

1.- LA CIUDAD DURANTE LA EDAD MEDIA Y MODERNA.

1.1.- Alicante medieval

La ciudad de Alicante pasó a manos de los musulmanes tras el pacto de Tudmir en el s. VIII d.C. con categoría de Medina, dejando atrás su pasado de Lucentum Romano y llevando el nombre de Medina Laqant. Su característica más representativa era su Alcazaba en lo alto del monte Benacantil, que junto al Alcázar, formaban el conjunto de la Medina.

Lo que se sabe actualmente de su recinto fortificado, es que la ciudad tenía una puerta principal que después sería conocida como "de Ferrisa", de la que salían los dos muros que rodeaban la Medina, uno bajando por la Ereta y el otro paralelo a la costa. La puerta Ferrisa se encontraba situada entre las calles Mayor, Villavieja y Maldonado

A mediados del s. XIII, Alfonso X ocupó la ciudad ampliando el reducto islámico de la "Vila Vella" con la "Vila Nova", desde el arrabal extramuros que ya existía en época musulmana delante de la puerta antes nombrada. De esta nueva construcción, hecha a la forma medieval levantina, destacan la calle Mayor y la de Labradores.

Pedro IV el Ceremonioso volvió a fortificar las murallas tras la guerra castellano- aragonesa al rededor del año 1376, centrándose principalmente en la Torre del Esperó, junto al Portal Nou.

En el s. XV en la ciudad de Alicante encontramos un doble recinto fortificado, el islámico, que es el que envuelve a la Villavieja; y el segundo construido entre el s. XIII y XIV para defender el arrabal de San Nicolás.

2.2.- Alicante Moderno

En el año 1535 comenzaron las obras de la mano de J. Cervelló para construir torreones sobre la muralla ya construida, concretamente, el de San Sebastián, junto al Portal Nou; el de San Bartolomé o San Esteban, cerca del Portal de Elche; y el de San Francisco, al final de la muralla del Vall (Rambla de Méndez Nuñez), junto a la puerta de la Huerta.

También durante el s. XVI Antonelli redactó un proyecto que no llegó a construirse por lo elevado de su coste. Dicho proyecto consistía en el "nuevo sistema de defensa abaluartada", la novedad era sustituir las torres angulares por baluartes de planta pentagonal para poder realizar fuegos cruzados para la defensa de la ciudad. Al no cumplirse este proyecto, Alicante no posee unas murallas preparadas para la guerra.

Según Paravesino, un ataque desde la playa de Babel, la ocupación del arrabal de San Francisco y de la Muntanyeta, sería muy peligroso para la ciudad, por lo que propuso dos soluciones, destruir el arrabal de San Francisco o construir un nuevo recinto defensivo. Castellón y Valero volvieron a insistir en el mismo tema en el año 1688, pero no llegaron a realizar la obra del todo. Esta era de diseño abaluartado, pero al no realizarse, el único testigo en pie fue el Baluarte de San Carlos.

Durante el siglo XVII, Francia, se volvió en contra de la corona Española, y como enemiga, fue bombardeando toda la costa mediterránea del país, comenzando por Barcelona. A Alicante le llegó el turno el 22 de julio de 1691. No sólo se perdieron los edificios más notables del s. XVI, sino que se llegó a la conclusión de que las murallas estaban anticuadas, ya que no se habían adaptado al paso del tiempo. El concejo municipal plantea una fortificación que incluya a los arrabales y que solucione los problemas de defensas, e incluso se vuelve a hablar del proyecto de Castellón y Valero, pero tampoco ahora se llevará a

cabo.

La guerra de sucesión obligó a reforzar los muros del s.XVI, y a cercar el arrabal de San Francisco en 1704, tomando como base el baluarte de San Carlos, pero dejando fuera el convento del mismo nombre. Estos muros, finalmente, quedaran como definitivos. La muralla iba paralela a la calle Gerona, doblando hacia Ruperto Chapí, de allí salía hacia el oeste, hasta el mercado central hasta juntarse con la muralla del XVI y la que descendía del castillo.

