

1979. POÈTICA DE LA CIUTAT. CRÒNIQUES DES D'ELX
Gaspar Jaén i Urban

Transporte, concentración y segregación del territorio
Març 1979

Crònica des d'Elx intentant no mirar-se el melic
Abril 1979

Cròniques d'Elx: el ferrocarril i la ciutat
Setembre 1979

Cròniques d'Elx: de nuevo con la ciudad antigua
Novembre 1979

TRANSPORTE, CONCENTRACIÓN Y SEGREGACIÓN DEL TERRITORIO

Març 1979

GJiU. 00-03-1979

[«Transporte, concentración y segregación del territorio»,
ponència presentada pel C.S.I. del Col·legi Oficial
d'Arquitectes de València a les «I Jornades del transport del
País Valencià», organitzades pel Consell del País Valencià
(Conselleria de Transports i Benestar Social), Universitat
Politécnica, València, 09/10-03-1979.

«Transporte, concentración y segregación del territorio»,
Boletín del Col·legi Oficial d'Arquitectes de València i
Múrcia, núm. 7-79, 00-04-1979, Comissió de Publicacion del
C.S.I., València, p. 1-2]

Revisat:

CRÒNICA DES D'ELX INTENTANT NO MIRAR-SE EL MELIC

Abril 1979

GJiU. 00-04-1979

[«Crònica des d'Elx intentant no mirar-se el melic», Boletín
del Col·legi Oficial d'Arquitectes de València i Múrcia, núm.
6-79, 00-04-1979, Comissió de Publicacions del C.S.I.,
València, p. 2-3]

Revisat:

CRÒNIQUES D'ELX: EL FERROCARRIL I LA CIUTAT

Setembre 1979

El tren s'apropava a la ciutat entre bancals de magraners i d'ametllers; hi havia algun garrofer, algun pi o algun calistro a la vora de les cases de camp que lluien, enfront seu, l'alegria dels colors dels geranis, la parra, l'arbre del paradís, la mimosa; l'alegria del pou i del gessamí, del llimoner i la dàlia.

El tren, abans d'arribar a la ciutat, s'endinsava entre els horts de palmeres. A la dreta quedava la torre dels Vaïllo. Amagat entre els marges, Pere Ibarra dibuixava l'arribada del primer tren a Elx. Pere Ibarra, ple de goig, ja que com a bon fill del segle juntava positures arcaitzants -Oh Càvia, inspirame!- amb l'adoració dels déus del progrés. Entre els horts que tant estimà, Pere Ibarra dibuixava el primer tren que arribava al poble que tant estimà també. Fum i banderoles de colors. Senyoretetes amb pameles i vels; ombrel·les de colors suaus, rosa potser.

Després, l'estació i, des d'allí, cap al poble pel passeig d'Alfons XII, el passeig alt entre els parcs propietat de la Mare de Déu de l'Assumpció gràcies al vincle del Doctor Caro; el passeig on el mateix Ibarra, sempre ple d'estima cap a Elx, posà en els fonaments una ampolleta amb la data de l'edificació i unes monedes de l'època, i hi dibuixà unes palmetes en un frontis "perquè no quedàs tan desaborit". Pere Ibarra, com a bon arqueòleg, sentia la passió del temps i allà on començaven qualsevol obra important per al seu temps, hi deixava enterrades ampolletes de vidre amb la data -el temps tancat en el vidre- i monedes: l'expressió perfecta de l'època. Pere Ibarra, un dels homes més sensats nascuts en aquest poble, no sabia que dècades després la febre de la modernitat havia de trencar les ampolletes que, amb cura, dipositava en la terra. Qui les rescatà? qui, després d'Ibarra, ha anat per la ciutat mirant les escavacions de les obres per a replegar testets de fang, fragments d'olles i de llànties àrabs? ¿Qui ha tornat a anar a mirar el camp després de la pluja, quan les pedres i els fragments d'estris domèstics de fang i de vidre, nets i lluent, sobresurten de la terra?

Després de l'estació, el tren continuava; el pont de Ferro, el molí del Real; i travessava Carrús i passava per davant del cementeri fent un gran arc de ballesta, ballesta mecànica, però, no ballesta de rocam i d'aigua com la que Antonio Machado va proposar per al Duero en passar per Sòria.

La ciutat no arribava encara ni de lluny a la via del ferrocarril. Més ametllers. Més casetes de camp. Més faenetes. I, pel sud de Crevillent, la via deixava la comarca del Baix Vinalopó, camí d'Oriola.

