



El relieve de la Península justifica en cierta manera el hecho de que parte del país valenciano—Requena, Villena—tenga carácter castellano como última prolongación de la altiplanicie manchega. La ruta castellana se bifurca con un ramal en dirección a Murcia y con otro, a través del paso de Almansa, en dirección al país valenciano. La ruta costera se debilita a la altura del macizo montañoso que forma el cabo de la Nao y se extingue prácticamente en éste, aunque alcance a llegar hasta Alicante y Murcia.

Dibujos del autor

## viaje a una ciudad



PEDRO PINTO, arquitecto.

Nuestro viaje se inicia en Madrid, cruzando en dirección SE. los extensos llanos alomados y amesetados de la altiplanicie de Castilla la Nueva. Aun con algunos altibajos, la carretera se mantiene a una altura sensiblemente uniforme. Almansa es el último pueblo castellano, y Villena, ya alicantino, está todavía en el borde de la gran unidad geográfica de la Mancha. Al seguir esta ruta repetimos—desde luego con inocentes intenciones—la de la Reconquista Castellana y hacemos a la vez la mitad del camino entre la Iberia más húmeda y la más seca, desplazándonos aproximadamente bajo los cables de las grandes líneas medulares de transporte que conducen los kilovatios gallegos y leoneses al Levante español.

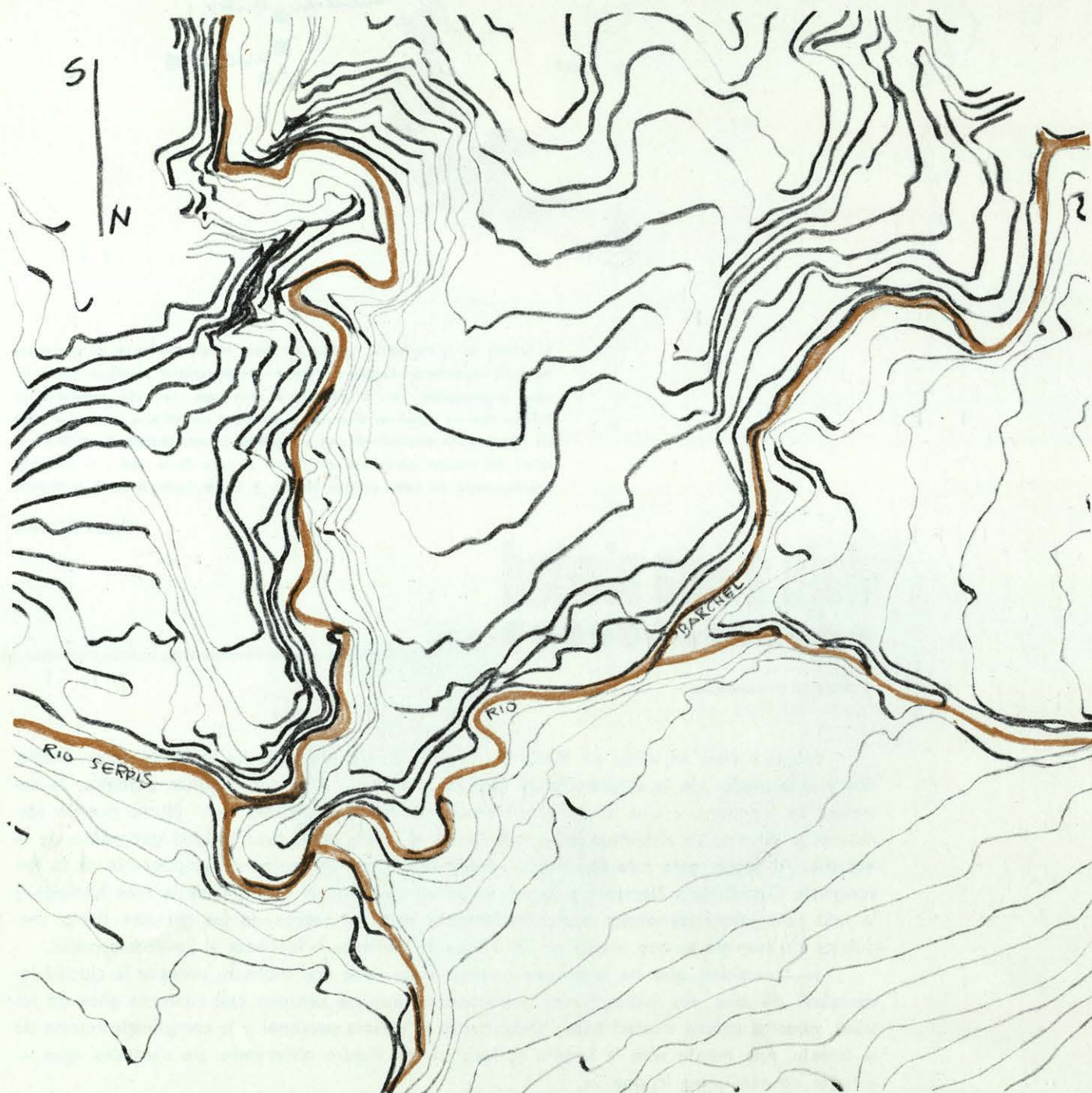
La curiosidad que ha originado nuestro viaje tiene dos motivos: conocer la ciudad inverosímil de que nos habla Fuster y reconocer, aunque sea con casi cuarenta años de retraso, nuestra propia ciudad natal. Descartados el prisma personal y la complicada retorta de la ciencia, nos queda sólo la simple curiosidad del viajero observador de ciudades, que va a tratar de explicarse lo que ve.



## 1. LA CIUDAD AMURALLADA

La primera impresión, al llegar a nuestra ciudad, es contradictoria porque provoca inevitablemente recuerdos de ciudades castellanas, no en el carácter, sino en algunos elementos aislados de su morfología urbana. La ciudad medieval, amurallada, se extendió trepando una loma a caballo de dos ríos y sobre la ladera orientada al Norte, en forma análoga, aunque inversa al caso de la ciudad episcopal de Sigüenza, que creció descendiendo. La semejanza morfológica de estas dos ciudades es extraordinaria y se funda en el hecho de la elección de emplazamientos sensiblemente iguales, debido, en principio, a una mentalidad y a unas necesidades comunes por pertenecer a épocas históricas contemporáneas aun

El fondo de la Hoya de Alcoy no es plano, sino que está surcado por varios ríos o barrancos que lo compartimentan. La ciudad antigua se asentó, por razones de seguridad, sobre la loma interfluvial situada entre los ríos Molinar y Barchell. La ciudad nueva se extiende sobre la zona más llana, en la margen izquierda del Barchell, y con clara tendencia de expansión hacia los campos de Cocentaina.





con situaciones geográficas y organizaciones políticas distintas. La barrancada del río Molinar tiene su paralela en la del Arroyo de Vadillo de Sigüenza, y la calle de San Nicolás, formada por casas burguesas con jardines y vistas sobre el barranco, es equivalente, en posición y tamaño, a la calle Mayor seguntina, bordeada de casas patricias colgadas y con jardines aterrazados. La loma interfluvial desciende mucho más suavemente hacia la vaguada Oeste en ambos casos. La plaza de España es el equivalente de la plaza Mayor con la iglesia de Santa María en la situación de la Catedral. El descenso por el puente de San Jorge al antiguo paraje de las huertas, hoy ensanche urbano, se hace en la misma forma quebrada en que se realiza la bajada al barrio de San Roque y a la Alameda. Las otras dos salidas desde la plaza de España hacia el saliente y poniente coinciden con la estructura seguntina, incluso en el carácter comercial del sector que gravita sobre el eje Oeste. El ferrocarril y las carreteras ocupan posiciones curiosamente análogas.

La semejanza es puramente corporal, sin que afecte al alma y al destino de dos ciudades tan distintas. Pero tal coincidencia morfológica da mucho que pensar en cuanto al verdadero sentido de las formas urbanas y a su posible tipificación y universalidad. Cada modelo de ciudad está mucho más ligada a los factores culturales de su hora histórica que a la influencia de factores puramente físicos como pueden ser los climáticos, porque las soluciones urbanas e incluso las puramente arquitectónicas suelen ser ambivalentes. La ciudad medieval es apiñada y con calles estrechas, lo mismo en Córdoba, Toledo, Santiago de Compostela, San Sebastián o Hamburgo, porque, aparte razones de otra índole, la calle angosta protege contra el sol en igual medida que protege contra la lluvia. Ejemplos del empleo de solanas y de calles porticadas se encuentran lo mismo en países nórdicos que en países mediterráneos por la ambivalencia de la forma que permite rehuir o recoger el sol y protegerse de la lluvia. La ciudad actual derramada sobre el verde, siempre que se empleen las especies adecuadas y se dispongan correctamente, es una solución igualmente ambivalente inventada para dar justa respuesta a los problemas higiénicos, psicológicos y estéticos que la actual hipertrofia urbana origina. La disposición abierta puede tener por objeto inmediato, en Alemania o en Suecia, el máximo soleamiento posible de las viviendas, mientras que en España, Marruecos o Brasil pretende un ahuecamiento del tejido urbano para la mejora del microclima y para evitar los efectos de recalentamiento de paramentos y edificios o la existencia de un nivel de iluminación o reverberación demasiado altos, derivados de la excesiva insolación de la ciudad.

