especializada en Hormigón Armado, llegando a ser uno de los pioneros en el uso de este material en la construcción. Esta nueva faceta de constructor y su profunda relación con el mundo de la ingeniería, provocó una evolución de su obra hacia las formas simples y severas, depuradas y sin aditamentos ornamentales. Evolución que culmina con dos edificios singulares, primeros ejemplos de las corrientes racionalistas, los Almacenes Ernesto Ferrer y la Vivienda unifamiliar en Eugenia Viñes, ambos en Valencia, construidos en fecha tan temprana como 1918. Muere en 1921, muy joven, sin dejar escuela y demasiado pronto para encuadrarlo en el movimiento moderno que tuvo su aparición en España en los años treinta.

Entre los edificios para la industria realizados por Ribes podemos citar: los pabellones en la carretera del Pardo en Madrid (1907-1909) para los talleres de E. Grasset; el almacén de abonos en la calle Maderas, en Valencia (1913) para José Campos; el edificio interior de la fábrica en la calle del Río, en Valencia (1915) de la Sociedad Anónima Unión Española; los almacenes en la carretera de Montcada, Valencia (1918)

para Simón Casanova; y el taller-oficina para su empresa constructora en la calle Teruel, Valencia (1919).

En esta arquitectura para la industria, básicamente nos encontramos con la tipología elemental de la nave industrial. Uno de los elementos de mayor importancia en esta tipología es el sistema de cubiertas, el espacio diáfano y la buena iluminación. En estas construcciones, Ribes utiliza fundamentalmente para las cubiertas cerchas metálicas, tipo inglés con o sin pendolón⁸ o tipo Polonceau doble⁹, con tirante recto. Las dimensiones no suelen ser excesivas pues se encuentran entre los 8 metros hasta los 18 metros, apoyadas sobre pilares de hierro o sobre los propios muros de mampostería o ladrillo. Es también interesante la cubierta tipo De Dion que utiliza en una de las naves de los talleres metalúrgicos E. Grasset en la carr. del Pardo en Madrid. A partir de 1917, podemos encontrarnos con alguna estructura de hormigón armado y alguna cubierta plana, dándonos ya la imagen de fábrica diáfana, tal como la definía Banham, como en la reforma que realiza en la travesía de las Atarazanas para Pedro Arroyo¹⁰.

Las fachadas suelen ser sobrias de composición tripartida, a veces cobijada bajo un gran arco rebajado como en el pabellón de la carretera del Pardo en Madrid. En ellas siempre marca la estructura, que utiliza a su vez para componer y modular los largos laterales. Merece especial interés la fachada del almacén de abonos de José Campos en la calle Maderas, por su factor estético, posible reflejo de la competencia de este sector en las proximidades del puerto, o el clasicismo severo de los almacenes de la carretera de Montcada o de su taller-oficina.

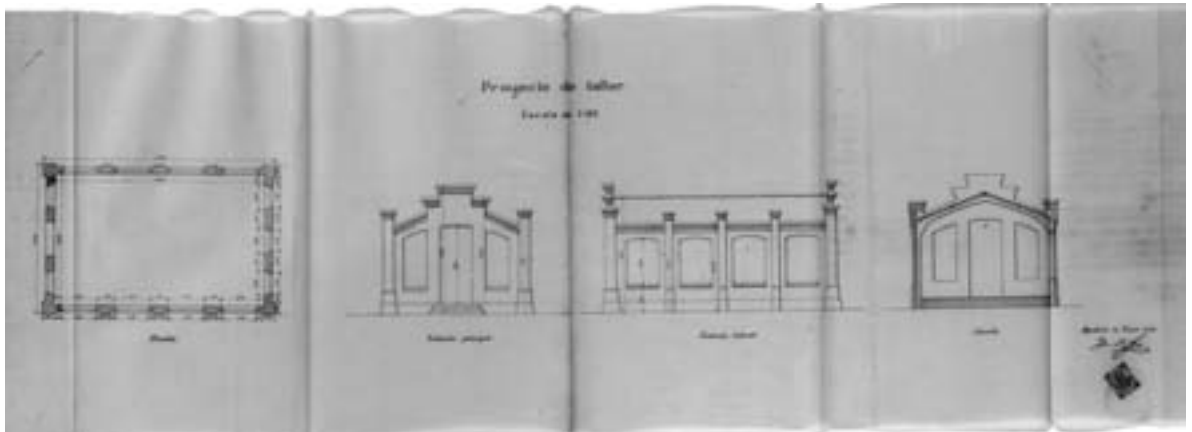
⁸ La cercha metálica tipo inglés la encontramos en las tres cubiertas que realiza en la calle Montcada para Simón Casanova, con pendolón y lucernario, mientras que en la nave del camino de Barcelona se utiliza sin pendolón.