La ciutat d'Elx s'arrecerava entre la Rambla -riu

Vinalopó, riu d'arena per als àrabs- i els horts de palmeres. L'emplaçament idíllic dels primers àrabs i dels primers cristians no havia d'agradar als habitants de la vila quan s'encetaven les revolucions industrials. Els caldria botar el bell riu d'arena de règim torrencial. I el pont Vell, amb dos ulls precoçment neogòtics, creuava el riu a finals del XVIII. Unia la Pobla de Sant Jordi amb el raval de Santa Teresa i feia possible el carrer Major del Pla, lloc de pas dels carruatges, correus, bisbes i governadors que anaven des d'Alacant cap a Oriola.

Marià Luiña seria més agosarat i, amb el pont Nou, ens havia de deixar testimoni d'un progrés en ocasions encara amable. Les flors de ferro de la barana, els bells peus dels fanals, la volta de formigó vist, sorprenien els elxans del 1913. Pere Ibarra tornà a col·locar en un pilar una ampolla de vidre que dins portava la data escrita en un pergamí i monedes de l'època; una ampolleta que encara no han trencat com trencaren aquella altra del passeig alt de l'Estació.

Després començaria la gran destrossa. El pont d'Altamira s'aprofitava com a excusa per a enderrocar tot el nord de la vila murada. el nou pont de Ferro -pregue als déus que, al menys, quede per sempre el nom: pont de Ferro- trencava l'antic pont, que ens recordava les obres d'Eiffel, les normes de l'Acadèmia de Belles Arts de París, l'il·luminisme, els entreniments de Viollet le Duc, l'agosarament dels enginyers del XIX que els seus hereus oblidaren, la passió dels suïcides que l'elegien per matar-se. Tirar-se pel pont era una frase feta al poble, carregada de dramatisme. Tots en sabien el significat. Era un ritual per a una construcció. El pont de Ferro trencava el paisatge fenici (?) que alguns li suposaven a la rambla. Ara ja no el trenca, puix que el pont és un altre i el riu -donant-li la raó a Heràclit- no és el mateix: ens l'han civilitzat durant els últims vint anys i difícilment pot evocar paratges fenicis a algun viatger emocionat.

La ciutat d'Elx botava, així, la rambla que la del·limitava. Per l'altre costat, cap a llevant, tallaven palmeres per a fer barris nous, petits com el palmell de la mà. Grans disgustos els d'Ibaerra!. Grans pamflets enverinats els que escrivia quan feien els barris del Carme, de la Tripa, de Sant Miquel, de la Barrera. Barris amables, malgrat tot, generosos amb l'espai, de cases amb grans corrals al darrere, on la gent eixia al carrer a mitjan vesprada. Ponts i barris nous que volien enderrocar les muralles a Elx.

Era època d'això, d'enderrocar muralles per a fer bulevards, passeigs per on els ociosos gastaven el temps. Barcelona, València, Alacant: les ciutats aplaudien l'enderroc de les muralles. A Elx, per la poca importància militar que tenien, feia temps que les muralles stricto sensu, estaven habitades per forners, sabaters, paletes. I la Corredora -fuori le mura- ja s'havia convertir en l'eix principal de la nova

ciutat del segle XIX.

Quedava el riu i quedaven les palmeres. Els ponts eixamplaven la ciutat pel marge dret del Vinalopó i la destrossa dels horts l'eixamplava cap a llevant i cap al sud.

Molts anys després havia de quedar, partint la ciutat en dos, la via del ferrocarril. Durant els anys cinquanta i seixanta, el Pla d'Estabilizació espanyol alçava fàbriques, menava immigrants d'Andalusia i de Castella cap al País Valencià, cap a Elx. I més amunt de la via, cap a 1950, Carrús devia ésser ja regulat per la norma. Barri per a obrers immigrants, estava limitat per l'erm que s'estpèn cap a Asp, la carretera de Novelda i la via del tren.

Si el riu es va omplir de ponts i els horts quedaren déu-sap-per-a-què, la via s'amagà.

Podia haver estat l'inici d'un metropolità urbà o fins i tot d'escala supracomarcals. No ho fou, però. Deixem-ho ara i centrem-nos en la superfície: uns quants quilòmetres de terreny quedaren lliures fa uns anys. Un ample carrer que travessa tot el poble, per allà on els viatgers impenitents de començament del segle XX arribaven a Elx i s'hi allunyaven.