En el s. XVIII existieron muchos proyectos sobre la ciudad de Alicante, estos son algunos: 1749, "Plano, perfiles y elevación de un muelle proyectado para alimentar y fortificar el que existe en Alicante". Esteban de Panon; 1750, "Plano de los contornos del Castillo de Alicante con toda la Villavieja y porción de la ciudad". Esteban de Panon– Juan Main Lerma.etc.

En el s.XVIII se proyectó también la remodelación del muelle y del puerto, por su gran importancia militar, estratégica, y comercial Valero envió el proyecto al Virrey del reino de Valencia para construir una batería en la punta del muelle. Esta recibió el nombre de San Felipe, y fue terminada en 1707. Después de esta reforma, hubo varios proyectos para la mejora de las defensas del puerto, ninguno se llevó a cabo

2.- LA CIUDAD EN LA EDAD CONTEMPORÁNEA

El siglo XIX es el siglo del progreso. Esta idea, de raíz ilustrada, comenzaría a materializarse en realizaciones, mejoras y aplicaciones técnicas que producirán cambios relevantes, especialmente, en el caso del territorio alicantino, desde la segunda mitad de ese siglo. El siglo XIX fue un siglo de grandes transformaciones socioeconómicas que tendrán su reflejo en el paisaje urbano y territorial (Navarro Vera: 119). El crecimiento experimentado por Alicante durante el siglo XVIII se había debido, en gran parte, al incremento de las actividades mercantiles, desde que su puerto fue autorizado a comerciar directamente con América; de ahí el interés que tanto el estado como el municipio mostraron desde finales de aquel siglo y a lo largo del XIX por la ampliación y la seguridad de sus muelles. Las actividades económicas, por lo tanto, tuvieron unas claras repercusiones demográficas que, a su vez, se manifestaron en la expansión del plano de la ciudad y en la transformación interna de la misma, de forma que, a finales del siglo XIX, el viejo núcleo del XVIII era sólo un reducto del nuevo Alicante (Sánchez Recio: 482). De este modo, la ciudad se convirtió en el instrumento territorial más adecuado para el desarrollo de las nuevas fuerzas productivas. Ello determinó la búsqueda de un nuevo modelo de ciudad en el que la ciudad concebida como plaza fuerte entró en conflicto con el modelo de ciudad burguesa. La burguesía fue la clase social encargada de llevar a cabo los cambios, para lo que necesitaba apropiarse de nuevos espacios donde manifestar su papel predominante. Por ello, intervino tanto en los cambios que se produjeron en el interior de la ciudad amurallada, como en la fase posterior en que se materializaron los Planes de Ensanche. La ciudad fue el escenario no sólo de las transformaciones económicas, sino del desarrollo de nuevas instituciones, infraestructuras y servicios que hicieron factible el funcionamiento de la ciudad (Tonda Monllor: 40).

A la hora de realizar el análisis del desarrollo urbano de la ciudad de Alicante en el siglo XIX hemos establecido una división en dos etapas de dicho proceso, cuyo punto de inflexión se establece en un hecho de capital importancia: la demolición de las antiguas murallas que encorsetaban la ciudad, impidiendo su expansión y desarrollo.

2.1.- Primera mitad del siglo XIX: modelo de estructura urbana preindustrial.

- **Continuidad respecto a siglos anteriores: ciudad amurallada (plaza fuerte).**

