

Discusión y problemática profesional en torno a la arquitectura del hierro en la segunda mitad del siglo XIX: el proceso constructivo del Mercado del Val (Valladolid)¹

Francisco J. Domínguez-Burrieza².

Recibido: 22 de septiembre de 2022 / Aceptado: 29 de enero de 2023

Resumen. En 1878, el arquitecto municipal de Valladolid, Joaquín Ruiz Sierra, firmaba el proyecto del único mercado de hierro decimonónico que todavía hoy se conserva, aunque muy transformado, en la ciudad de Valladolid: el del Val. Su proceso de construcción fue tan problemático como interesante desde una perspectiva histórica, social, política, constructiva y artística.

Hemos realizado un estudio detallado sobre esta cuestión concreta que, contextualizada y manejando documentación inédita, ofrece nueva información sobre el desarrollo arquitectónico en Valladolid durante el último cuarto del siglo XIX y permite conocer mejor, a nivel nacional, una parte de nuestra arquitectura del hierro desde un punto de vista histórico y técnico. Diferentes investigaciones han considerado el mercado del Val uno de los más interesantes del siglo XIX en España. Así, en torno a él, este trabajo, basado en el enfrentamiento entre arquitectos, poder político y una sociedad cuya opinión pública era manejada por la prensa, estudia la defensa de la individualidad creativa de una obra arquitectónica.

Palabras clave: Arquitectura del siglo XIX; arquitectura del hierro; Mercado del Val; Joaquín Ruiz Sierra; Jerónimo Ortiz de Urbina y Teodosio Torres.

[en] Discussion and professional problems surrounding iron architecture in the second half of the 19th century: the construction process of the Val market (Valladolid)

Abstract. In 1878 the municipal architect of Valladolid, Joaquín Ruiz Sierra, signed the project for the only nineteenth-century iron market that remains today, though transformed, in Valladolid: the Val market. Its building process was both problematic and interesting from historical, social, political, constructive, and artistic perspectives.

Our paper offers new information about the architectural development in Valladolid in the last quarter of the nineteenth century, thanks to the study of unpublished documents. In addition, it provides a better understanding of our national iron architecture, from historical and technical approaches. Many researchers point out the Val market as one of the most interesting examples of nineteenth-century iron architecture. Thus, our paper focuses on it and its context, marked by the confrontation between archi-

¹ Trabajo financiado y realizado en el marco del Grupo de Investigación Reconocido (G.I.R.) IDINTAR “Identidad e intercambios artísticos. De la Edad Media al Mundo Contemporáneo” de la Universidad de Valladolid. Investigador de varios proyectos I+D+i, entre los cabe destacar el actual “En el Palacio y en el Convento. Identidades y cultura artística femeninas en Castilla y León durante la Edad Moderna” (PID2019-111459GB-I00).

² Universidad de Valladolid
E-mail: franciscojavier.dominguez@uva.es
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-6865-6861>

pects, political authorities, and a society whose public opinion was manipulated by the press, studying the defense of the creative individuality of architectural work.

Keywords: 19th century architecture; Iron architecture; Val market; Joaquín Ruiz Sierra; Jerónimo Ortiz de Urbina and Teodosio Torres.

Sumario: 1. Introducción. 2. Los primeros problemas constructivos del mercado: columnas y desvío de líneas. 3. Primer informe de los arquitectos Jerónimo Ortiz de Urbina y Teodosio Torres. 4. Segundo informe de Ortiz de Urbina y Torres y respuesta de Ruiz Sierra. 5. La prueba de carga. 6. El final de Ruiz Sierra como arquitecto municipal de Valladolid. 7. Conclusiones. Referencias.

Cómo citar: Domínguez-Burrieza, F. J. (2023). Discusión y problemática profesional en torno a la arquitectura del hierro en la segunda mitad del siglo XIX: el proceso constructivo del Mercado del Val (Valladolid), *Arte, Individuo y Sociedad*. 35(2). 521-542. <https://dx.doi.org/10.5209/aris.83879>

1. Introducción

Durante la segunda mitad del siglo XIX, sobre todo con el desarrollo urbanístico, la aplicación de planes generales de alineaciones y la materialización de proyectos de ensanches en muchas ciudades españolas, surgieron continuos enfrentamientos entre arquitectos por defender los intereses de sus clientes frente a las necesarias expropiaciones –al mismo tiempo que, profesionalmente, defendían los suyos propios–. En este tipo de controversias solían mediar peritos terceros que intentaban dar luz a aquello que, en muchas ocasiones, parecían argumentar con sentido y lógica ambas partes. En esta línea existen discusiones entre arquitectos particulares o entre particulares y técnicos de la administración –municipal o provincial, principalmente–, con dictámenes finales muy diversos en ambos casos.

Sin embargo, el presente estudio de caso resulta interesante desde varios puntos de vista. Primero, porque los profesionales que intervinieron disertaron sobre la validez de elementos, sistemas y diseños ingenieriles y arquitectónicos aplicados a una nueva tipología, de gran relevancia durante la segunda mitad del siglo XIX, como fue el mercado de hierro. Segundo, porque el enfrentamiento y la discusión profesional entre arquitectos acabó con la carrera como arquitecto municipal de Valladolid, después de nueve años al frente de la sección de obras del Ayuntamiento, de Joaquín Ruiz Sierra (1873–1882), pese a que los resultados de las pruebas que se practicaron para demostrar la solidez de su edificio –el mercado del Val, que con tanta vehemencia defendió– acabaran por darle la razón. Y tercero, porque en el problemático proceso constructivo del mercado del Val –1878–1882–, además de los arquitectos también fueron parte esencial de las discusiones que se desarrollaron en ese tiempo las opiniones y voluntades de los capitulares del Ayuntamiento, influidos –y a veces hasta instigados–, a su vez, por una prensa que trataba de construir una opinión pública.

El del Val, como puede comprobarse a través de los estudios que han tratado los proyectos de mercados de hierro decimonónicos en España, es uno de los más interesantes (Castañer, 2004) y de los pocos que hoy todavía permanecen en pie (Navascués, 1993, p. 420; 2007, pp. 244 y 246).

2. Los primeros problemas constructivos del mercado: columnas y desvío de líneas

El 8 de enero de 1878, el arquitecto municipal de Valladolid, Joaquín Ruiz Sierra, firmaba un plano general del futuro mercado del Portugalete (Fig. 1). Al mismo tiempo, el arquitecto pudo levantar planos similares a este de los otros dos mercados de hierro que proyectó —el del Campillo y el del Val—, pero de ellos nada sabemos. No obstante, el conservado podría servir de imagen base para el del Val, objeto de nuestro estudio³. Así, en julio de 1878 se subastaban las obras de este último (Camino, 1982, p. 23), y tiempo más tarde, en marzo de 1880, una parte del material de hierro, procedente del extranjero —sin que sepamos exactamente su origen—, llegaba a Valladolid. El resto de las piezas metálicas procedían de la vallisoletana *Fundición del Canal* (Ortega, 2000, p. 370), quizá uno de los últimos encargos importantes recibidos por esta empresa que, según Represa y Helguera, en esas fechas atravesaba una difícil situación (1992, p. 341). Con la cimentación y el zócalo de piedra terminados, el 1 de mayo de 1880 *La Crónica Mercantil* publicaba que Ruiz Sierra había denunciado la calidad de algunas de las columnas de hierro suministradas por la *Fundición del Canal* (Ortega, 2000, p. 370). Pese a que se trataba de pequeños defectos estéticos y no de resistencia y durabilidad, la prensa afirmaba que se habían incumplido las condiciones de la contrata. El Ayuntamiento, entonces, solicitó a Ruiz Sierra que informase sobre la calidad de los materiales suministrados (Archivo Municipal de Valladolid [AMVa], Libro de Actas [LA], 21-05-1880, fol. 186r.). Lo publicado en la prensa debió confirmarlo el arquitecto, ya que pocos días después se obligó al contratista a retirar algunas de aquellas columnas, imponiéndole, además, una multa (AMVa, Chancillería [CH] 195-1, pieza 3, 02-06-1880, fol. 1v. y AMVa, LA, 07-06-1880, fol. 201).