Quan al segle XIX s'enderrocaven les muralles, es feien al seu lloc -festa de la ciutat- formosos bulevards plens d'arbres. Els passeigs privats de l'aristocràcia durant el barroc eixien al carrer esdevinguts romàntics de la mà de la burgesia i envaïen les zones residencials dels fabricants i dels botiguers.

D'aquestes obres de la burgesia urbana, només tinguérem a Elx la Glorieta, i encara!. Els passeigs d'Alacant, adornats amb palmeres, les grans vies de València, rambles i passeigs de Barcelona. A Elx no es va donar res de semblant. Millor dit, es donà quelcon així a l'eixample del Pont Nou, quan els carrers del Doctor Caro, Blas Valero, Reina Victòria, 13 de setembre, s'adornaven amb acàcies plantades a les voravies. També una mentidera i mal interpretada modernitat els va tallar. Com fa Vicent Ventura per a Castelló podríem dir: "Ai, l'Elx de la nostra infantesa, tan provincià, on la gent s'asseia al carrer a treballar, ciutat tranquil·líssima!"

Els arbres no foren mai ben vistos en aquest poble. Els pocs que hi havia desaparegueren aviat. Oms perfectes d'Amsterdam reflexats en l'aigua dels canals; plàtans de la rambla de Barcelona, riu verd que amenaça endur-se enmig del port el monument a Colom i les parades de flors i d'ocells. Acàcies de l'eixample de València, relleu modernista quan trauen flors rosades per la primavera. Esplanades d'Alacant amb heura, palmeres i bardisses de boix.

A Elx, la Glorieta mostrava un ramell de pins, arbres de pasqua, hibiscus, palmeres exòtiques, mimoses. Els plàtans, arbre urbà, 'capitolí' per excel·lència d'ençà que fou importat a Europa des de les Indies, mai no aparegué a Elx. A Elx dominava la palmera, arbre ingrat, polsós, blanquinós, sense

ombra, ni tan sols arbre, un vegetal només, tot ell arrels, arbre que a l'estiu maleeix la ciutat...

Amb la desaparició de la via del ferrocarril ens queda ara un ample terreny disponible per a les persones, un lloc on es pot fer la intervenció urbana més important de la història recent de la ciutat. Un lloc on es pot posar una autopista urbana -si encara creieu que el progrés és mesurable en termes de metres cúbics de formigó- o un jardí lineal que estructure Elx amb arbres, aigua i ombra -si creiem que la civilització i la cultura d'un poble són mesurables en termes de llocs creats per al gaudi dels habitants.

Un lloc on es pot trencar l'odi a l'arbre, un odi a l'arbre que, en aquesta ciutat, com en tantes altres, no ha permès l'existència de racons verds.

Si l'autopista, si qualsevol monstre d'asfalt segueix endavant, sàpiguen els habitants d'Elx que hauran de seguir corrent davant de l'automòbil, perquè a les ciutats, l'automòbil és l'amo i el Senyor. Els caminants han d'evitar-lo i refugiar-se en petites illes sense ombra ni aigua. I quan la calor insuportable de l'estiu derreteix l'asfalt, els vells, els xiquets, els passejants, els transeüts i tota la resta de deshauciats de la ciutat, tenen por que les clavegueres se'ls empassen.

Aquí trobareu una aproximació al tema, un recull d'històries, de possibilitats d'actuació, d'actuacions previstes en algun moment, una crida a la possibilitat que encara tenim de fer ciutats per a viure-hi. El bulevard, l'arbre, la font amb aigua, els passeigs d'altres ciutats, refugi i perill per als caminants d'estiu, ens hi han portat de la mà.

GJiU. 00-09-1979

[«Cròniques d'Elx: el ferrocarril i la ciutat», Boletín del Col·legi Oficial d'Arquitectes de València i Múrcia, núm. 12-79, 00-09-1979, Comissió de Publicacions del C.S.I., València, p. 3-4. Anteproyecto de Urbanización de la Avinguda de la Llibertad [sic] en Elche, Elx, Ajuntament, 1980, sense

paginació general]

Revisat: 03-06-2004

CRÒNIQUES D'ELX: DE NUEVO CON LA CIUDAD ANTIGUA

Novembre 1979

GJiU. 17-11-1979

[«Momento clave para el patrimonio arquitectónico», La Verdad, Alacant, 18-11-1979, p. 10-11. També, amb el títol original, «Cròniques d'Elx: de nuevo con la ciudad antigua», en Boletín del Col·legi Oficial d'Arquitectes de València i Múrcia, núm. 15-79, 00-12-1979, Comissió de Publicacions del C.S.I., València, p. 5-7]

Revisat:

