



## ejemplaridad de alcoy

CESAR CORT. Arquitecto.

Durante muchos años he tenido la preocupación de lo bueno que sería que todos los españoles nacieran en mi pueblo. En Alcoy. Después se podrían ir a donde les conviniera, pero ya con ciertos prejuicios útiles para la vida activa. Estarían acostumbrados a madrugar, les atraería el trabajo, tendrían muchos conocimientos sobre la industria y la agricultura. Y no harían faltas de ortografía.

A las siete de la mañana en invierno, y a las seis o las cinco en verano, todo el mundo está allí trabajando. Y por eso, tantos como salieron de la nada, se encuentran en situación de prosperidad. Sin que nadie considere tales hechos como milagrosos. A nadie en mi tierra se le hubiera ocurrido hablar del milagro alemán, es decir, del logro de la riqueza y del bienestar a fuerza de meter el hombro. El único milagro que de verdad hemos contemplado es el de sobrevivir sin dar golpe.

Desde niños, al salir de los colegios, se podía aprender la manera de fundir el hierro, de fabricar hilos de lana o de algodón, de tejer con estos hilos, de hacer papel, de trabajar la madera o los metales, de hacer sombreros y de muchísimas otras cosas que producen las variadísimas industrias que por todas partes se hallan establecidas. No preocupaba entonces esto de las "zonas" que ahora se estilan y que suele aplicarse con la falta de buen sentido al que conduce la ignorancia de lo que significan. ¡Menudo beneficio representa el poder trabajar uno en su casa o en sus inmediaciones! Y menuda tontería



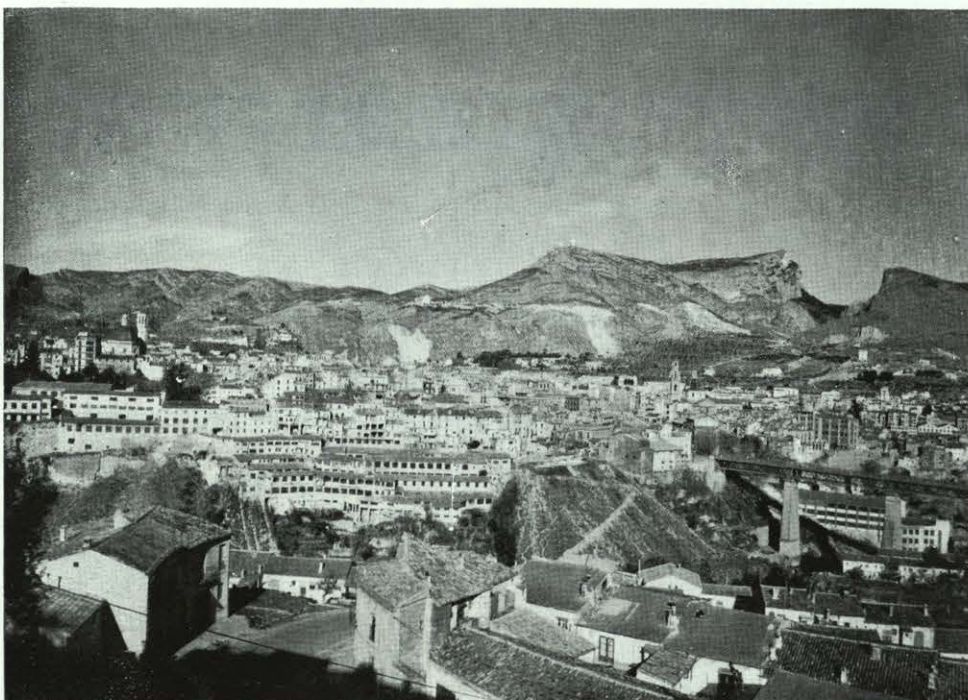


es poner sin ton ni son "zonas industriales" donde no existen condiciones especiales para ello.

Alcoy es fundamentalmente una zona industrial. El papel y los tejidos fueron la base inicial de su riqueza. Unos riachuelos de escaso caudal, pero de cauce accidentado, proporcionaban la fuerza motriz necesaria para mover la maquinaria y atender a las exigencias de otras índoles. Apenas salía el agua de un edificio ya estaba encaminada a nutrir el salto del próximo. Y así con escalonamiento interrumpido.

Pero el desarrollo de la industria superó a la potencia hidráulica disponible después de utilizar hasta el agua de las alcantarillas al ser vertida en el río. Comenzaron a ponerse máquinas de vapor. El consumo de carbón llegó a tales términos que los ingleses habilitaron un puerto, en Gandía, y construyeron un ferrocarril hasta Alcoy para atender debidamente a la demanda. Los barcos aprovechaban el regreso para llevarse fruta.

Los motores de explosión sustituyeron a los de vapor. Y, por último, la electricidad acabó con las otras clases de energía. El ferrocarril quedó prácticamente sin objeto.





La industria alcoyana sobrepasó los límites del término municipal en todo el cauce del río Serpis. Después se distribuyó por la provincia buscando mano de obra más barata.

Había en Alcoy una escuela que se llamaba de la Bolla. Estaba en los locales cedidos por la Real Corporación de Paños, que, con el Ayuntamiento, sostenía los escasos gastos de la enseñanza. La cito porque se trata de un caso singular. Los profesores cobraban entre cuatro y diez mil reales al año.

La unidad de medida tenía sin duda por objeto dar mayor importancia a la cantidad. Trabajaban por amor a la enseñanza. Y nunca he asistido a centro alguno—y son muchos donde estudié—que pudiera compararse con él, en eficacia y respeto. Hasta la clase de dibujo, que era nocturna, para que pudieran asistir los obreros, era de un silencio sorprendente. ¡Qué respeto para el profesorado! No por merecido menos digno de encomio.

Y allí se llegaba después de pasar por las manos de un maestro de primera enseñanza, que tenía a raya a doscientos alumnos, que antes de los diez años sabían el sistema métrico decimal, mejor que muchos alumnos de las enseñanzas superiores y a los cuales les resultaba de consecuencias graves, para su integridad física, el olvido o la inoportuna colocación de una "h" en los dictados.

En todos sitios estábamos mezclados con los obreros, los que nos disponíamos a seguir una carrera. Yo tuve un compañero, ajustador mecánico y tornero de primera fila, que me enseñaba a limar, a cambio de las matemáticas que yo le explicaba. Era un talento excepcional, con una tenacidad inigualable. Era la época en que comenzaban los automóviles. La familia de uno de nosotros había comprado uno. ¡Qué espectáculo! Con frecuencia había que empujarlo para que arrancase, porque la manivela no respondía.

Mi amigo, el mecánico, pensó entonces que él podía hacerse un automóvil. Y lo hizo. Inventó desde el motor hasta las ruedas. Los pinchazos eran entonces cosa diaria y él ideó unas ruedas metálicas, con un muelle en espiral entre la llanta y el carrete, que daba una amortiguación a los golpes.

Todo lo que iba construyendo lo montaba en un pequeño sótano que había alquilado por cinco pesetas mensuales. El chasis provisional para el montaje era de madera. Y para financiarlo sin que le costase dinero, acudió a los bancos; a los bancos del parque de la Glorieta, donde arrancó los largueros que necesitaba.

Pero para el coche definitivo, hizo un chasis tubular con aletas, que le servía de radiador. El vehículo, con motor original de cuatro tiempos, salió a la calle con motivo de un viaje de Canalejas, que fué diputado por Alcoy toda su vida. Resultó muy divertido, porque sin silenciador, el ruido que armaba era ensordecedor. Y todos los chicos del pueblo le acompañaban corriendo tras de él y a veces colaborando con el motor en su empuje.





Todo esto era en mis tiempos de infancia. Ahora parece que las cosas han cambiado:

¿Qué se hizo el rey D. Juan?  
Los infantes de Aragón,  
¿qué se hicieron?

No quiero, sin embargo, terminar sin decir algo sobre la arquitectura y la urbanización. En esto sí que no ha cambiado y nunca fué bueno. Prácticamente sólo había un arquitecto que proyectaba casas con voluntad de renacentista, a las que ponía unas molduras de contrafuertes góticos. ¡Cómo estropeaba la nobleza de un material como la piedra arenisca, de que allí se disponía, fácil de trabajar y que se endurece con el tiempo. Lo único bueno que allí existía era una iglesia gótica, la de San Agustín, que fué enmascarada con decoración de escayola, para transformarla, como la Catedral de Valencia, en una nave al modo del Renacimiento. Desapareció en la revolución y no se ha reconstruido. De la iglesia de Santa María de entonces se puede uno formar una idea aproximada por la que existe ahora, pero sin gracia ni delicadeza en los detalles. Y la de San Mauro y San Francisco, también mixtificada antes de ser destruida, se ha sustituido, sin ningún sentido arquitectónico, tomando como base un proyecto mío.

El lugar que ocupa la población es de extraordinaria belleza y muy accidentado. El ensanche se ha hecho por el sistema de cuadrícula, tan poco adecuado para el terreno. Y todas las vistas del paisaje desde la población se han ido cerrando sistemáticamente. Por el sistema de la Torre de Madrid en la plaza de España, de nuestra capital, que tapó la perspectiva velazqueña de la sierra que se disfrutaba bajando por la Gran Vía.

Hay un puente monumental sobre el río Barchell que es un ejemplo clarísimo de lo que no debe hacerse. Se baja desde la población hasta un tramo a nivel, desde el cual se inicia otra vez la bajada. ¡Con lo fácil que hubiera sido lograr un perfil cóncavo que descendiese de una vez hasta el nivel definitivo!

En resolución, parece aconsejable que cada cual nazca donde naturalmente le llegue la hora, sin preocupaciones de ningún género. Nos ahorramos así la molestia de la elección y el peligro de no acertar.