⁹ El tipo Polonceau doble es utilizado por Ribes en el almacén de José Campos en la calle maderas. Esta nave es la de mayor envergadura: 18'30 × 36 metros.

¹⁰ La reforma consistió «en la demolición de la cubierta de la segunda crujía del almacén con objeto de suprimir pilares de apoyo reconstruyéndola en mayor superficie, según se indica en los planos, y la colocación a línea de la fachada a la travesía de Calabuig. Los muros se harán de mampostería y ladrillo, y los apoyos de la nueva cubierta, así como también ésta, de hormigón armado». Memoria presentada por el arquitecto Ribes, acompañada del proyecto de reforma, 19 de agosto de 1919, A.M.V. 01-14589.

01.

Proyecto de pabellón de calderería. Sección. A.S.A. Archivo de la Villa de Madrid.





02.
Almacén en la calle Maderas.
Estado actual. Fondo CDR.

¹¹ Este edificio, ya derribado, formará parte, años después, del interesante complejo industrial de la S.A. Cross, hoy en ruina.

Singular es la obra que realiza para la fábrica de la Sociedad Unión Española, de fábricas de abonos, de productos químicos y de superfosfatos. Ribes realiza un edificio destinado a la concentración de ácido sulfúrico por el procedimiento Kessler, siguiendo exactamente las pautas de un modelo francés¹¹.

Estos almacenes pueden ser consideradas obras menores, sobre todo si contemplamos la actividad más conocida de Demetrio Ribes como arquitecto de la Compañía del Norte, donde talleres, almacenes y cocheras eran algunas de las obras que continuamente debía de proyectar y dirigir. Espacios diáfanos, máximo aprovechamiento, economía de medios, solidez estructural, funcionalidad, racionalidad, iluminación cenital son algunos de los factores característicos de esta arquitectura y que se reflejan sin duda en todas estas obras.

¹² D. Ribes, «La tradición en la arquitectura. Escrito después de leer el trabajo de Leonardo Rucabado tratando el tema...», *Arquitectura y Construcción*, 1918, pp. 21-28. Este número de la revista incluye también la comunicación de Ribes presentada en el VI Congreso Nacional de Arquitectos, pp. 21-25.

El sistema mecánico es el problema fundamental a resolver, y como él mismo nos advierte en sus escritos, éste es uno de los principales elementos de la arquitectura: «La fisonomía, el carácter de nuestras construcciones, depende por fuerza en primer lugar del desarrollo de nuestros conocimientos mecánicos y de la aplicación con arreglo a los mismos de los materiales que disponemos; en segundo de la acomodación de nuestras edificaciones a las necesidades que nos impone el progreso de nuestra civilización». ¹² Es decir, nos define la arquitectura como un sistema mecánico sometido a

las características de los materiales, con un programa y una función a cumplir.

Las nuevas tipologías son el resultado de las nuevas necesidades propuestas por la ciudad industrializada. Forman parte de esta arquitectura industrial no sólo por resolver estas necesidades socioeconómicas, sino también por el uso de esos nuevos materiales y porque son, a su vez, parte de ese equipamiento técnico al servicio de colectividades. Estas obras en la mayoría de las ocasiones adquieren cierta monumentalidad, compaginando los aspectos técnicos con los artísticos, como es el caso de la estación de Valencia, de los edificios gemelos realizados para la estación de Príncipe Pío en Madrid, o el Palacio de la Feria Muestrario de Valencia. En otros casos, como en los grandes almacenes Ernesto Ferrer, la funcionalidad y la racionalidad primaran frente al factor estético. Evidentemente este es el marco en el que se mueve la obra de Demetrio Ribes.