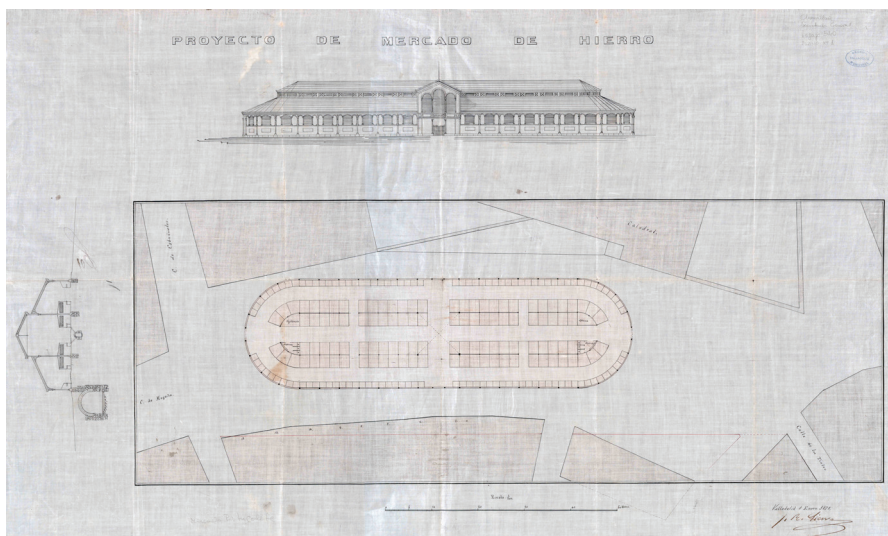


Figura 1. Joaquín Ruiz Sierra, *Proyecto de mercado de hierro* [Portugalete], 08-01-1878. (AMVa, CH 195-1, pieza 2)

³ Sobre el proyecto del mercado del Val pueden consultarse los trabajos de Virgili (1979, p. 252), Ortega (2000, pp. 370-376), Castañer (2004) y Camino (2005).

En agosto, tras una nueva inspección, Ruiz Sierra confirmaba la estabilidad de los soportes, reanudándose así los trabajos. Sin embargo, pocos días después *La Crónica Mercantil* volvía a poner bajo sospecha las columnas. Según el diario, estas no resistirían el peso de la futura cubierta (AMVa, LA, 13-09-1880, fol. 316r.; Ortega, 2000, p. 371). Algo extraño, ya que meses antes, en abril, desde el propio Ayuntamiento algunos capitulares habían asegurado que el grosor de los cuchillos de hierro soportaría sin problemas una cubierta tan ligera como la que se pretendía construir (AMVa, LA, 26-04-1880, fol. 150). A ello se sumaba una nueva denuncia, y es que, incomprensiblemente, existiría un desvío de 40 centímetros en la línea de los lados largos de la planta del mercado, algo que, con claridad, rompía con su obligado paralelismo (Ortega, 2000, pp. 370-371). Todo ello influyó en la posterior toma de decisiones y en el comportamiento de la corporación municipal hacia su arquitecto.

La desinformación en torno a las obras del mercado era más que evidente. Fue entonces, a finales de agosto de 1880, cuando se propuso que una subcomisión formada por varios concejales emitiese un informe (Camino, 2005, p. 197). Esta tan solo sirvió para solicitar que dos técnicos cualificados –arquitectos o ingenieros–, como veremos más adelante, practicasen dicha inspección (AMVa, LA, 23-08-1880, fols. 293v. y 294r.; 30-08-1880, fol. 303v.; 06-09-1880, fols. 311v. y 312r.; 04-10-1880, fol. 334v.; 02-11-1880, fol. 360r.).

Con apenas documentación gráfica, el consistorio prácticamente no tenía más información que lo que cualquiera podía ver a pie de obra, y aquella afirmación ya indicada sobre los cuchillos era una de ellas. Por esto mismo, se pidió a Ruiz Sierra la presentación del plano y la cubicación de cada uno de esos elementos, así como los cálculos de resistencia.

En noviembre, construida ya la mitad del edificio, el arquitecto seguía sin presentar la documentación (AMVa, LA, 02-11-1880, fol. 360r). Un año después, en septiembre de 1881, cuando los problemas en torno a la ejecución de las obras se habían convertido en insostenibles, se recordaba, con absoluto arrepentimiento, no haber actuado de otro modo. Se culpaba a Ruiz Sierra de no haber considerado, convenientemente, las denuncias realizadas sobre las obras: “un descuido incalificable”, según algunos concejales. El expediente, además, estaría lleno de defectos, e incluso se llegó a declarar “que la obra de que se trata [el mercado] es una verdadera monstruosidad, pues se ha llevado á efecto sin planos, sin proyecto formal, y en su ejecución aparece defectuosísima” (AMVa, LA, 19-09-1881, fol. 209v.). Todo bajo el personal manejo de Ruiz Sierra que, posiblemente y pese a que desde 1873 ejercía el cargo de arquitecto municipal –año en que se tituló (Virgili, 1979, p. 377)–, nunca debió de sentirse cómodo en Valladolid. De hecho, en 1878 compitió con Casimiro Pérez de la Riva por el cargo de arquitecto municipal de Santander –un intento de regresar a su tierra natal–, y una vez que este último fue destituido, en 1886, Ruiz Sierra ocupó, interinamente, su puesto (Sazatornil, 1996, pp. 206 y 261).

3. Primer informe de los arquitectos Jerónimo Ortiz de Urbina y Teodosio Torres

Como se ha indicado, finalmente se encargó una peritación externa a dos técnicos: los prestigiosos arquitectos Teodosio Torres y Jerónimo Ortiz de Urbina (AMVa, CH

195-1, pieza 3, 11-09-1880, fol. 6v.). El primero ostentaba el cargo de arquitecto provincial de Valladolid, mientras que el segundo se había convertido en el técnico más reputado de la provincia y en uno de los más influyentes en buena parte del norte de España –al menos en el ámbito docente–, siendo profesor de “Composición y Parte Legal” de muchos maestros de obras que desarrollaron su labor durante la segunda mitad del siglo XIX en las actuales regiones de Castilla y León, Galicia, Asturias, Cantabria y País Vasco (Domínguez, 2018, p. 516).

Lo informado por Torres y Ortiz de Urbina tan solo se dirigió a la mitad de lo que constituía el proyecto completo de mercado, pues ni tan siquiera se había terminado de construir lo que debía ser una rotonda –como ellos mismos afirmaron en el informe– y que acabó por convertirse en una especie de crucero o nave transversal unida a las dos naves longitudinales del edificio (Fig. 2).



Figura 2. *Mercado del Val*, ¿1900-1905? (Thomas SV, AMVa, BA 00235-087)

Muestra del personalísimo control de Ruiz Sierra sobre el proyecto es la ya indicada casi ausencia de planos. En este sentido, hoy en el expediente de obras, además del plano general del mercado del Portugalete, existe otro de la mitad de la planta correspondiente al del Val –un boceto sin fechar ni firmar–, posiblemente realizado por el arquitecto cántabro en marzo de 1879 y que mencionamos más adelante. En la misma línea, señalamos el firmado el 7 de septiembre de 1882 por José Benedicto y Lombía, ya como arquitecto municipal primero, que de nuevo representa la mitad de la planta del mercado –a modo de croquis– (Fig. 3). Con todo, tiempo después este último arquitecto llegaría a afirmar, y en cierto modo a justificar la ausencia de planos entre la documentación conservada, que el contratista habría ejecutado los trabajos con planos “de los que ordinariamente se llaman de obras y que no acompañan ni pueden, en tal concepto, acompañar al expediente” (AMVa, CH 195-1, pieza 3, fol. 107r).

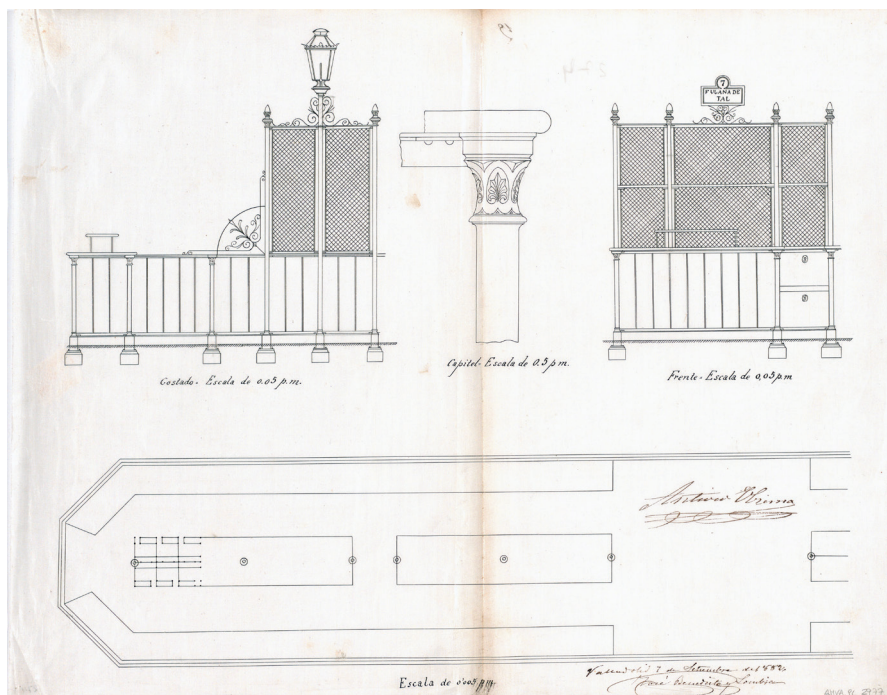


Figura 3. José Benedicto y Lombía, Esquema de la mitad de la planta del Mercado del Val y diseños de elementos de hierro de los puestos centrales, 07-09-1882. (AMVa, CH 195-1, pieza 4)

El informe de Ortiz de Urbina y Torres se emitió meses después, el 20 noviembre de 1880⁴. En él, los dos técnicos dejaban claro que, pese a ciertas diferencias, se mantenía el necesario paralelismo entre los lados largos de la planta del mercado. Si la prensa afirmaba, exageradamente, un desvío de 40 centímetros en los cimientos y el zócalo, el informe indicaba un máximo de 9 por el lado norte y 16 por el sur (Fig. 4). En ello, Ortiz de Urbina y Torres no veían problema estético. Tampoco en cuanto al soporte de la estructura de hierro del edificio, puesto que aquel se habría subsanado, teóricamente, “retranqueando algún tanto las capas de las columnas”, con lo que se acabarían igualando las distancias entre ejes. Ambos arquitectos debieron de manejar ciertos datos que solo pudieron haber sido suministrados por Ruiz Sierra, sus ayudantes o el contratista Manuel Rojo. El ejemplo lo tenemos en la alusión al peso de 1.312 kilos de las columnas. Estas, según el informe, serían “suficientemente resistentes”, con lo que se zanjaba la primera polémica ya tratada más arriba.

⁴ Informe adjunto a AMVa, CH 195-1, pieza 3, fols. 11-12. Sobre el informe pueden consultarse los trabajos de Ortega (2000, p. 371) y Camino (2005, p. 197). Por la inspección y la redacción del informe los técnicos cobraron 100 pesetas (AMVa, LA, 14-01-1881, fol. 16).



Figura 4. Vista aérea de Valladolid. Iglesia de San Benito y Mercado del Val, 1982. (Paisajes Españoles, S.A., AMVa, CAR 00_173)

Ortiz de Urbina y Torres, entonces, confirmaban la validez del estudio y el diseño de armadura de Ruiz Sierra. El único problema que podía surgir sería el derivado de “los ajustes en las uniones, empalmes y ensambles”, algo, en teoría, de mayor responsabilidad por parte de la casa constructora que del propio arquitecto. Sin embargo, hay una afirmación todavía más importante cuya trascendencia analizaremos con posterioridad: la necesidad, según los dos arquitectos, de efectuar una serie de pruebas de carga para confirmar que todos los elementos de la armadura trabajarían de manera correcta.

Durante meses, los ciudadanos no recibieron noticias sobre la inspección de las obras. Así, a principios de febrero de 1881 *La Opinión* llegó a publicar que el Ayuntamiento había extraviado el informe de Ortiz de Urbina y Torres. El consistorio exigió al periódico rectificar (AMVa, LA, 07-02-1881, fol. 41r.), pero con ello la prensa volvió a generar dudas. Los nervios se apoderaron de algunos capitulares, que criticaron la vaguedad del informe, y dado que este no justificaba desde un punto de vista técnico la seguridad de lo proyectado, hubo miedo en aprobarlo y hacerlo suyo. De ahí que se propusiese que ambos arquitectos detallaran todavía más sus afirmaciones (AMVa, LA, 18-02-1881, fols. 50-51), como veremos después.

Por el contrario, en la misma sesión del Ayuntamiento llama la atención la opinión tranquilizadora y reflexiva de Gregorio Manso. El capitular, maestro de obras y agrimensor, intentó que sus compañeros comprendieran que al asunto se le había dado mayor importancia de la que verdaderamente tenía. Para él, todo el debate y la

sensibilidad que en torno al proceso constructivo del mercado del Val se había generado tenía su principal causa en “la clase de edificio de que se trata, y á lo mucho que se ha dado en hablar de él”. Manso, además, defendía el trabajo realizado por Ortiz de Urbina y Torres, en el que habían reflejado “todo lo que pueden decir”. Por ello, si los dos técnicos consideraban que los cimientos parecían estar sobre terreno firme, para Manso es porque lo habían comprobado y el edificio en dos años no había presentado problemas. Según este había que seguir confiando en el arquitecto municipal y en el contratista. Sin duda, el proceder de Ruiz Sierra se halló fuera de toda norma administrativa, pero hasta entonces el Ayuntamiento continuó confiando en él (AMVa, LA, 18-02-1881, fols. 50v. y 51). Este comportamiento quizá encuentre su explicación en la urgencia que existía en Valladolid por construir mercados cubiertos, tras múltiples intentos fallidos desde 1856 –con el hierro y el cristal como materiales protagonistas desde 1862– (Domínguez, 2015, pp. 541-544). Es más, en ellos ya se incluían cuchillos de tipo Polonceau, como en el proyecto del arquitecto Jerónimo de la Gándara (1862) –mercado de Portugalete–, que años después acabarían desarrollándose en el Val, o interesantes cerchas metálicas diseñadas y propuestas, prácticamente al mismo tiempo para Valladolid –mercado del Portugalete– y Barcelona –mercado de San José o de la Boquería–, por el ingeniero Miguel de Bergue (1865) (Domínguez, 2015, 542-543; 2017, 451; Graus, 2016, 129). La constatación de una imagen moderna de la ciudad, con el hierro como uno de sus apoyos fundamentales a nivel constructivo y ahora también estético, era una prioridad. Así, desde 1863 el depósito de locomotoras de la estación lucía cerchas de tipo Polonceau (González, 1998, 189-199), en 1864 se inauguraba el teatro Calderón de la Barca, con una interesantísima armadura férrea, y al año siguiente, en 1865, se hacía lo propio con el primer puente en España construido bajo el sistema *bowstring* (Virgili, 1979, p. 258-260). Faltaba entonces, en el corazón de la ciudad, al menos un edificio de claro carácter industrial y comercial: un mercado de hierro –finalmente tres–.

A pesar de que el informe de Ortiz de Urbina y Torres no resolvía nada, este fue publicado por la prensa:

Por nuestra parte, nos concretamos hoy á su inserción, y las personas peritas en la materia podrán si lo estiman oportuno, discurrir acerca de si el mencionado dictamen es bastante ó deficiente para desvanecerse los rumores y alarmas que vienen circulando respecto á las aludidas obras (*El Norte de Castilla*, 22-02-1881, p. 2).

Para demostrar la seguridad y la buena ejecución de las obras del mercado -tranquilizando así a la población- se volvió a confiar en Ruiz Sierra para evacuar un informe que nunca entregó (AMVa, LA, 28-02-1881, fol. 59v.; 14-03-1881, fol. 71v.; 04-04-1881, fol. 90v.; 18-04-1881, fols. 103v. y 104). Mientras, durante los meses de marzo y abril, la prensa se mostró muy crítica con la situación, lo que generó mayor malestar en el Ayuntamiento, que no entendía por qué solo se hablaba del mercado del Val y “nada de ninguno de los otros” dos (AMVa, LA, 04-04-1881, fol. 90v) -Portugalete y Campillo, como sabemos, los mercados de hierro que diseñó Ruiz Sierra en Valladolid y que hace décadas sucumbieron a la piqueta-. Si hasta entonces la solución pasaba por aquel informe del arquitecto municipal, a mediados de abril el consistorio concluía que, al encontrarse las obras bajo su dirección e inspección, su opinión no gozaría de imparcialidad a ojos de los ciudadanos -sobre todo con el control informativo que la prensa había dedicado al tema del mercado-. Por eso

mismo se aprobó que fueran Ortiz de Urbina y Torres los que otra vez emitieran un segundo informe (Camino, 2005, p. 197). De nuevo, este se demoró en exceso -por un problema familiar de Torres y porque el Ayuntamiento no facilitó el expediente de obras a los arquitectos hasta el mes de junio- (AMVa, LA, 20-06-1881, fol. 166v.; AMVa, CH 195-1, pieza 3, 04-07-1881, fol. 18r.), e incluso, por esta misma tardanza, el Ayuntamiento estudió confiar el encargo a la Real Academia de Bellas Artes de la Purísima Concepción (AMVa, LA, 27-06-1881, fol. 178r.). Finalmente, los arquitectos redactaron un documento mucho más detallado que el primero -un resumen de las conclusiones del informe lo ha realizado Camino (2005, pp. 197-198)- en el que criticaron abiertamente -ahora ya sí- el trabajo de Ruiz Sierra. El Ayuntamiento, entonces, decidió suspender las obras y publicar en la prensa, otra vez, este segundo informe (Camino, 2005, p. 198), convencidos de que aquella era la publicidad que los ciudadanos reclamaban. Para Ruiz Sierra tuvo que ser una auténtica ofensa el que dicho documento viera la luz, por lo que intentó rebatir, punto por punto, cada una de las críticas vertidas hacia su trabajo.

4. Segundo informe de Ortiz de Urbina y Torres y respuesta de Ruiz Sierra

Para evacuar el informe, la primera dificultad que ambos arquitectos tuvieron que afrontar fue trabajar sin los planos del mercado, por lo que concluyeron la “escasa validez” de los documentos que se les había proporcionado -un plano de planta que, según los técnicos, correspondería a un anteproyecto, y “el dibujo de una forma con los detalles de algunas piezas”- (AMVa, CH 195-1, pieza 3, 04-07-1881, fol. 18). En este caso, Ruiz Sierra no creía necesaria la utilización de planos ni del expediente de subasta para que los dos facultativos pudiesen realizar su cometido (AMVa, CH 195-1, pieza 3, 04-08-1881, fol. 29). Citaba que hasta el 24 de marzo de 1879 el Ayuntamiento no había aprobado la ampliación del proyecto de mercado, duplicando así sus dimensiones. Efectivamente, a consecuencia de las expropiaciones efectuadas en la plaza del Val pudo aprovecharse toda su parte occidental, lo que llevó a Ruiz Sierra a idear dos proyectos que ampliaron el plan primitivo y que configuraron de manera permanente la imagen del mercado: “dos cuerpos rectangulares separados por una calle” (AMVa, LA, 24-03-1879, fols. 109-110). De ellos, el Arquitecto Municipal propuso el segundo -quizá el plano de la mitad de la planta del mercado que con anterioridad atribuíamos a Ruiz Sierra-, que con ciertas rectificaciones de la Comisión de Obras fue aprobado por el Ayuntamiento (AMVa, CH 195-1, pieza 3, 17-03-1879, fol. 87v).

Los técnicos también se apoyaron en las condiciones facultativas del proyecto. En ellas se especificaba que se establecía como tipo de edificio

[...] Les Halles centrales ó mercados centrales de la ciudad de Bayona (Francia) para resolver todas aquellas cuestiones de construcción que no se hallen previstas en los planos, presupuestos, pliegos de condiciones y demás documentos del contrato que por su naturaleza puedan suscitar duda ó ambigüedad en la aplicación, y admitan el paralelo (AMVa, CH 195-1, pieza 2, 20-05-1878, fol. 17v.; Camino, 2005, p. 196).

Los arquitectos, apoyándose en lo afirmado por Ruiz Sierra, exigieron que se adjuntase al expediente una copia de los planos de los mercados de Bayona (AMVa, CH 195, pieza 3, 04-07-1881, fol. 18v.). De cualquier modo, esto mismo resultaba desproporcionado, ya que Ruiz Sierra solo entendía el mercado francés, inspirado en *Les Halles* de París, como un modelo útil sobre el que basarse. De hecho, bien conocido a través de las treinta y cinco planchas publicadas por sus propios autores (Baltard y Callet, 1863, láms. I-XXXV), en la memoria sobre sus tres proyectos de mercado había considerado el referente parisino como su primera y única opción: “Después de este coloso, para qué citar como notabilidades en la clase otros mercados de segundo orden construidos en diversas capitales de España y del extranjero?” (AMVa, CH 195, pieza 2, 31-01-1878, fol. 5r.) -por cercanía, los madrileños mercados de la Cebada y de los Mostenses, proyectados por Mariano Calvo y Pereira e inaugurados en 1875, serían ejemplos de ello-. Además, el arquitecto indicaba cómo la superficie de este era cinco veces mayor a la de la Plaza Mayor de Valladolid (Fig. 5), con lo que intentaba demostrar la magnificencia de las obras. En cualquier caso, Ruiz Sierra destacaba, además, que la Ciencia debía responder a las necesidades proyectuales del mercado. En cierta manera, aludía al método aplicado por Baltard y que ha puesto de relevancia Castañer: exposición y análisis de las necesidades y pleno conocimiento de los elementos y materiales de construcción (2010, p. 249). Queda claro, como también señala este último, que los arquitectos españoles se encontraban al corriente de las novedades, sobre todo francesas y desde un punto de vista teórico y práctico, en torno al diseño y la construcción de mercados cubiertos (2010, p. 235) –Ruiz Sierra es ejemplo de ello–.

Montmartre, construido de 1810 a 1818;
 los Cuencos de abundancia o de reserva;
 las Halles au vin, au blé, aux farines, &c.
 y el actual mercado de hierro conocido con el nombre de "Halles centrales" con fachadas de medio kilómetro de longitud y altura casi doble a la de las casas de nuestra Plaza Mayor, cubiendo una superficie de 50000 metros cuadrados, o sea cinco veces mayor que la de la misma Plaza. Este gran mercado, primero del mundo, obra de los arquitectos Baltard y Callet, y cuya primera piedra puso Napoleón el 15 de Agosto 1831, ha costado a la ciudad de París quince millones de francos, y treinta y cinco millones las disposiciones necesarias para su implantación; pero produce 400 millones anuales por derechos de venta al por mayor, y más de un millón por alquileres de las 7000 tiendas o puestos que contiene.
 Después de este coloso, para qué citar como notabilidades en la clase otros mercados de segundo orden construidos en diversas capitales de España y del extranjero?
 Viviendo, pues, a nuestra población y tratándose de dotarla de un centro de abastecimiento que llenen todos los requisitos que las modernas necesidades reclaman y que la

Figura 5. Joaquín Ruiz Sierra, *Proyecto de tres mercados de hierro*. Memoria, 31-01-1878, fol. 5r. (AMVa, CH 195-1, pieza 2)

Ortiz de Urbina y Torres se centraron en desarrollar y justificar cada uno de los puntos que ya habían defendido en su primer informe. Señalaron que aquel se había basado en la inspección ocular de lo construido: “los cimientos y el zócalo de sillaría, varias columnas de fundición y pares de armadura que había acopiados al pie de obra” (AMVa, CH 195-1, pieza 3, 04-07-1881, fol. 19r.). En definitiva, un buen planteamiento de cimentación, a pesar de la pequeña desviación del zócalo de los lados mayores que destruía el paralelismo exacto de líneas. La opción escogida por Ruiz Sierra para subsanar este defecto fue retranquear las cajas de los sillares. Los dos arquitectos reconocían que no era una mala solución, aunque ellos hubiesen aumentado la anchura del zócalo para que las bases de las columnas hubieran asentado sobre una superficie mayor. Esto último, sin embargo, habría elevado los gastos de ejecución.

Sin duda, el punto más problemático fue la estructura de hierro del edificio. Mientras que la suposición dominó el primero de los documentos redactados por Ortiz de Urbina y Torres, el segundo aportó nuevas ideas y soluciones a los posibles defectos del proyecto como a su propia materialización. Así, presentaron una descripción muy detallada que incluía medidas exactas de cada uno de los elementos del mercado. A ello Ruiz Sierra no puso objeción. De nuevo, los dos técnicos justificaron la solidez de las columnas en los datos que se les había suministrado, pese a encontrar torcidas algunas de ellas instaladas con posterioridad. En ese punto aducían que podría existir debilidad, siempre que la causa de aquel defecto fuese la ya señalada falta de paralelismo. Por su parte, Ruiz Sierra aseguró que la resistencia no se vería mermada, puesto que el defecto se debía exclusivamente a un enfriamiento más rápido de lo normal del hierro en el proceso de elaboración de las columnas. Pero en ellas, los arquitectos inspectores vieron otro problema, no de ejecución, sino de proyección: estas carecían de base. Ruiz Sierra defendió su trabajo con una respuesta tan irónica como cierta: “y a esto se llama carecer de base”, haciendo alusión a que las columnas se hallaban emplomadas en una piedra sillar de 30 x 35 centímetros (AMVa, CH 195-1, pieza 3, 04-08-1881, fol. 30r.).

Más importante era lo que se desarrollaba sobre los capiteles. En ellos apoyaban las ménsulas que intermediaban entre las propias columnas (Fig. 6), los cuchillos (Fig. 7) y, en definitiva, el sistema Polonceau que Ruiz Sierra había escogido para el mercado del Val (Fig. 8A y 8B). Nuevamente, ahí es donde determinados periódicos, como *El Norte de Castilla* y *La Opinión*, fueron especialmente críticos. Para Ortiz de Urbina y Torres, y así lo transmitió la prensa, los ocho tornillos de 20 milímetros de diámetro que unían las ménsulas con los capiteles serían los que en verdad soportarían “todo el peso de la armadura y cubierta” (AMVa, CH 195-1, pieza 3, 04-07-1881, fol. 23r.).



Figura 6. Detalle de capitel y ménsula, antes de la restauración concluida en 2016.
(Fotografía del autor)



Figura 7. Detalle de los cuchillos del Mercado del Val, antes de la restauración concluida en 2016. (Fotografía del autor)

La crítica era realmente dura. Según ellos, la resistencia de los tornillos se reducía a la mitad por no hallarse empotrados directamente sobre las columnas. Además, las ménsulas no apoyaban más que por uno de sus vértices, lo que dificultaba el juego de fuerzas que sobre las columnas se debía ejercer, e imposibilitaba, según los dos técnicos, el trabajo simultáneo de los ocho tornillos. A ello, añadían que la presión de las tuercas entorpecía la flexión que debía poseer aquella parte del mercado, pues, tal

y como se habían dispuesto, lo único que se había conseguido es que, en caso de que en las ménsulas se originara un movimiento de caída, la tracción generada expulsaría los tornillos. Por si fuera poco, denunciaban que la obra no se había ejecutado correctamente y poseía defectos que agravaban, por ejemplo, la presión que se ejercía sobre las ménsulas.



Figura 8A. Estructura metálica del Mercado del Val durante su restauración [1982], 1981. (Cacho, AMVa, MCO 00306-003)



Figura 8B. Vista exterior del Mercado del Val durante su restauración [1982], 1981. (Cacho, AMVa, MCO 00306-006)

Ruiz Sierra afirmó no entender las observaciones de los otros dos arquitectos. Señaló que el sistema de sujeción de ménsulas a las columnas evitaba los resaltes en estas últimas, dejando libres sus cabezas para que pudieran recibir directamente las aguas del canalón. De hecho, para el arquitecto municipal era algo que en ningún

momento tenía que haberse puesto en duda, sobre todo porque el mismo sistema, aseguraba, se había adoptado “en varias construcciones de primera importancia que creemos ocioso citar” (AMVa, CH 195-1, pieza 3, 04-08-1881, fol. 32r.).

La crítica al mercado era absolutamente demoledora, y el hecho de que todavía el edificio no se hubiera derrumbado era para Ortiz de Urbina y Torres “verdaderamente milagroso”. Es más, respecto a la labor del contratista, los arquitectos llegaron a afirmar que con lo realizado en el mercado del Val “tan solo aplaudimos que se haya favorecido el trabajo y la industria de la localidad” (AMVa, CH 195-1, pieza 3, 04-07-1881, fols. 24r. y 26r.).

Las debilidades constructivas que se denunciaban en el informe existían, pero, lejos de verlo como un error de proyección, Ruiz Sierra había defendido, como demuestran sus informes, que la fortaleza de la armadura se basaba en pura matemática y en principios mecánicos. Lo que no negaba es que existiesen defectos en la ejecución del proyecto, caso de algunos pares que no ajustaban debidamente a las ménsulas -como ya sabemos- y que podían solucionarse con la inserción de algunos “suplementos” (AMVa, CH 195-1, pieza 3, 04-08-1881, fol. 31v.).

Ruiz Sierra acusó a Ortiz de Urbina y a Torres de no haber estudiado debidamente el caso de algunos cortes que hubo de practicarse en las cabezas de los tornillos, y que, según ellos, habrían restado resistencia a la obra. Nunca pudieron verlos, ya que los canalones cubrían las columnas y no utilizaron la escalera que se les había proporcionado para realizar el examen. Por tanto, Ruiz Sierra determinó que las conclusiones eran consecuencia de haber validado referencias obtenidas por otros medios, obviando la inspección ocular. En cualquier caso, el arquitecto cántabro, con soberbia, llegó a asegurar que hasta con la mitad de los tornillos utilizados la armadura soportaría la carga necesaria “sin deformación permanente” (AMVa, CH 195-1, pieza 3, 04-08-1881, fol. 32r.).

Ortiz de Urbina y Torres tampoco entendían las dimensiones que Ruiz Sierra quería otorgar a la cúpula -cuadrada, de 19 metros de lado y 20 metros de alto, y soportada por doce columnas de 20 centímetros de diámetro-. Consideraban que se ejercía excesivo peso para el modo de articular las piezas. Vieron, entonces, defectos de consideración que convertían a la cubierta en un trabajo inviable. La crítica enfureció a Ruiz Sierra, que atacó a sus dos colegas:

Si ocasión se presentase de anular nuestro amor propio, nunca fue esto para nosotros un sacrificio costoso en aras de la verdad; sentimos no poder dar esta vez una prueba de ello, por más que examinamos las objeciones hechas al proyecto y á la obra, pues no hallamos motivo alguno justificado; y no vemos á qué poder atribuir ciertas aserciones ó apreciaciones, no siendo al escaso desarrollo que hasta hace pocos años ha tenido en la localidad el empleo del hierro en las construcciones, que debe ser la causa de que los informantes no hayan tenido ocasión de ejercitarse en esta clase de edificación (AMVa, CH 195-1, pieza 3, 04-08-1881, fol. 34r.).

Torres nunca proyectó una cubierta tan “arriesgada” como la de Ruiz Sierra -aun así, en Valladolid algunos ingenieros diseñaron, como han estudiado Camino, Rodríguez y Sáez, otras con mayor capacidad de innovación (2015)-, pero sí Ortiz de Urbina, en 1894, en el desaparecido frontón Fiesta Alegre (Fig. 9), uno de los más importantes de España (Virgili, 1979, pp. 255-257). Además, también supervisó el diseño y el montaje de la espectacular cubierta de hierro del teatro Calderón de la

Barca -del ingeniero Miguel de Bergue (1864)-, antes de que el propio Ruiz Sierra obtuviese su título de arquitecto (Peruanena, 2005, pp. 1022-1045; Domínguez, 2017). En cualquier caso, Ortiz de Urbina y Torres pecaron de conservadurismo a la hora de proponer una prueba de carga en exceso exigente. Para ellos, las grandes piezas, en líneas generales, sí ofrecían sobrada resistencia, pero no las uniones. En este sentido, apostaban por pares apoyados directamente sobre los soportes y ménsulas de mayor desarrollo sobre las columnas (AMVa, CH 195-1, pieza 3, 04-07-1881, fol. 26r.).

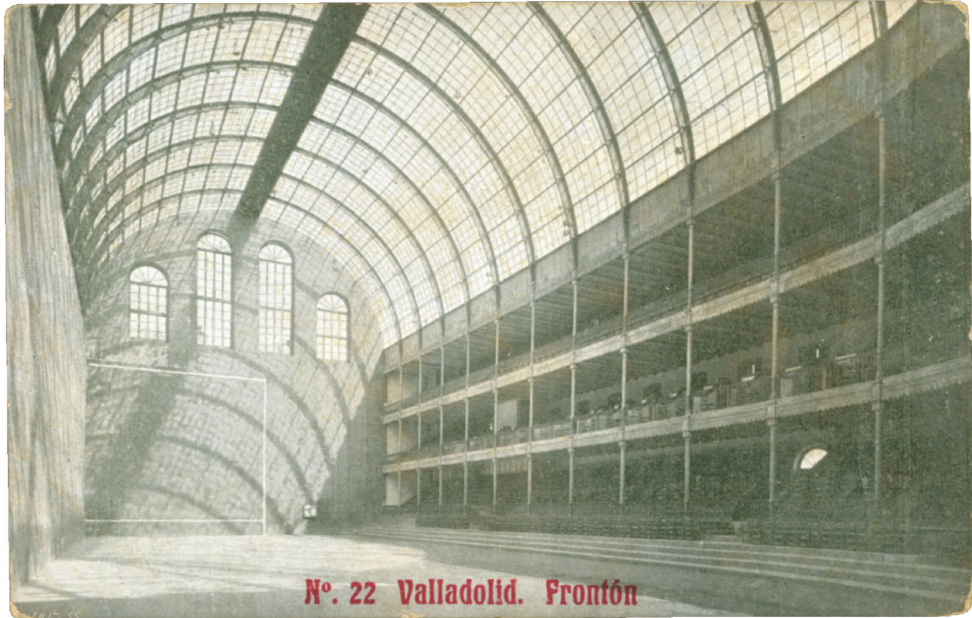


Figura 9. Jerónimo Ortiz de Urbina, cubierta acristalada del Frontón Fiesta Alegre, ¿1894-1900? (Fundación Joaquín Díaz, val143)

Ruiz Sierra no entendía por qué si en el primero de los informes emitidos por Ortiz de Urbina y Torres “tanto el sistema de las obras como las dimensiones de las diferentes piezas, todo estaba bien”, en el segundo casi todo estaba mal (AMVa, CH 195-1, pieza 3, 04-08-1881, fol. 34v.). En este sentido, el arquitecto tenía confianza plena en que su obra superaría sin problemas la futura prueba de carga –reconocía, eso sí, que el contratista debía subsanar algunos defectos de ejecución (Camino, 2005, p. 198)–, como así fue, pese a que aquello no convenció prácticamente a nadie, tal y como demuestran las noticias publicadas en la prensa (Ortega, 2000, p. 376).

5. La prueba de carga

Ante el contenido dispar de los informes, finalmente hecho público (Ortega, 2000, p. 373) por decisión de la comisión de obras del Ayuntamiento (AMVa, CH 195-1,

pieza 3, 11-08-1881, fol. 35r.), se propuso -por la misma comisión- que un ingeniero mediase en el asunto (Camino, 2005, p. 198). Mientras, las obras fueron suspendidas. Si todo lo que aseguraban Ortiz de Urbina y Torres era cierto, el Ayuntamiento no tenía más remedio que tomar aquella decisión, a pesar de las quejas del principal contratista -Manuel Rojo- (Camino, 2005, p. 198). Antonio Borregón, ingeniero del Ministerio de Fomento, fue el primero en declinar la solicitud por encontrarse ejerciendo su trabajo en Madrid (AMVa, CH 195-1, pieza 3, 20-08-1881, fol. 39; 05-09-1881, fols. 40-41). Con posterioridad, también hizo lo propio Manuel Rossel, ingeniero de la Fábrica de Gas de Valladolid (AMVa, CH 195-1, pieza 3, 05-09-1881, fol. 42; 20-09-1881, fol. 43.). Pese a que el Ayuntamiento siguió buscando un ingeniero (AMVa, LA, 26-09-1881, fol. 292), finalmente centró todos sus esfuerzos en la exhaustiva preparación de la prueba de carga, llevada a cabo dos meses después de la suspensión de las obras.

Los días 12 y 31 de octubre de 1881, Ortiz de Urbina, Torres, Ruiz Sierra y uno de los contratistas, el maestro de obras Camilo Guzmán, se reunieron para preparar la prueba. Las abusivas exigencias de los dos primeros, que quisieron en todo momento asegurarse un resultado que corroborase lo afirmado en sus informes, no fueron atendidas por Ruiz Sierra y Guzmán. Con ello, Ortiz de Urbina y Torres daban por finalizada su intervención en las obras del mercado (AMVa, CH 195-1, pieza 3, 25-10-1881, fol. 91; 03-11-1881, fols. 47-48). Estos últimos habían señalado que para que la carga manejada pudiera probar al mismo tiempo la resistencia de todas aquellas zonas supuestamente más débiles -el sistema de articulación del tirante horizontal del sistema polonceau, la unión de las ménsulas con las columnas o la de las correas con las formas que sostenían la cubierta-, debía colgarse “de la cúspide de las formas”, es decir, “del vértice del ángulo que forman los pares” (AMVa, CH 195-1, pieza 3, 03-11-1881, fol. 47v.; 08-11-1881, fol. 49r.), un peso exacto de 14.708 kilogramos (Camino, 2005, p. 198)⁵. Si comparamos esta cantidad con los 10.000 kilogramos propuestos poco tiempo después por Ruiz Sierra y los definitivos 12.360 kilogramos que, como veremos más adelante, el arquitecto Vicente Miranda consideró -aunque no solo en un punto, sino que repartido en dos tramos-, la invitación de Ortiz de Urbina y Torres se antojaba excesiva.

Con la propuesta de Ruiz Sierra de 10.000 kilogramos, por primera vez el arquitecto municipal dudó. Advirtió que, si en teoría la resistencia de los tirantes y sus articulaciones debía ser igual, en la práctica existía la posibilidad de que ligeras variaciones provocadas por los operarios en el momento de instalar la armadura diera al traste con aquella “igualdad matemática”. Por último, señaló que “un peso colgado de un punto no prueba el edificio, sino el punto” (AMVa, CH 195-1, pieza 3, 08-11-1881, fol. 49v.); razón por la cual propuso una carga de 10.000 kilogramos repartidos de manera uniforme en toda la extensión de uno de los tramos del edificio (Camino, 2005, p. 198). Guzmán, por su parte, proponía un peso de 4.000 kilogramos repartidos con equidad por toda la cubierta -simulando el peso de la nieve, el mayor de los obstáculos que esta podía contener-. Molesto con Ortiz de Urbina y Torres, afirmó que:

⁵ El 12 de octubre, según Ruiz Sierra, la propuesta de los técnicos había sido colocar un peso de 20.000 kilogramos: “[...] un cajón que se llenaría de agua, y cuya capacidad sería, por consiguiente, de veinte mil litros, ó sean cuarenta mil cuartillos, ó sean tres cubas de las mayores que se conocen en las bodegas de Castilla” (AMVa, CH 195-1, pieza 3, 08-11-1881, fol. 49r.).

[...] la armadura del Mercado del Val está calculada y construida para soportar la cubierta con las cargas permanentes y extraordinarias que ya está soportando hace algunos meses sin novedad, y no para que puedan pasar locomotoras, ó trenes de batir como parece se pretende (AMVa, CH 195-1, pieza 3, 16-11-1881, fol. 56).

Ruiz Sierra tenía que defender su trabajo a toda costa, a pesar de que su enfrentamiento con Ortiz de Urbina pudiera costarle el visto bueno a su proyecto homenaje a Miguel Íscar (1828-1880). En efecto, por aquellas fechas se discutía sobre la mejor opción de perpetuar la memoria del malogrado alcalde vallisoletano. Para ello, se había abierto una inscripción pública, y aunque en un principio la opción fue poner su nombre a una escuela, finalmente el dinero recaudado sirvió para construir una fuente monumental -que todavía hoy puede admirarse en el Campo Grande de Valladolid-. Antes de que una comisión se decantase por uno de los dos proyectos finalistas -los titulados *La Fama* y *Recuerdo de Amistad*- (Virgili, 1979, p. 122; Fernández, 1981, p. 453; Ortega, 2000, pp. 167-169), sus autores tuvieron que someterse a una entrevista personal con un miembro de dicha comisión. Ruiz Sierra, autor de *Recuerdo de Amistad* -información inédita hasta ahora-, fue entrevistado por Ortiz de Urbina en el domicilio de este⁶. Las discusiones que en esos días habían mantenido sobre el mercado del Val y la relación de amistad entre Ortiz de Urbina e Iturralde -autor de *La Fama*- a buen seguro habían sentenciado el diseño de Ruiz Sierra antes incluso de que pudiera llevarse a cabo el encuentro, así como la posibilidad de que los arquitectos acercasen posturas en el proceso constructivo del mercado.

Enquistada la problemática del Val, tomó fuerzas renovadas la opción de la emisión de un informe por parte de la Academia (AMVa, LA, 18-11-1881, fol. 351). Sin embargo, finalmente el Ayuntamiento contó con un nuevo facultativo que acabó por determinar la forma y el tipo de prueba de carga que debía efectuarse (AMVa, CH 195-1, pieza 3, 17-11-1881, fol. 58v.). Se optó por una persona no activa en Valladolid, al menos en esos momentos: Vicente Miranda y Bayón, que entre 1857 y 1861 había dirigido la sección de obras del consistorio vallisoletano. No tenemos constancia de que este conociese personalmente a Ruiz Sierra, pero sí de que hubiese tratado con Ortiz de Urbina. Por tanto, quizá ahora tampoco existió total imparcialidad. Además, con esta decisión el consistorio abandonaba la idea de que un ingeniero pudiera valorar las obras del mercado.

Los resultados arrojados por la inspección de Miranda -el 6 de diciembre- se situaron a medio camino entre lo afirmado por Ortiz de Urbina y Torres, por un lado, y Ruiz Sierra por otro. El madrileño propuso una carga de 12.360 kilogramos⁷, apoyándose en que si las dos partes enfrentadas estaban de acuerdo en que la construcción del mercado ofrecía suficiente estabilidad para soportar su propia carga -Ortiz de Urbina y Torres nunca afirmaron eso y sí que el estado del mercado era ya una ruina-, tan solo habría que comprobar si el mercado podía resistir otras causas

⁶ Los autores de los proyectos debían acudir entre las 10 y las 12 de la mañana del 6 de noviembre (*El Norte de Castilla*, 04-11-1881, p. 3; 05-11-1881, p. 3). La comisión ejecutiva escribió a Ruiz Sierra para comunicarle el apoyo que esta brindaría al trabajo de Iturralde (AMVa, CH 316-47, 13-12-1881, s.f.).

⁷ Por su trabajo, incluyendo gastos de viaje, Miranda cobró 456 pesetas (AMVa, LA, 03-02-1882, fol. 33v.; 10-02-1882, fol. 48r.), una cantidad mucho menor que las 1.500 pesetas asignadas a Ortiz de Urbina y a Torres (AMVa, LA, 07-08-1882, fol. 252v.). En este caso, es posible que con esto el Ayuntamiento intentase compensar las molestias que, desde el punto de vista laboral y sobre todo de confianza en el ejercicio de su profesión, podrían haberse ocasionado a dos de los arquitectos más importantes en la ciudad.

accidentales (AMVa, CH 195-1, pieza 3, 14-12-1881, fols. 64-66). Miranda –como ya Guzmán había indicado con anterioridad– supuso tan solo el riesgo de una gran nevada (Camino, 2005, p. 198), y tratando una de 40 centímetros de espesor los cálculos que llevó a cabo ofrecieron el resultado de 12.360 kilogramos. Dicha carga ni se colgaría de un solo punto, como habían propuesto Ortiz de Urbina y Torres, ni se repartiría por un tramo, como había señalado Ruiz Sierra. Esta debía incluirse en dos tramos, por lo que la postura de Miranda favorecía claramente al arquitecto municipal. Si Ruiz Sierra estaba seguro de que con su propuesta el esqueleto del mercado no sufriría, con más razón ahora debía estar completamente tranquilo ante el desarrollo de la prueba. Lógicamente, el contratista de las obras también estuvo de acuerdo con que se ejecutase dicha prueba (AMVa, CH 195, pieza 3, 27-12-1881, fol. 67). Sin voces en contra, el Ayuntamiento no dudó en aprobar lo informado por Miranda e iniciar todo lo necesario para que se desarrollase la prueba (AMVa, LA, 16-12-1881, fols. 382 y 383r.). Con su decisión, Ortiz de Urbina y Torres se desvinculaban, como ya habían advertido, del mercado del Val.

Del 7 al 11 de enero cualquier persona pudo observar la carga. Los perpendiculares utilizados se dispusieron donde Miranda había indicado, muy cerca del pavimento del mercado: uno sobre el vértice de la forma, otro en el centro de uno de los pares –en la práctica dos, uno en el par norte y otro en el sur– y otro colgado del centro de una de las correas. La variación de los perpendiculares respecto al suelo fue solo de 2, 4, 2 y 1 milímetros⁸, por lo que Ruiz Sierra solo admitió cierta deformidad pasajera en la armadura, “juego que pudo quedar por las ligeras imperfecciones inevitables en toda obra y que ahora, cuantas veces se repitiera la prueba recobrarían las piezas su posición inicial” (AMVa, CH 195-1, pieza 3, 20-01-1882, fol. 72).

El análisis de los resultados fue calificado por Ruiz Sierra de “favorable y satisfactorio” (AMVa, CH 195-1, pieza 3, 20-01-1882, fol. 72v.). De este modo, el Ayuntamiento no dudó en levantar la suspensión que pesaba desde hacía varios meses sobre las obras. Por fin se daba vía libre a la inauguración del único mercado que de hierro todavía hoy conserva la ciudad de Valladolid (Virgili, 1979, p. 252).

6. El final de Ruiz Sierra como arquitecto municipal de Valladolid

A pesar de su relativo triunfo profesional, el vínculo de Ruiz Sierra con el Ayuntamiento era ya muy débil. A los enfrentamientos con otros arquitectos afincados en la ciudad y los problemas surgidos en torno a la construcción del mercado del Val, se sumó otro contratiempo para el arquitecto cántabro. Una semana después de que este manifestase sus conclusiones sobre la prueba de carga, se aprobaban los primeros artículos de un nuevo reglamento que habría de reorganizar la sección de obras del Ayuntamiento (AMVa, LA, 27-01-1882, fol. 31r.; 03-02-1882, fols. 37v. y 38r.; 07-02-1882, fols. 40-42). Como consecuencia de este, la plaza de arquitecto municipal debía salir a concurso. De este modo, a finales del mes de junio se nombraba a José Benedicto y Lombía arquitecto municipal primero y a Ruiz Sierra arquitecto municipal segundo, tras competir con los reputados arquitectos Segundo Vilorio Escarda, Nicolás García Rivero, Juan Miguel de la Guardia, Mariano Medarde de la Fuente,

⁸ Ver resultados y más información sobre la prueba en el estudio de Camino (2005, p. 199).

Santiago Castellanos, Federico Villasante y Milón, Ignacio de Velasco y Fernández, Javier Aguirre e Iturralde y Antonio López Crespo (AMVa, LA, 26-06-1882, fols. 193 y 194r.) –muchos de ellos arquitectos municipales, provinciales y diocesanos de diversas zonas del norte de España durante el último cuarto del siglo XIX–. A partir de entonces, toda la documentación generada en torno al mercado del Val fue firmada por Benedicto y Lombía como arquitecto municipal primero.

Sierra había sido degradado, pero lo peor aún estaba por llegar. El 7 de septiembre, la comisión de obras esperaba la entrega, por parte de Ruiz Sierra, de un plano que detallara la zona comprendida entre el “Puente de Hierro y la calle Puente Due-ro” –hoy un tramo de la calle Puente Colgante desde el río Pisuerga hasta el Paseo de Zorrilla–. En su lugar, el arquitecto entregó un plano de un sector de la carretera de Segovia. A lo sucedido se unió la entrega de una serie de informes sobre alineaciones de vías y expropiaciones de terrenos que poseían, según la comisión de obras, “irregularidades y dudas”. Por todo, dicha comisión amonestó a Ruiz Sierra, que:

[...] se levantó de su asiento, elevó el plano que sostenía en la mano arrojándole hacia la mesa de la Presidencia, y huyó rápidamente del local, despreciando cuantos ruegos y órdenes se le hicieron por todos los individuos de la Comisión. Que por el Portero. D. Vicente Álvarez se comunicó al señor Sierra regresase al local, á lo que también desobedeció, pero lo hizo á pesar suyo por gestiones de algunos individuos de la Comisión, y expuso haber obedecido á un movimiento nervioso y enfermedad momentánea, lo que si bien calmó los ánimos por el momento, no satisfizo la autoridad ofendida de la Comisión en el ejercicio de su cargo, personificando en aquel acto la del Excelentísimo Ayuntamiento (AMVa, LA, 11-09-1882, fols. 291r. y 292v.).

Ese mismo día, Benedicto y Lombía firmaba el plano –como ya se ha indicado más arriba– que determinaba la mitad de la planta del mercado del Val junto con el diseño de puestos de venta.

Como puede comprobarse, la situación de Ruiz Sierra era extremadamente delicada. Tanto que, una semana después de aquel altercado, el Ayuntamiento decidió destituirle definitivamente de su cargo (AMVa, LA, 02-10-1882, fols. 310v. y 312r.). Días más tarde, Benedicto y Lombía, en lugar de criticar el proyecto de su ya antiguo compañero, prefirió centrar la atención en la mala ejecución de las obras. Así, tan solo señaló cómo algunos problemas se debían a la falta de estudio en la unión de los dos cuerpos longitudinales del mercado con el central -la rotonda-, según él fruto de cierto desajuste e improvisación a la hora de ampliar el proyecto original, además del escaso conocimiento que todavía se tenía sobre la aplicación del hierro en construcciones (AMVa, CH 195-1, pieza 3, 10-01-1883, fols. 106r. y 107v.). Años más tarde, el 7 de enero de 1902, los arquitectos al frente de la sección de obras del Ayuntamiento -Juan Agapito y Revilla y Emilio Baeza Eguiluz- ratificaron esto mismo cuando procedieron a desmontar la cúpula central del mercado (Camino, 1982, p. 23).

Los resultados de la prueba de carga en cierto modo podían haber desacreditado a Ortiz de Urbina y a Torres. Sin embargo, nada de esto obstaculizó sus carreras ni mermó sus reputaciones. La opinión pública no dio la espalda al primero, peso pesado en el ambiente académico, artístico y arquitectónico de Valladolid. Es más, inmediatamente después recibió algunos de sus encargos más relevantes – entre otros, el Colegio de San José (1881), uno de los conjuntos arquitectónicos colegiales jesuít-

ticos más importantes levantados en España durante la segunda mitad del siglo XIX, y el Pasaje de Gutiérrez (1884), de los pocos pasajes cubiertos decimonónicos que se conservan en España-. El segundo continuó una exitosa carrera, sobre todo como arquitecto provincial, y poco tiempo más tarde, a partir de 1883, comenzó a trabajar en el más que interesante proyecto de Hospital Provincial de Valladolid.

7. Conclusiones

Desde mediados del siglo XIX, primero la ingeniería y después la arquitectura van a aportar distintas soluciones al diseño de nuevas tipologías constructivas que tuvieron una gran demanda y relevancia en la configuración de la imagen de las grandes ciudades. Es el caso de los mercados de hierro. De este modo, comprobamos cómo a finales de los años setenta del siglo XIX importantes arquitectos pertenecientes a las primeras promociones de la Escuela de Arquitectura de Madrid –en sus primeros veinte años–, como Jerónimo Ortiz de Urbina, Teodosio Torres o Joaquín Ruiz Sierra, llegaron a diferentes e interesantes conclusiones relativas a la validez de diseños de arquitectura en hierro. El desarrollo de sus argumentos y la exposición de sus conclusiones –depende de los casos, más o menos acertadas desde el punto de vista técnico– demuestran lo que ellos mismos en ocasiones reconocían, como era la escasa experiencia acumulada en este tipo de construcciones. Todo pese a que el diseño, la configuración y la aplicación de cerchas metálicas en diferentes tipologías arquitectónicas ya era una realidad desde hacía años. Al menos en el ámbito docente, sobre todo con los cambios operados en la formación de los arquitectos, a partir de 1848, en la Escuela Especial de Arquitectura de Madrid y la Escuela Preparatoria (Prieto, 2004, pp. 237-254). Esto mismo se comprueba con los ejercicios o exámenes de reválida que debían desarrollar los aspirantes a obtener los títulos de arquitecto y de maestro de obras desde mediados del siglo XIX, que incluían armaduras de hierro de muy diversa índole.

Las interesantes discusiones que se generaron en torno al proceso constructivo del mercado del Val sirvieron, al mismo tiempo, para poner de manifiesto las discrepancias profesionales y personales de varios arquitectos. Esto, de gran especificidad técnica, fue utilizado por la prensa para influir en la opinión pública y, en consecuencia, en el poder político. De esta manera, la individualidad que demostraba el proyecto de mercado firmado por Ruiz Sierra acabó por enfrentarse a la sociedad vallisoletana, y pese a que las pruebas a las que se sometió su obra demostraron la viabilidad de la misma –desgraciadamente, no pudo ser corroborado por los que podrían considerarse, en aquel tiempo, verdaderos especialistas en la materia, los ingenieros–, el éxito del arquitecto acabó siendo su mayor fracaso en Valladolid: la destitución en el cargo de arquitecto municipal.

Referencias

- Baltard, V. & Callet, F. (1863). *Monographie des halles centrales de Paris, construites sous le règne de Napoléon III et sous l'administration de M. le baron de Haussmann*. Ducher.
- Camino-Olea, M.S. (marzo, 1982). Estudio histórico constructivo del mercado del Val de Valladolid. *Estudios e Investigaciones*, 25, 22-35.

- Camino-Olea, M.S. (2005). Los tres mercados de hierro de la ciudad de Valladolid. En S. Huerta (Ed.), *Actas del Cuarto Congreso Nacional Historia de la Construcción* (pp. 195-202). Instituto Juan de Herrera. https://www.sedhc.es/biblioteca/actas/CNHC4_019.pdf
- Camino-Olea, M.S., Rodríguez-Esteban, M.A & Sáez-Pérez M.P. (2015). Técnica de construcción en hierro (ss. XIX-XX): el sistema Polonceau. Construcciones singulares de Valladolid. En S. Huerta & P. Fuentes (Eds.), *Actas del IX Congreso Nacional y I Internacional Hispanoamericano de Historia de la Construcción* (pp. 541-550). Instituto Juan de Herrera. https://www.sedhc.es/biblioteca/paper.php?id_p=1110
- Castañer-Muñoz, E. (2004). *L'architecture métallique en Espagne: Les halles au XIXe siècle*. Presses universitaires de Perpignan. <https://doi.org/10.4000/books.pupvd.5930>
- Castañer-Muñoz, E. (2010). La difusión de los mercados de hierro en España (1868-1936). En M. Guàrdia y J.L. Oyón (Eds.), *Hacer ciudad a través de los mercados: Europa, siglos XIX y XX* (pp. 233-262). Ayuntamiento de Barcelona, MUHBA.
- Domínguez-Burrieza, F.J. (2015). Construcción de armaduras de cubierta en la arquitectura industrial española: el caso de Valladolid (1850-1936). En S. Huerta & P. Fuentes (Eds.), *Actas del IX Congreso Nacional y I Internacional Hispanoamericano de Historia de la Construcción* (pp. 541-550). Instituto Juan de Herrera. https://www.sedhc.es/biblioteca/paper.php?id_p=1132
- Domínguez-Burrieza, F.J. (2017). Historia de la construcción de la armadura de hierro del Teatro Calderón de la Barca de Valladolid (1863-1864). En S. Huerta, P. Fuentes & I.J. Gil (Eds.), *Actas del X Congreso Nacional y II Internacional Hispanoamericano de Historia de la Construcción* (pp. 447-456). Instituto Juan de Herrera. http://www.sedhc.es/biblioteca/paper.php?id_p=1300
- Domínguez-Burrieza, F.J. (2018). La Escuela Libre de Maestros de Obras, Aparejadores, Agriensores y Directores de Caminos Vecinales de Valladolid (1869-1874): la especialidad de Maestro de Obras. En B. Alonso, et al. (Eds.), *La formación artística: creadores, historiadores, espectadores, tomo I* (pp. 513-527). Editorial de la Universidad de Cantabria.
- Fernández del Hoyo, M.A. (1981). *Desarrollo urbano y proceso histórico del Campo Grande de Valladolid*. Ayuntamiento de Valladolid.
- González-Fraile, E. (1998). El depósito de máquinas de la estación de Valladolid. En F. Bores (Ed.), *Actas del Segundo Congreso Nacional de Historia de la Construcción* (189-199). Instituto Juan de Herrera. https://www.sedhc.es/biblioteca/paper.php?id_p=133
- Graus, R. (2016). Michel de Bergue, Josep Maria Cornet i Mas, Joan Torras Guardiola: tres pioneros de las estructuras metálicas en Cataluña. En P. Navascués & B. Revuelta (Eds.), *De Re Metallica: ingeniería, hierro y arquitectura* (pp. 127-140). Fundación Juanelo Turriano. <https://biblioteca.juaneloturriano.com/Record/Xebook1-10865>
- Navascués-Palacio, P. (1993). *Arquitectura española. 1808-1914*. Espasa Calpe.
- Navascués-Palacio, P. (2007). *Arquitectura e ingeniería del hierro en España (1814-1936)*. El Viso.
- Ortega del Río, J.M. (2000). *El siglo en que cambió la ciudad. Noticias artísticas de la prensa vallisoletana del XIX*. Ayuntamiento de Valladolid.
- Peruarena-Arregui, J. (2005). *Material Intrahistory and Stage Practice of the Nineteenth-Century Bourgeois Theater. The Testimony of the Theater Calderon de la Barca: Valladolid 1863-1900*. UMI-Pro Quest Ann Arbor (USA).
- Prieto-González, J.M. (2004). *Aprendiendo a ser arquitectos. Creación y desarrollo de la Escuela de Arquitectura de Madrid (1844-1914)*. CSIC.
- Represa-Fernández, M.F. & Helguera-Quijada, J. (1992). La evolución del primer espacio industrial de Valladolid: la dársena y el derrame del Canal de Castilla (1836-1975) (un

ensayo de arqueología industrial). *Anales de estudios económicos y empresariales*, 7, 321-352.

Sazatornil, L. (1996). *Arquitectura y desarrollo urbano en Cantabria en el siglo XIX*. Universidad de Cantabria.

Virgili-Blanquet, M.A. (1979). *Desarrollo urbanístico y arquitectónico de Valladolid (1851-1936)*. Ayuntamiento de Valladolid.