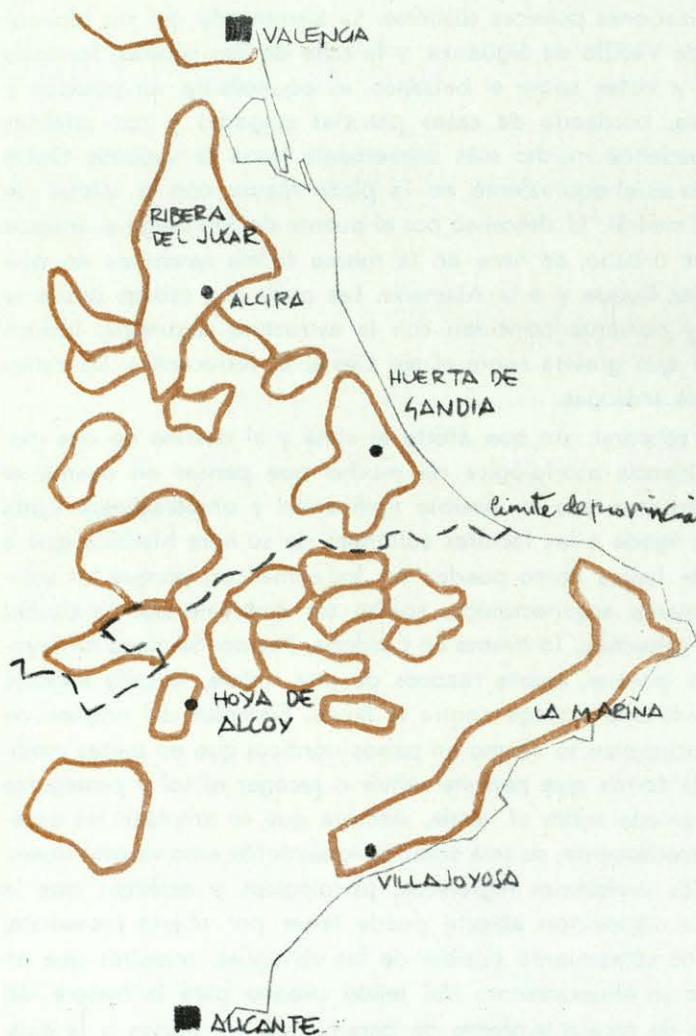
Ocupa nuestra ciudad una posición intermedia en la ruta interior entre Valencia y Alicante, lo que, unido a lo quebrado del terreno y a su proximidad a la costa que en forma de abanico se extiende desde Gandía a Alicante, puede justificar su existencia en la baja edad media y primera mitad de la edad moderna. La necesidad de dar una base económica a la población no militar de la ciudad se resolvería no sólo con el cultivo de las huertas emplazadas en la vega de Barchell, sino, por razones no demasiado claras, con una temprana industrialización en las ramas textil y papelera, aprovechando inicialmente la energía hidráulica del río Molinar para el movimiento de artefactos y batanes.

Las características del territorio, de altitud media elevada, abierto a los vientos de NE. y con frecuentes nevadas en invierno, son poco propicias a los cultivos agrícolas, repartiéndose los terrenos entre olivares en las laderas bajas abancaladas y montes de carrascas en las cotas más elevadas. Superada por razones históricas la pura función militar, la respuesta de la población fué intensificar las actividades artesanas, industriales y seguramente comerciales. A partir de ese momento la ciudad debió de iniciar una paulatina transformación que la haría perder su primitivo carácter bélico. Son escasas las muestras de arquitectura señorial y en cambio sorprenden las edificaciones antiguas de cinco o seis pisos para vivienda colectiva, que revelan un desarrollo tempranamente industrial y, en consecuencia, la existencia de un proletariado obrero urbano.

## 2. LA CIUDAD AUTODESTRUIDA

Nuestra ciudad fué señorío del almirante Roger de Lauria. Tuvo sucesivos recintos amurallados o murados. Fué plaza de armas para la defensa de los poblados de la costa contra los ataques por sorpresa. Pero en un momento determinado quiebra su vocación militar. La organización de Estados centralizados modifica las condiciones de inseguridad reinantes,

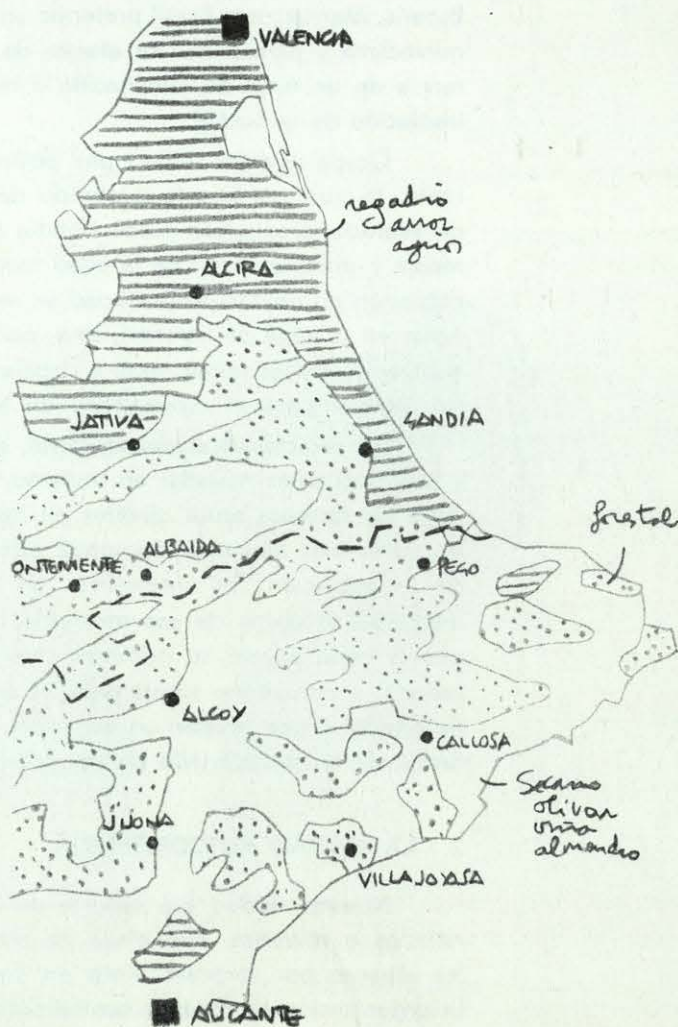




## COMARCAS NATURALES

Análogamente a lo que ocurre en Galicia, el país vasco-cántabro y los Pirineos, la provincia de Alicante, en su parte septentrional, es una zona de numerosas y pequeñas comarcas naturales correspondientes a los valles de Gallinera, Planes, Alcalá de Jovada, Ebo, Laguart, Agres, Travadell, Ceta, Guadalest, Benejama, Biar y a las Hoyas de Alcoy y Castalla, según la relación del geógrafo Antonio Revenga.