La estación del Norte (1906-1917) la resuelve a través de una de las directrices básicas que rigen este tipo edilicio: salida y entrada de viajeros en pabellones separados, uno en dirección normal a la vía y el otro paralelo, conformando en principio un esquema en L que se desarrollará en un esquema en U para ubicar oficinas y otros servicios; este sistema será el típico para las estaciones término. Funcionalidad, orden, recorridos, economía, son algunos de los principios que aquí se desarrollan. Factores que no le impiden desarrollar un programa ornamental de exquisito lujo donde la imagen de la empresa ferroviaria, la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España, se potenciaba con toda claridad,



03.
Estación del Norte, Valencia,
(Fot. F. Ribera, 1944).

04.
Construcción de la armadura metálica
de la estación del Norte, 1916



no sólo a través de los modernos servicios que reportaba a los viajeros, sino también a través de la imagen de potencia empresarial que se resaltaba en el conjunto arquitectónico del edificio, para el cual Ribes utilizó el lenguaje modernista, tipo secesionista, tan en boga en aquellos años. En el edificio no faltaba el hito ingenieril, una grandiosa estructura metálica que cubría andenes y vías (45 m de luz y 196 m de longitud), constituida por grandes arcos articulados sobre rótulas en el terreno, sistema que seguía el modelo empleado por Dutert y Contamin en la galería de máquinas de la Exposición Universal de 1889. Junto al gran y



05.
Estación del Norte, Valencia.
Servicio de tracción, centro de rodaje.
Fondo CDR.

monumental edificio de viajeros, Ribes se encarga de la construcción de los muelles de mercancías, del conjunto de naves para los servicios de tracción (rotondas de locomotoras, talleres y almacenes), de la pasarela de hormigón armado que cubría la zona de vías y comunicaba peatonalmente dos zonas urbanas del ensanche de la ciudad separadas por la estación.

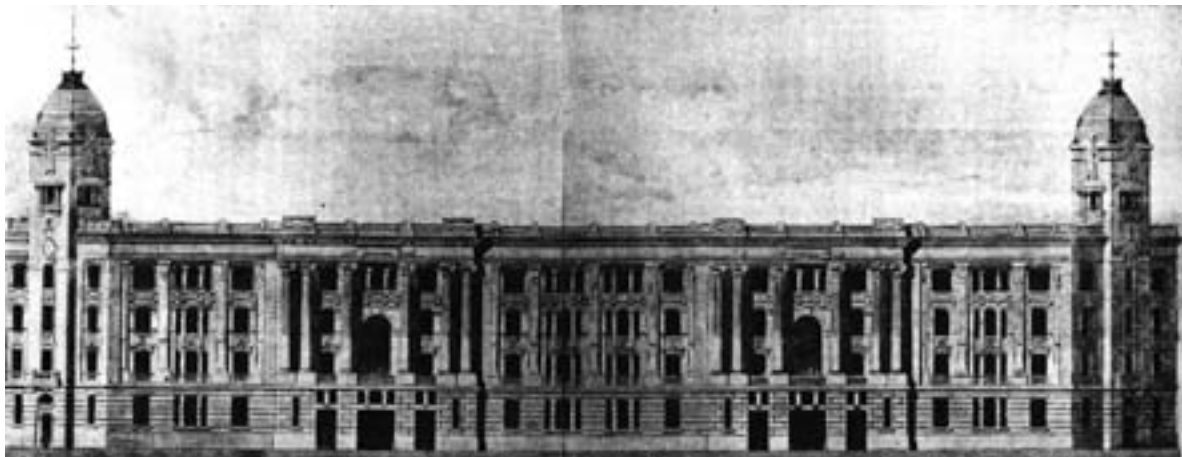
El proyecto para el Palacio de Ferias y Muestras de Valencia, en el que Ribes aparece como colaborador de Javier Goerlich, pretendía ser la sede permanente para las exposiciones industriales valenciana. Ocupaba un solar de 12.000 metros cuadrados. Una fachada continua y monumental, de corte académico muy del estilo *Beaux Arts*, envolvía los numerosos pabellones interiores, dejando patios y jardines en su interior, sistema habitual en estos edificios, donde de nuevo orden, funcionalidad, iluminación, recorridos y espacio expositivo son factores esenciales¹³. Puede llamarnos la atención el uso prolijo de huecos tripartidos y la preeminencia del hueco sobre el muro que evidencia por un lado la libertad en el uso del lenguaje clásico y por otro el deseo de dar gran iluminación al interior del edificio. Estaba concebido como un gran centro de contratación.

También, debemos citar la implantación, en una planta baja de ensanche, de un garaje con su zona de exposición y su local para venta de accesorios¹⁴. Este garaje para Agustín Marco, es de nuevo un ejemplo de la construcción de nuevos tipos arquitectónicos en la ciudad del siglo XX. La aparición de este nuevo tipo edilicio en Valencia fue una novedad en los años veinte. En 1920, pese a tener la ciudad todavía un anecdótico parque móvil, se presentan los proyectos de dos garajes, el «Garaje

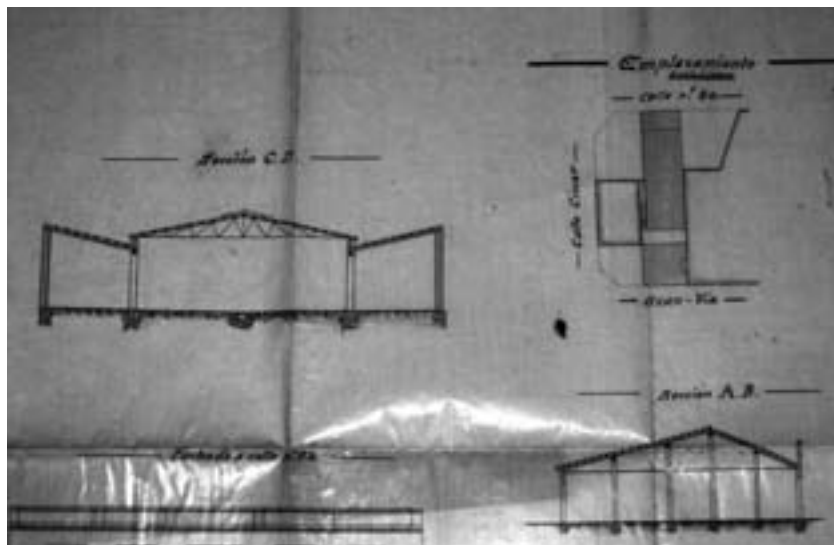
¹³ El proyecto realizado en 1918 fue elegido por concurso. La revista *La Construcción Moderna*, 1918, pp. 89-90, le dedicó un extenso comentario: «Este palacio, cuya grandiosidad destacará cumplidamente por tener su fachada principal a la más amplia e importante avenida de la población, ocupará una superficie aproximada de 12.000 m² y en sus cuatro pisos podrá contener algunos millares de muestrarios, instalándolos en inmejorables condiciones, pues en la distribución de sus dependencias se ha atendido a las necesidades que demanda la buena exhibición de las diversas clases de productos y objetos pertenecientes a los distintos grupos en que se subdivide la producción general. Varios ascensores darán cómodo acceso a todas sus dependencias, y potentes montacargas podrán elevar fácilmente los objetos a los pisos del edificio desde dos grandes patios destinados a carretería. En locales apropiados se establecerán cuantos servicios son de conveniencia, como escritorios públicos, estafeta de correos, teléfonos, sala de lectura y cuanto pueda interesar al ordenado y cómodo funcionamiento de un gran centro de contratación».

¹⁴ Proyectado en 1920 para Agustín Marco, en la Gran Vía Marqués del Turia-Conde Altea, A.M.V., E-03-12178

06.
Fachada del Proyecto para el Palacio de Ferias y Muestras de Valencia, de Ribes y Goerlich, 1918.



07.
 Proyecto de garaje «Gran Vía».
 Sección. A.M.V.



Gran Vía» de Demetrio Ribes y el «Garaje Valencia» de Emilio Ferrer. En estos proyectos se definía el tipo, sus funciones y su resolución arquitectónica. El servicio que se daba era completo, la exposición y venta de coches y accesorios eran ubicados en los locales de la fachada principal, el garaje ocupa la planta baja del patio interior de la manzana del ensanche¹⁵. Este espacio se cubría con cercha metálica tipo belga apoyada sobre pilares. Sobre éstos también se apoyan, a ambos lados, dos cubiertas simples con pendiente inclinada hacia el interior. Arquitectura comercial que responde a un nuevo mercado automovilístico en la gran ciudad.

¹⁵ D. Benito, *La arquitectura del eclecticismo en Valencia*, Valencia, Ayuntamiento de Valencia, 1983, pp. 230-231

¹⁶ Projectado en 1918 para José Torres Belda. Una vez construido pasó a la firma Ernesto Ferrer. A.M.V., 05-04283

Junto a la estación del Norte una de las obras más valoradas de este arquitecto es el edificio que construye para una ferretería al por menor en la plaza Rodrigo Botet, los almacenes Ernesto Ferrer¹⁶, gran almacén derribado en 1972. La construcción de un gran almacén como ejemplo de nueva tipología edilicia, el uso del hormigón armado y el lenguaje racionalista empleado en la composición de la fachada, son los tres aspectos más relevantes del conjunto. Con esta obra Demetrio Ribes entra en la historia de la arquitectura como el primer ejemplo de la arquitectura racionalista de Valencia y posiblemente de España.

¹⁷ N. Pevsner, *Historia de las tipologías arquitectónicas*, Barcelona, editorial Gustavo Gili, 1979, pp. 319-321

El gran almacén es un tipo edilicio nuevo que surge en la segunda mitad del siglo XIX, responde a una nueva actividad económica y comercial sin precedentes anteriores. Esta tipología surge en Boston, San Luis, Nueva York hacia 1840-45, configurándose en edificios de siete u ocho pisos de plantas diáfanos y repetitivas. A su vez, en Francia¹⁷, el gran almacén,

local formado por multitud de secciones en los que se vendía cualquier tipo de mercancía, tiene su primer gran ejemplo en el *Bon Marché*, creado en 1852 por Aristide Boucicaut, vendedor que procedía de un *magasin de nouveautés*. A partir de ese momento, se construyen diferentes edificios (*Bon Marché*, *Belle Jardinière*, *Printemps*) que dan las pautas y criterios de este nuevo tipo edilicio y de un nuevo sistema comercial. Según Giedión¹⁸, el nuevo comercio presentado en estos grandes almacenes se basaba en los precios fijos, a la vista, posibilidad de cambio de mercancías y poco margen de ganancias, tres nuevos conceptos que aseguraban la vuelta del comprador. A su vez, la arquitectura del gran almacén se acomoda a estos nuevos requisitos desarrollando un espacio abierto al interior iluminado por lucernario y alrededor de este gran patio interior las diferentes plantas, abocadas a él, dejaban a la vista el conjunto de las mercancías.

Estos criterios ayudan a comprender la distribución y organización programada por Ribes en esta construcción con destino a almacén y que una vez construido pasa a la firma Ernesto Ferrer como almacén destinado a ferretería y venta al por menor¹⁹.

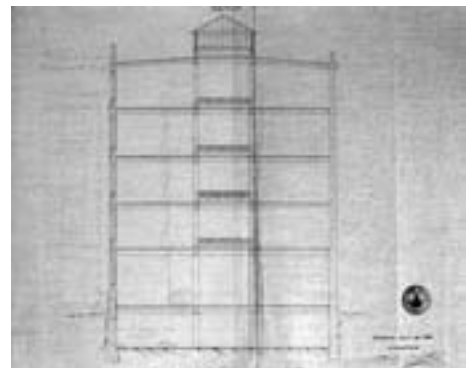
Este gran almacén constaba de cinco plantas y sótano y reunía las condiciones apuntadas por Giedión, de iluminación, fácil comunicación y posibilidad de ofrecer a un primer golpe de vista el conjunto de los artículos de venta. Respecto a la iluminación, la estructura reticulada de la fachada reducida a sus elementos de sustentación proporcionaba una máxima apertura al exterior, al estilo de los grandes almacenes existentes

¹⁸ S. Giedion, *Espacio, tiempo, arquitectura*, Barcelona, Editorial Científico Médica 1968, pp. 239-240, 248

¹⁹ A.M.V. Sección Fomento-Policía Urbana, 1918, leg. 4, exp. 167



08.
Proyecto para los almacenes Ernesto Ferrer.
Fachada. A.M.V. Archivo VTIM Arqtes.



09.
Proyecto para los almacenes Ernesto Ferrer.
Sección. A.M.V.
Archivo VTIM Arqtes.

²⁰ S. Giedion, *Espacio, tiempo, arquitectura*, Barcelona, Editorial Científico Médica 1968, p. 338.

en Estados Unidos desde mediados del siglo XIX, como los de Fairbairn construidos en 1845. Composición de fachada que se conoce como *estilo Chicago*, simple entramado cerrado por láminas de vidrio, que tuvo en la segunda mitad del siglo XIX magníficas actuaciones de mano de ingenieros como Le Baron Jenney en el edificio Leiter (1879) o en el edificio The Fair (1891) con sus esqueletos expresados exteriormente y realizadas con estructura metálica y cristal. En los Almacenes Ernesto Ferrer, Ribes utiliza el hormigón armado, nuevo material propio del siglo XX y que él llevaba empleando en la construcción desde al menos hacia un año. Al respecto debemos referirnos al gran almacén realizado en Chicago en 1908 por Montgomery, Ward & Co, según las instrucciones de Schmidt, Garden y Martín, el cual fue «*todo construido en hormigón armado: los cimientos, las columnas, los techos, las paredes*»²⁰. Diez años después, Ribes realizará algo similar en Valencia, ciudad en la que el tipo edilicio «gran almacén» y el hormigón armado como material para la construcción constituían una gran novedad.

La fachada del edificio era una retícula totalmente exenta de elementos decorativos salvo en la coronación; constituye un cuerpo formado por cinco pilares que marcan cuatro calles y que recorren sin ninguna interrupción desde el semisótano hasta la planta tercera, diferenciando entre elementos sustentantes y elementos separadores de los vanos; los forjados separaban las plantas y en cada vano se encontraban tres ventanales alargados formados por pequeñas láminas de vidrio sobre bastidores de madera. Los vanos quedan limpios, ocupados enteramente por láminas de vidrio que afirman su voluntad racionalista. Este cuerpo central, uniforme y repetitivo queda interrumpido al llegar a la suave y delgada cornisa sobre la que se levanta el último piso. Desaparecen las diferencias entre elementos sustentantes y elementos separadores, disminuye la dimensión de los soportes, afirmando la menor carga que debe soportar este último piso, es el ático, que se libera de la rígida estructura posibilitando la introducción de algún elemento decorativo. Los huecos se rematan escalonadamente, creando una greca recortada que le da cierto movimiento y realce. El edificio queda coronado prolongando los pilares del último piso por encima de la cornisa y antepecho; en el centro un gran rótulo con la firma comercial de los almacenes.

El espacio interior gira en torno al patio central de 4'50 m. x 4'50 m., situado en el centro del edificio; patio que unifica las cinco plantas abiertas al público y organizaba los recorridos interiores; los espacios son totalmente diáfanos sin ningún tipo de interrupción ni soportes intermedios. Este patio central estaba protegido por una barandilla creando una unidad espacial que dignifica y significa el conjunto, a su vez venía iluminado por un gran lucernario de idénticas proporciones,



10.
Almacenes Ernesto Ferrer.

articulando el espacio y haciéndolo más permeable e iluminando el resto de las plantas, lo que lo hacía más adaptable a su función; su situación frente a la entrada principal lo convierte en un elemento que actúa de atracción al visitante o comprador. En uno de los laterales de la fachada principal se encuentra el núcleo de escaleras y el gran montacargas tan necesario en este tipo de edificios.

Podemos observar que todo el edificio está realizado con vistas a la función que desempeña: almacén y venta al por menor. Concepto espacial, iluminación y diafanidad en las plantas serán las claves para el buen funcionamiento de la actividad comercial desarrollada. Es un edificio equilibrado, coherente, donde los aspectos formales, funcionales y constructivos coexisten, se complementan y se integran. La ausencia de decoración, la severidad de la composición reticulada de la fachada, la diafanidad de las plantas, la articulación del espacio interior a través del patio central, la importancia de obtener un espacio bien iluminado y ventilado, son algunos de los requisitos que se exigen a la arquitectura del movimiento moderno. Demetrio Ribes, diseña un edificio en el que consigue potenciar las ventajas y características del nuevo material, el hormigón armado y consigue dotarlo de un lenguaje coherente con sus propiedades.

Ya anteriormente he comentado la importancia de la arquitectura industrial en el advenimiento del movimiento moderno; estas naves modestas, estos edificios comerciales, estos grandes monumentos ferroviarios, fue el camino donde la arquitectura inició su aprendizaje hacia una arquitectura racionalista, desligada cada vez más de historia y de la tradición, pero más próxima a las necesidades reales de la sociedad, la economía, la producción, el mercado y el comercio. Más reales en cuanto a la aceptación de las ventajas de los nuevos sistemas constructivos y los nuevos materiales producidos por la propia industria moderna, más funcionales en cuanto a la adaptabilidad de la finalidad de los edificios, y más racionales en cuanto a la sinceridad y transparencia con que se usaban materiales y nuevos sistemas de construcción. Esta faceta fue asumida por la figura de Ribes con toda normalidad, debido a su formación, a su actividad en una empresa dedicada al transporte por ferrocarril y a su larga colaboración con ingenieros (E. Grasset y J. Coloma) con los que mantuvo una gran relación personal y profesional.