La Hoya de Alcoy está constituida por la hondonada cercada de montañas, en cuyo fondo se encuentra asentada la ciudad. Por el Este la Hoya se abre hacia los campos de Cocentaina. En las inmediaciones de Alcoy la confluencia de los ríos Barchell y Polop da origen al río Serpis, que después de cruzar la ciudad se dirige hacia el Noreste, desembocando por la huerta de Gandía.

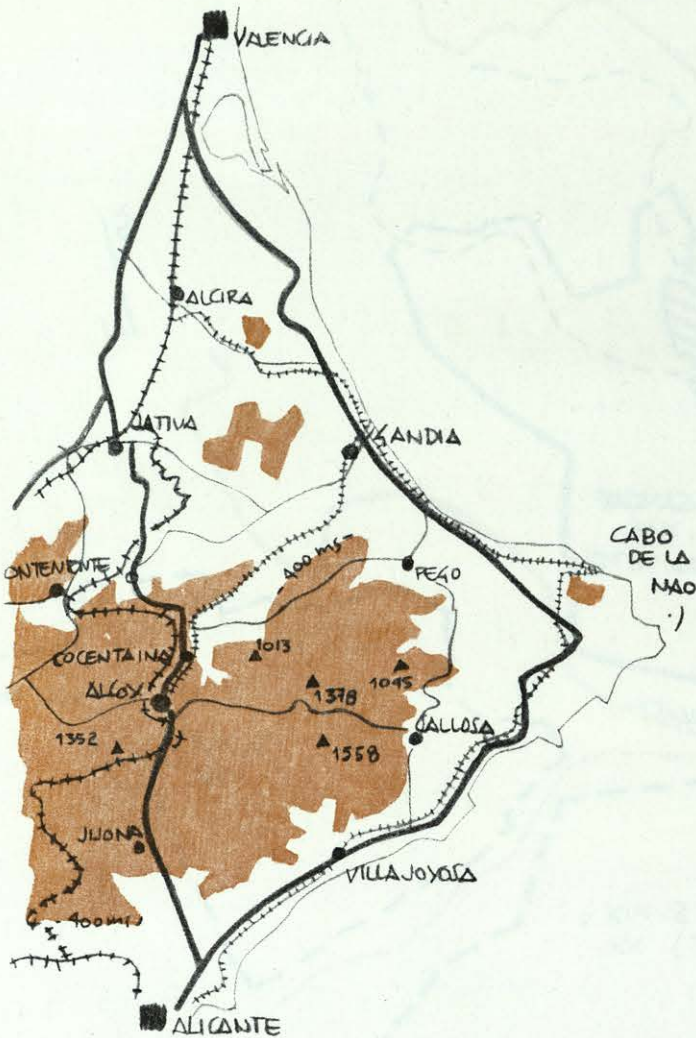


## AREAS DE CULTIVOS

La elevada altitud media y lo quebrado de la topografía en la zona septentrional alicantina, relegan la agricultura a un plano secundario. El terreno se distribuye entre los cultivos de secano, con predominio de los olivares y las plantaciones de almendros que ocupan el fondo de los valles y las laderas aterrazadas de los cerros y las zonas de carácter forestal, en sus variantes de montes bajo o alto, especialmente de carras-cas. La vid tuvo bastante importancia hasta la aparición de la filoxera, hacia 1878, que la destruyó casi por completo. En la actualidad este cultivo se concentra en las tierras altas de Monóvar, Villena y Elda.



A pesar de las dificultades topográficas que culminan con el puerto de la Carrasqueta, a 1.125 metros de altitud, la ruta interior se revela más importante que la de la costa para la relación entre Valencia y Alicante. Salvo Gandía, con su papel de puerto, de una extensa comarca agrícola con cultivos de regadío, especialmente agrios, las zonas y los centros más activos se encuentran en el interior. El ferrocarril directo Alcoy-Gandía, de vía estrecha, y cuyo trazado es paralelo al río Serpis, lleva aparejada su existencia al empleo del carbón como fuente de energía en épocas pasadas. El ferrocarril de vía ancha Valencia-Alicante, a través de Alcoy, no tiene ejecutado más que el tramo comprendido entre esta ciudad y Játiva, encontrándose paralizadas el resto de las obras.



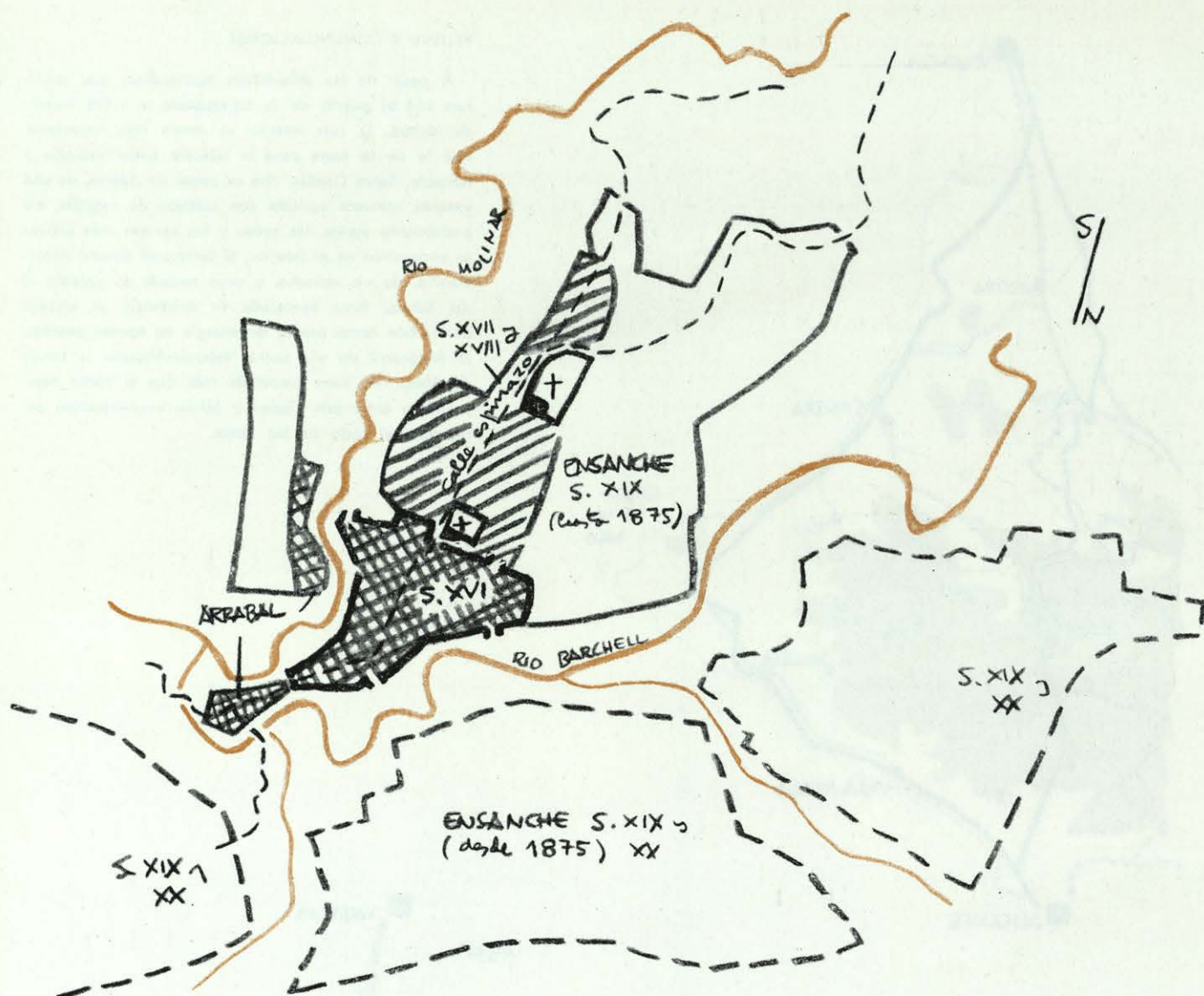
#### AREAS COMERCIALES

Alcoy es el centro de un área comercial formada por 38 municipios, con 90.923 habitantes en 1963. Los municipios gravitan sobre el centro del área, cuya característica es haberse revelado autosuficiente para abastecer de productos de uso no común a su propia población y a la de los municipios tributarios, a través de su comercio detallista.

Según el Atlas Comercial de España, Alcoy es un núcleo comercial de primera categoría, ocupando el puesto 41 entre la totalidad de los 143 núcleos de este primer grupo. Para la valoración del área se ha calculado un índice o cuota de mercado—147 para el núcleo y 309 para la totalidad del área—que permite establecer comparaciones con otras áreas en orden a su importancia comercial y a la capacidad de consumo de su población respecto a bienes o productos de uso no común.







Apoyada en el lomo de un cerro, la ciudad ha crecido en espiral mediante sucesivos ensanches a partir del recinto primitivo, fácilmente identificable por su característica forma de huso. El último ensanche—1875—ocupa las huertas del fondo de la Hoya, completando el desarrollo urbano actual.

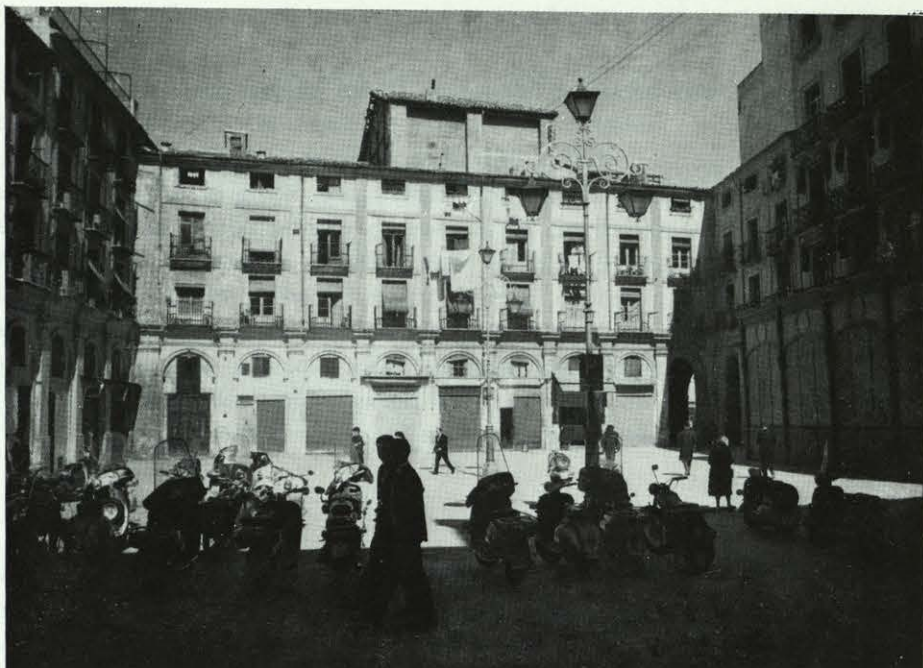
permitiendo nuevas formas de vida y la plenitud de las actividades burguesas, la industria y el comercio.

De acuerdo con las nuevas circunstancias, las ciudades experimentan, o una retracción y un estancamiento prolongados que han permitido la conservación hasta nuestros días de muchos conjuntos históricos monumentales, o una paulatina renovación de su tejido urbano para adaptarse a las nuevas necesidades, a través de un proceso permanente de autodestrucción y reconstrucción. Nuestra ciudad, como tantas otras de origen medieval, derriba sus murallas sin dejar vestigio de sus recintos murados e inicia un crecimiento en espiral que tiene su última fase en el ensanche de 1875, a costa de su zona de huertas, en la margen izquierda del río Barchel.

Semejante proceso de transformación ha producido pérdidas y daños innecesarios en numerosas ciudades, por la dificultad concreta de prever el futuro a largo plazo y por la necesidad de efectuar actuaciones parciales destinadas a resolver en cada caso los problemas cotidianos. Si bien pudo en determinados momentos identificarse el espíritu de progreso con las reformas de cirugía urbana, desde el punto de vista actual muchas de estas actuaciones se revelan como innecesarias y no por razones estéticas a ultranza, sino por razones simplemente funcionales. La ciudad del peatón, que hace unos lustros podía considerarse pasada



La plaza Mayor, espacio remansado y tranquilo, se encuentra conectada a la actual plaza de España.



de moda por la revolución de los medios de transporte, vuelve a ser hoy necesaria y posible debido precisamente a la proliferación del automóvil hasta niveles próximos a la saturación (un vehículo por cada tres personas) que será realidad, en un futuro no lejano, para todos los países del Occidente europeo.

Las reformas de pura cirugía urbana fueron acompañadas o seguidas por otras de carácter ideológico, político y económico que tienen su más espectacular expresión en las medidas para la desamortización de los bienes de la Iglesia. En nuestra ciudad, y debido seguramente a las medidas desamortizadoras, desaparecieron como tales instituciones el Convento de San Agustín, extramuros en el siglo XVI, así como el de San Mauro y San Francisco, transformándose el claustro del primero en plaza Mayor, conectada con la actual plaza de España y pasando el jardín o huerto de San Mauro a constituir la actual glorieta, una de las pocas zonas verdes de la ciudad. Las revueltas de fines del siglo pasado y de la primera

La Glorieta, jardín muy frecuentado, ocupa el antiguo huerto del Convento de San Mauro y San Francisco.





mitad del actual no han aportado seguramente un balance, a fin de cuentas positivo, como el citado.

La moraleja que podemos deducir, si somos amigos de la ciudad, y no sólo de ésta o aquella, es que la acumulación de reformas parciales da como resultante la desfiguración o destrucción de conjuntos urbanos de mayor o menor interés. Este proceso, disculpable en las ciudades que ejercieron el papel de adelantadas, no lo es en aquellas que inician ahora su evolución y desarrollo, como es el caso de muchas ilustres ciudades castellanas. La consecución de valores nuevos no debe presuponer ni justificar la destrucción de los antiguos. Dando a nuestro tiempo lo que le corresponde debemos respetar, en la medida de lo posible, las ciudades que hemos recibido en herencia, no por su sola condición de antiguas, sino principalmente por su espléndida calidad urbana. No está, seguramente, muy lejano el día en que estos ejemplos nos puedan servir para meditar sobre todo lo que la ciudad debe ofrecer al peatón, su habitante de ayer, de hoy y de mañana.

### 3. LA CIUDAD EXTENDIDA

Dentro del marco ordenador creado por el Plan de Ensanche de 1875, y con pautas análogas a las empleadas en Madrid o Barcelona, en 1860, sólo quince años antes, la ciudad se extendió sin más límites que los que le imponía la topografía o su propio ritmo de crecimiento. Las previsiones fueron tan amplias, que las reservas de terrenos no se ocuparon en un plazo corto, permitiendo atender todavía las demandas actuales. La ciudad se divide ahora en dos mitades separadas por el río Barchell: la ciudad alta, de volúmenes fragmentados y fachadas patinadas por el polvo, y la ciudad baja, de trazado regular y volúmenes felizmente uniformes. La era de los molinos y batanes dejó paso a la del carbón, el ferrocarril y los viaductos, como ésta a su vez lo ha dejado a la era de la electricidad y el automóvil. Las tres fases se encuentran perfectamente estratificadas. La primera se diluyó en el transcurso del tiempo y la tercera no ha impuesto todavía su propio carácter, pareciendo dominar en el tono de la ciudad lo que le dejó su época dorada de principios de siglo.

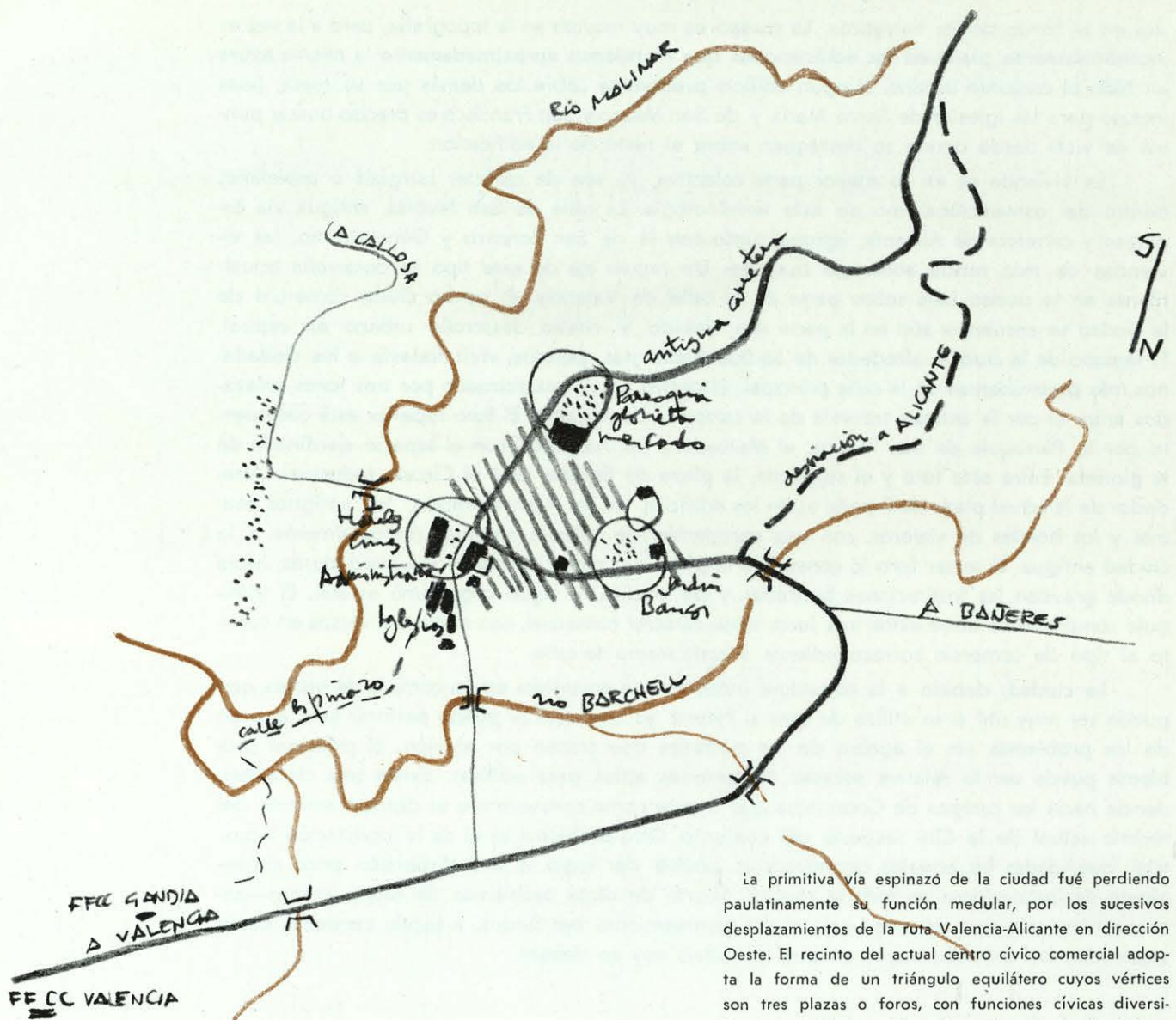
¿Es bella nuestra ciudad? ¿Puede ser bella una ciudad industrial? Nuestra ciudad tiene indudables condiciones para ser bella debido a su característica configuración topográfica. El espacio está compartimentado y las distintas partes de la ciudad se contemplan bajo luces y estímulos diversos a lo largo del año. Esta contemplación parcial y global a la vez proporciona una especie de consciencia visual de lo que nuestra ciudad es. Su figura más definida la debió de tener en el siglo XVI, con su recinto amurallado íntegro, su edificación compacta y el tapiz de las huertas a sus pies. Hoy el fomento y la creación de otros valores ha perjudicado sin duda su dimensión estética.

Planteado en abstracto el problema de la posible belleza de la ciudad industrial obtiene una contestación positiva. La realidad demuestra, sin embargo, que sólo se trata de una probabilidad remota. La belleza se basa en valores permanentes y trascendentes de raíz filosófica o religiosa y persigue un modelo o arquetipo armónico de conducta, de hombre o de ciudad, etc. La ciudad industrial se inserta por el contrario en el campo de los valores conscientemente temporales, y por ello pasajeros y coyunturales.

En la ciudad industrial, muchas veces deforme e hipertrófica, cabe un mejoramiento de su aspecto por simples medidas de embellecimiento o maquillaje externo, sin tocar el problema de su posible fealdad o deformidad intrínseca que pertenece a su propia esencia y a las razones a las cuales debe su misma existencia y prosperidad. Este embellecimiento, que es siempre deseable, debe ser discreto para que no deje entrever lo precario de su planteamiento, puesto que la ciudad industrial, para llevarle a cabo, ha de superar el principio básico de rentabilidad, e invertir dinero y esfuerzo en un mejoramiento puramente estético, a pesar del cual pocas veces conseguirá emocionarnos desde el ángulo de su belleza. Sin embargo, una ciudad industrial puede ejercer un gran atractivo si consigue resolver, con una fórmula eficaz, la conjunción de elementos encontrados que la constituyen y de acuerdo con una posible estética de lo contradictorio, que es, en definitiva, la que produce la armonía del mundo.

Nuestra ciudad tiene pocas y pequeñas zonas verdes, pero su topografía le permite vistas muy variadas. Cada puente, obra utilitaria de paso, es a la vez mirador de visiones alucinantes. Muchas fábricas, buscando antaño la energía hidráulica de los ríos, están acuna-





La primitiva vía espinazo de la ciudad fué perdiendo paulatinamente su función medular, por los sucesivos desplazamientos de la ruta Valencia-Alicante en dirección Oeste. El recinto del actual centro cívico comercial adopta la forma de un triángulo equilátero cuyos vértices son tres plazas o foros, con funciones cívicas diversificadas y unidos por itinerarios más angostos de carácter comercial. La superficie encerrada en este recinto asciende a unas ocho hectáreas.



La esquina de la calle de San Nicolás con la de San Lorenzo es el vértice del centro cívico comercial de la ciudad.



das en el fondo de los barrancos. La ciudad es muy movida en la topografía, pero a la vez es asombrosamente plana—en las edificaciones que mantienen aproximadamente la misma altura en todo el conjunto urbano. Ningún edificio predomina sobre los demás por su masa, pues incluso para las iglesias de Santa María y de San Mauro y San Francisco es preciso buscar puntos de vista desde donde se destaquen sobre el resto de la edificación.

La vivienda es en su mayor parte colectiva, ya sea de carácter burgués o proletario, dentro del convencionalismo de esta terminología. La calle de San Nicolás, antigua vía espinazo y carretera de Alicante, agrupa, junto con la de San Lorenzo y Generalísimo, las viviendas de más rancio abolengo burgués. Un nuevo eje de este tipo se desarrolla actualmente en la ciudad baja sobre parte de la calle de Valencia. El centro cívico comercial de la ciudad se encuentra aún en la parte alta, debido al citado desarrollo urbano en espiral. El tamaño de la ciudad, alrededor de 56.000 habitantes, permite vivir todavía a los ciudadanos más preeminentes en la calle principal. El centro en sí está formado por tres foros enlazados entre sí por la antigua travesía de la carretera de Alicante. El foro superior está compuesto por la Parroquia de San Mauro, el Mercado y los Juzgados, con el espacio ajardinado de la glorieta. Entre este foro y el siguiente, la plaza de España, está el Círculo Industrial. Alrededor de la actual plaza de España están los edificios de la Administración, los antiguos teatros y los hoteles de viajeros, con una agrupación de iglesias situadas marginalmente a la ciudad antigua. El tercer foro lo constituye la plaza del pintor Gisbert y sus alrededores, hacia donde gravitan las instituciones bancarias y de crédito, y algún organismo estatal. El triángulo comprendido entre estos tres foros tiene carácter comercial, con matices diversos en cuanto al tipo de comercio correspondiente a cada tramo de calle.

La ciudad, debido a la coyuntura industrial, se encuentra en un compás de espera que puede ser muy útil si se utiliza de cara al futuro, ya que esto le puede permitir salir al paso de los problemas sin el agobio de las ciudades que crecen por aluvión. El principal problema puede ser la relativa escasez de terrenos aptos para edificar. Existe una clara tendencia hacia los campos de Cocentaina que traería como consecuencia el descentramiento del recinto actual de la City respecto del conjunto. Otro problema es el de la localización industrial, que, dadas las actuales circunstancias, podría dar lugar a una dispersión poco conveniente de instalaciones en toda la ciudad. Aparte de otros problemas de escala menor—zonas verdes, reformas urbanas—está el del planteamiento del futuro, a escala comarcal, como superación del estrecho marco en que la ciudad hoy se debate.

## DESPEDIDA Y EXCUSA

La reseña de nuestro viaje toca a su fin. Ha estado demasiado cargada de conjeturas y presunciones, dadas la brevedad de nuestra estancia y la escasez del material consultado. La excusa es obligada por todos los errores de información o apreciación que hayan podido deslizarse en las líneas o gráficos anteriores, a pesar de la buena voluntad que hayamos puesto en la tarea. Hecha esta salvedad y, ya sin más, decimos adiós a nuestra ciudad, Alcoy.



Aunque lo más representativo de Alcoy se asienta aún en la ciudad alta, la ciudad baja consolida su estructura con la formación de un eje cívico comercial secundario a lo largo de la carretera de Valencia. Las industrias, que en un principio se encajaban en el cauce de los ríos, buscan hoy otros emplazamientos más favorables respecto a la red de transportes.