La ciudad de Alicante, en los primeros años del siglo, presentaba el aspecto tradicional de una vieja ciudad, a la que se le habían quedado estrechos los muros que la cercaban, de manera que fuera de los mismos habían aparecido algunos núcleos de población. El recinto amurallado estaba formado por dos conjuntos, ya que al

casco histórico, que se extendía desde la ladera del Benacantil hasta la actual calle de la Rambla de Méndez Nuñez, se le había adosado, al sur, a principios del siglo XVIII, y rodeado de un muro, el barrio de San Francisco (Sánchez Recio: 483). El núcleo histórico comprendía, por un lado, el centro, donde se concentraba lo más substancial de la actividad urbana, y, por otro lado, San Roque y Santa Cruz, que eran dos barrios de carácter claramente marginal, por la modestia de sus casas y la condición de sus moradores, prioritariamente marineros, jornaleros u otros de índole similar (Ramos Hidalgo: 197). La densidad demográfica dentro de los muros de la ciudad era muy alta, por la falta de espacio para construir y por la prohibición de aumentar la altura de los edificios existentes, lo que suponía una elevación considerable del precio de los alquileres de las viviendas (Sánchez Recio: 483).

- **Construcción de nuevas defensas durante la Guerra de Independencia.**

La Guerra de Independencia obligó a replantearse el esquema de protección militar de la ciudad, llevándose a cabo una serie de actuaciones: 1) construcción de un nuevo tramo de murallas por el cuadrante noroeste de la ciudad, lo cual generaba una ampliación del espacio intramuros, en el cual se construiría el Barrio Nuevo, caracterizado por una trama urbana compuesta por calles ortogonales dispuestas entorno a una plaza central; 2) derribo del arrabal de San Antón por la amenaza de la guerra, ya que este carecía de protección mural. Los vecinos de esta zona se asentaron en el Barrio Nuevo; 3) construcción del Castillo de San Fernando en el monte Tossal que, junto a otra serie de elementos defensivos en el puerto y los alrededores, pretendía mejorar las posibilidades de hurtar la ciudad de un hipotético asedio.

Ese recinto urbano fue el que albergó Alicante durante la primera mitad del siglo XIX, aunque, una vez terminada la guerra, se reconstruyó el barrio de San Antón –del que sólo habían permanecido en pie los viejos edificios de la Casa de Misericordia y convento de los Capuchinos– y aparecieron en otros puntos de la periferia algunos pequeños núcleos que anticipaban la dirección de la expansión de la ciudad en la segunda mitad del siglo (Sánchez Recio: 483). Además, al término de la guerra, el municipio planteó la necesidad de deruir la antigua muralla del Vall –transcurría por la actual rambla–, cuyos terrenos anejos habían sido adquiridos por particulares, dadas las molestias urbanas que ocasionaba, al constituir un obstáculo para las comunicaciones interurbanas y para las futuras reformas o mejoras urbanísticas. Las operaciones de demolición se efectuaron con suma lentitud, prolongándose desde el año 1816 al de 1847, y contando con el subsidio del Real Consulado (Ramos Hidalgo: 195).

- **Imposibilidad de desarrollo superficial por la presencia de las murallas.**

Al iniciarse el siglo XIX la ciudad carecía de espacio útil para edificar intramuros. A ello se unía la prohibición de construir nuevos edificios o reedificar los arruinados en los arrabales. Las dificultades y problemas generados por tan grave cuestión impulsaron al Ayuntamiento, a la vista de las necesidades, a solicitar de Godoy autorización para reedificar las casas derruidas y extender el radio de la población, sin lograrlo, dada la consideración de plaza de armas que se otorgaba a la ciudad. Dado que la ciudad no podía extenderse, el proceso de subdivisión de las casas continuó, a la vez que se generaba un lógico proceso de encarecimiento de los alquileres (Ramos Hidalgo: 197). En la década de los cincuenta, ante una coyuntura económica favorable y la perspectiva de un importante crecimiento económico y demográfico, la ciudad de Alicante proyectará el derribo de las murallas.

Con la desamortización de los bienes del clero regular –décadas de los cuarenta y cincuenta–, el casco antiguo de la ciudad conoció alguna remodelación importante, ganando varios espacios abiertos, resultantes del derribo de los conventos de los agustinos y de las carmelitas, que habían sido entregados al municipio, y que se convirtieron respectivamente en las plazas de Quijano y del Carmen. También, en el extremo occidental de la ciudad, intramuros, el convento de San Francisco fue derribado y se convirtió en la plaza del mismo nombre (Sánchez Recio: 484).

- **Deficientes condiciones higiénicas que generan epidemias.**

Las calles, casi durante todo el año, estaban cubiertas de polvo, que levantaban el viento y el continuo discurrir de los carros y animales de tiro, y el resto del año estaban repletas de barro y lodo, producidos por la lluvia e, incluso, por las aguas sucias que arrojaban los vecinos. Las calles, además, no tenían pavimento ni estaban empedradas, lo que dificultaba su limpieza; únicamente se había levantado a lo largo de las fachadas unas aceras, a veces, incluso, de forma discontinua. Esas calles sucias y polvorientas, además, estaban llenas de malos olores a causa de las suciedades e inmundicias que se arrojaban desde el interior de las viviendas, el estiércol que depositaban en las calles los animales de tiro y los domésticos, y a causa de la existencia de cuadras, establos y basureros dentro de la ciudad. Las calles sucias y malolientes, a causa de la temperatura agradable y de la humedad de la ciudad, eran un excelente criadero de moscas, que podían transmitir todo tipo de enfermedades e infecciones. Alicante, por lo tanto, no sólo era una ciudad sucia sino también insana. Las autoridades municipales se ocuparon con cierta reiteración de la limpieza y del estado sanitario de la ciudad, dirigiéndose a los vecinos mediante bandos, poco efectivos, si se tiene en cuenta la continua repetición de los mismos (Sánchez Recio: 484-485).

• Las comunicaciones: la red de caminos y el puerto.

En las últimas décadas del siglo XVIII, el puerto y la red de caminos, que se complementaban entre sí, constituían los medios por los que Alicante ejercía su influencia, tanto en el entorno próximo, como en el resto de territorios de la monarquía, y así continuó hasta mediados del XIX, en que la ciudad quedó unida a Madrid por el ferrocarril. Pero, a lo largo de la primera mitad del siglo, aunque en el puerto se hicieron también importantes trabajos, se puso especial interés en la reforma de la red y construcción de nuevos caminos para tratar de crear y definir con precisión, en torno a la capital, el territorio de la nueva provincia (Sánchez Recio: 486). Durante la primera mitad del siglo se realizaron operaciones de remodelación del viario, que pusieron en contacto diferentes sectores de la ciudad.

En lo que concierne al puerto de Alicante, este ha sido históricamente el factor principal de la evolución y del desarrollo de la ciudad. Ello explica el interés de la ciudad de Alicante por ampliar el puerto, dar seguridad a sus muelles y dotarlo de servicios de manera que potenciara su uso, y también la actitud de la monarquía, que aprobó sucesivamente los planos de ampliación y creó los organismos que debían dirigir las actividades que se llevaran a cabo (Sánchez Recio: 487, 488). Las principales transformaciones del puerto se producirán en la segunda mitad del siglo.

2.2.- Segunda mitad del siglo XIX: inicio de la planificación de la ciudad moderna.

• Demolición de las antiguas murallas.

Alicante, a mediados del siglo XIX, reventaba ya por sus costados y no era fácil la coexistencia en el estrecho ámbito del cinturón pétreo que aprisionaba la ciudad. Por ello, poco antes de la inauguración del ferrocarril, el Ayuntamiento decidió el derribo de las murallas, pero la oposición de los expertos militares retrasó estas aspiraciones. Será en 1858 cuando los alicantinos vean la posibilidad de convertir la vieja ciudad en otra nueva, extramuros, dilatada y planificada, con motivo de la visita que la reina Isabel II tenía que realizar a la ciudad para inaugurar la línea del ferrocarril Madrid-Alicante. Las autoridades municipales expusieron ante el Ministro de Fomento y, posteriormente, ante la propia reina, las necesidades de la población, entre las que figuraba el ensanche de la ciudad por medio del derribo de las murallas o simplemente permitiendo edificar fuera de ellas dentro de la zona táctica. La contestación es remitida al Ayuntamiento en una Real Orden transmitida por el ministro de la Guerra, haciéndose constar que "atendiendo la Reina (q.D.g.) a la conveniencia y necesidad de dar mas extendidos limites a la ciudad de Alicante, ceñida hoy por un recinto que impide su crecimiento y deseosa de proporcionar el bienestar y el progresivo desarrollo que la industria y comercio experimentan con motivo de hallarse ya en explotación el ferrocarril que la une con la capital de la Monarquía, he tenido a bien y tomándose en cuenta lo expuesto por el Ayuntamiento y Junta de Comercio, autorizar el derribo de sus murallas determinando que Alicante deje de ser plaza de guerra..." Aceptada la iniciativa, al considerar que Alicante dejaba de ser plaza fuerte, a partir de agosto de 1858 se emprendieron las

obras de derribo de la misma, comenzando por los torreones y puertas del muelle. Los terrenos eran vendidos en pequeños trozos sin que el Ayuntamiento obtuviera mayores beneficios en esta operación.

- **Inicio de la modernización de la ciudad y papel de la burguesía.**

Las transformaciones socioeconómicas que se produjeron en el siglo XIX necesitaban llevarse a cabo en un marco espacial determinado, de modo que la ciudad fue el instrumento territorial más adecuado para el desarrollo de las nuevas fuerzas productivas. Ello determinó la búsqueda de un nuevo modelo de ciudad en el que la ciudad concebida como plaza fuerte entró en conflicto con el modelo de ciudad burguesa. La burguesía fue la clase social encargada de llevar a cabo los cambios, para lo que necesitaba apropiarse de nuevos espacios donde manifestar su papel predominante. Por ello, si en el primer estadio de esa transición que se produce hacia la consolidación de la ciudad moderna, la burguesía intervino fundamentalmente en el interior de la ciudad amurallada, en la fase posterior acuñó y materializó los Planes de Ensanche. La ciudad fue el escenario no sólo de las transformaciones económicas, sino del desarrollo de nuevas instituciones, infraestructuras y servicios que hicieron factible el funcionamiento de la ciudad (Tonda Monllor: 40).

- **Desarrollo de las comunicaciones e introducción del ferrocarril.**

En 1845, la longitud del muelle de levante resultaba insuficiente, por lo que después de un conjunto de proyectos tendentes a alargar el referido muelle y a dotarlo de otro por el lado de poniente, se consiguió en 1873 un puerto cerrado por ambos lados (Subira Jordana, 1987). Todas estas obras fueron impulsadas, entre otras razones, al ser declarado el puerto de interés general en 1855 y por la construcción de un ramal del ferrocarril hasta el muelle, a través del Paseo del Malecón (Explanada). Al mismo tiempo, el puerto era negativo por su cercanía a la ciudad, al ser un foco de pestilencia y de infecciones, por verter la población en sus aguas residuos urbanos y por la proximidad al mercado (Tonda Monllor: 52).

El ritmo de construcción de carreteras conoció una auténtica eclosión entre los años 1840 a 1868, movidas muchas de ellas por la necesidad de enlazar ciudades con la vía férrea. Por otro lado, durante la segunda mitad del siglo XIX se aprobaron tres planes de carreteras para la provincia de Alicante, que acompañaban a sendas leyes, en 1860, 1864 y 1877. Desde 1858 la capital de la provincia contó con una Jefatura de Obras Públicas cuyos ingenieros se dedicaban al proyecto y construcción de carreteras.

El ferrocarril llegó a la ciudad mucho antes que a otras urbes del país, reactivando la economía y el tráfico portuario, tanto de pasajeros como de mercancías. La inauguración oficial se produjo el 25 de mayo de 1857, con cuyo motivo Isabel II se desplazó a Alicante utilizando el nuevo medio de transporte (Sánchez Recio: 490). El ferrocarril se convirtió en el más poderoso signo de progreso; un progreso que llegaba para todos porque era un medio de transporte igualitario, con facilidades de acceso a todos los ciudadanos. Pero, además, el ferrocarril tuvo una influencia decisiva en la transformación del territorio y del paisaje urbano, ya que el tendido ferroviario determinaba una barrera, un límite físico al crecimiento urbano, pero, al mismo tiempo, marca direcciones a ese crecimiento. Del mismo modo, la estación se convierte simbólicamente en una puerta de la ciudad, a la vez que determinó un nodo de referencia en la ciudad, lo que ahora llamamos una zona de centralizada. En Alicante determinó geométricamente el extremo del eje organizador del Ensanche de finales del siglo: la Avenida de Alfonso el Sabio y la Avenida de la Estación. La eficacia de la línea para el transporte de mercancías exigió la conexión con el puerto, determinando un trazado que, posteriormente, ha dejado su huella en la ciudad a través de calles y avenidas como, en Alicante, la Avenida de Eusebio Sempere (Navarro Vera: 121, 122).

El puerto, el ferrocarril y la red viaria conocieron una actividad conjunta y complementaria. El binomio puerto-ferrocarril consiguió que los años sesenta fueran de gran prosperidad ciudadana (Tonda Monllor: 52).

- **Planificación del Ensanche extramuros: gran empresa urbana que dará lugar a la expansión moderna de la ciudad.**

Es en el siglo XIX cuando surge una nueva idea de ciudad que responde a un nuevo orden liberal y racional: los ensanches (Martínez Caro-de las Rivas, 1985:109). El ensanche es un sistema de planeamiento ideado para dar respuesta, desde unos presupuestos ideológicos burgueses, a la expansión de las ciudades carentes de suelo urbanizable adecuado a las exigencias de la burguesía (Estébanez, 1991: 83). La ciudad antigua se desarrollaba en torno a unos edificios públicos que, a su vez, servían como hitos o puntos de referencia. A partir de ahora, el concepto de ciudad cambia por completo. Las nuevas ciudades que van a crear los ensanches no se construirán partiendo de edificios públicos; el nuevo protagonismo va a recaer sobre unas manzanas, pensadas única y exclusivamente para usos residenciales, como definitorias de la trama urbana. La novedad de los ensanches estribó en la ruptura de la ciudad heredada. Era un nuevo espacio urbano que surgió de forma paralela al ascenso de la burguesía urbana al poder político y económico. Con los ensanches se querían plasmar las ideas de orden, regularidad e higienismo –principios típicamente burgueses–. Al mismo tiempo, iban a permitir obtener pingües beneficios económicos por la producción de los diferentes elementos materiales de estos espacios, desde la vivienda al comercio pasando por el transporte (Manzón: 45, 46).

En 1887 se convocó el Concurso para el proyecto de Ensanche de Alicante, presentándose los arquitectos José Guardiola Picó, José González Altés y Eusebio Lidón Barra, este último descalificado por faltar al requisito de constitución de la fianza. La Real Academia de Bellas Artes de San Fernando y de Medicina y Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos, aprueba finalmente en abril de 1893 el Proyecto General de Ensanche de Alicante, firmado por José González Altés. En realidad, el proyecto no se aprobaría definitivamente hasta el mes de agosto de 1897, y la *Gaceta* publicaba la orden el 8 de enero de 1898 (Historia de la Provincia de Alicante).

El Ensanche se verificó hacia el oeste y noroeste, quedando la ciudad dividida en casco, ensanche y extrarradio. Comprendía el territorio extramuros de la última muralla, limitando por el norte con el Castillo de San Fernando, al oeste con el trazado del ferrocarril que conectaba la estación de Madrid con el Puerto, al sur del Puerto, y al este con el Castillo de Santa Bárbara. El trazado del Ensanche se organizaba en torno a dos grandes ejes: Avenida de Alfonso el Sabio y Soto/Gadea/Marvá, además de la prolongación de la Carretera de Madrid (actual carretera Ocaña) (Navarro Vera: 129). El proyecto de Ensanche de González Altés preveía varias plazas:

- Sector sudoeste: Plaza de Séneca.
- Zona norte : Balmes.
- En el cruce de los ejes principales: Plaza de la Independencia (actualmente Luceros).
- Frente a la estación de ferrocarril.
- Barrio de Benalúa.

Si a la prolongada espera se le añaden los treinta años de vigencia legal que la normativa del Ensanche tenía, no es de extrañar el desfase existente entre el Plan de Ensanche y el ritmo creciente poblacional. Esto produjo la necesidad de crear barriadas periféricas con carácter propio, capaces de albergar edificios de servicio, zonas comunales y una serie de viviendas económicas acogidas a la normativa de casas baratas o propiciadas por la iniciativa privada, como por ejemplo, el barrio de Benalúa. El Plan de Ensanche se desarrollará a lo largo del primer tercio del siglo XX.

El caso de Benalúa. El Barrio de Benalúa de Alicante fue una realización inspirada en el pensamiento higienista ligado a la burguesía reformista de la ciudad. José Guardiola Picó fue el autor de los planos del barrio, que se aprobaron en 1884 por el municipio, y que se incluían en el Plano General de Ensanche. El Barrio de Benalúa fue una interesante operación urbanística, más que el propio Ensanche de la ciudad, concebido como un conjunto dotado de un cierto nivel de autonomía, lo que exigía un buen conjunto de equipamientos públicos. La trama urbana de este barrio es reticular, a base de manzanas cerradas y rectangulares, de las cuales una central actúa de espacio abierto al público y ajardinado. El barrio estaba muy bien dotado de servicios urbanísticos, y comunicado con el centro de la ciudad mediante una línea de tranvía, propiedad del mismo grupo de promotores del barrio: la sociedad Los Diez Amigos, que presidía el Marqués

de Benalúa. Además, se crearon reservas de suelo para iglesia, escuela..., y una cárcel, y en el centro geométrico de la retícula se construyó la plaza que ocupaba la actual plaza de Navarro Rodrigo, toda una manzana que se convirtió en el centro de la vida del barrio, y que en la actualidad es el único espacio reconocible de un tejido densificado que ha perdido prácticamente todo su atractivo primigenio. La importancia del proyecto urbanístico de Benalúa radica en lo avanzado para su tiempo, si tenemos en cuenta sus dotaciones de servicios con respecto a las del resto del Ensanche. La dotación de servicios junto con el emplazamiento y orientación escogidos para la creación del barrio responde a las preocupaciones sanitarias surgidas años antes a nivel europeo (Navarro Vera: 128; Historia de la Provincia de Alicante).

2.3.– Primer tercio del siglo XX

Un proceso de crecimiento urbano incardinado en las condiciones que fija el anterior período histórico: ensanche paralizado, vías radiales de enlace con los núcleos próximos, tranvías, instalaciones industriales, determina rápidamente la ocupación de barrios periféricos que, con mejor o peor fortuna, se consolidan apoyándose en las infraestructuras de transporte y así, mientras la residencia para los grupos dirigentes continúa localizándose en lugares espacialmente adecuados y representativos –de los que la Explanada resulta prototipo–, las clases menos favorecidas ocupan San Blas, Carolinas, El Plà, Benalúa, Florida, etc., lo que unido a la ocupación de la Muntanyeta, entre el Barrio Nuevo y el Ensanche, el diseño del área turística y la localización de instalaciones fabriles y ferrocarriles a poniente, consolida, antes del obligado paréntesis que supuso la Guerra Civil, un patrón del asentamiento urbano que llega a nuestros días.

1) Las ciudades satélites

La progresiva aparición de edificaciones en los extrarradios de las ciudades va a dar lugar a las ciudades satélites. Las actuaciones regladas en el extrarradio asumen todo el paquete higienista y son destinadas a las clases obreras, dando por sentado que los ensanches son asentamientos burgueses.

Ejemplos de ello, en la ciudad de Alicante, los encontramos en los barrios de Benalúa, Ciudad Jardín y Barrio Obrero.

2) Etapa comprendida entre 1924 y 1956.

En los primeros años de la década de los veinte, el desarrollo urbano es prácticamente imparable en nuestro país. Después del final de la Gran Guerra, se produce una serie de cambios de tipo político, social y económico que no hacen más que acelerar el proceso de urbanización: la ciudad se va conformando como un centro óptimo para el mercado de trabajo y como centro de servicios.

Fue el 8 de marzo de 1924 cuando se consiguió publicar el Estatuto Municipal elaborado por Calvo Sotelo y aprobado por el entonces Presidente del Gobierno, Primo de Rivera. En ese Estatuto se reconoce la facultad exclusiva del Ayuntamiento para elaborar y aprobar los proyectos de la urbanización, y se establece por primera vez el carácter obligatorio que para los Ayuntamientos posee la realización de planes de urbanización (Capel, 1981: 87).

Son muchos los ejemplos que podemos encontrar de las intervenciones urbanísticas realizadas bajo los auspicios de los Estatutos Municipales en el caso de Alicante, como son la apertura de las calles Bailén, Teniente Coronel Chápoli, San Ildefonso, Rambla de Méndez Nuñez y el desmonte de la Muntanyeta.

3) Transformaciones urbanas.

Al iniciarse el siglo XX continúan realizándose distintas obras de reforma interior, acondicionamientos de calles y plazas, pavimentación, progresiva instalación de iluminación eléctrica, apertura de nuevas

vías en las diferentes barriadas cuando así se precisa, y demás actuaciones de este tipo originadas en la expansión consiguiente al aumento poblacional.

Del conjunto de estas realizaciones destacan por su importancia la prolongación del paseo de los Mártires, en el tramo comprendido entre la calle de Canalejas y la de Barrejón (Portugal), y la de la avenida de Alfonso el Sabio hacia la estación del ferrocarril M.Z.A., para lo cual fue preciso continuar el desmante de la Muntanyeta, lo que permitiría a su vez la conexión con la calle Luchana (Federico Soto).

Significativa fue la ganancia de zonas verdes que supuso, al inicio del segundo decenio, la adquisición, a propuesta del concejal Dr. Rico, de los terrenos del cerro Tossal y castillo de San Fernando para su transformación en parque público. Igualmente recibe la ciudad en cesión el cerro del Benacantil, repoblada su pinada en 1913, y el castillo de Santa Bárbara, situado en su cumbre.

Durante este tiempo, la edificación adopta el carácter tardío de los movimientos modernistas en arquitectura, construyéndose una serie de valiosos edificios en esta línea estilística, en las áreas de reposición inmobiliaria o, incluso, en los nuevos terrenos urbanizados. Así, los alrededores de la calle San Fernando y Explanada, el entorno de San Nicolás, el sector oeste de la avenida de Alfonso el Sabio, con derivaciones en dirección a Benalúa, la zona del Ensanche y los terrenos anejos a la carretera de San Vicente del Raspeig son ocupados por viviendas, donde destacan la llamada casa Martínez, en el número 58 de la calle San Fernando, con fachada al doctor Gadea y, posteriormente, la casa Carbonell en la Explanada.

Durante el período republicano se acentuaron los procesos de renovación y transformación urbana, a la vez que toda una serie de proyectos abría el camino de la ulterior expansión.

Por decreto de la Alcaldía de 5 de mayo de 1932 se ordenó al arquitecto auxiliar de la Corporación que procediese al estudio de la apertura de las calles Gerona y San Ildefonso en dirección a la Rambla de Méndez Nuñez, en ensanche de la calle Duque de Zaragoza y la alineación de la calle de Bailén. Todas ellas reformas necesarias para la regularización del tráfico en el centro de la ciudad.

Tras la expropiación y derribo del convento de monjas Capuchinas se facilitaban las mencionadas aperturas de calles y en el solar resultante se construiría el edificio del Banco de España, sito en las proximidades de los nuevos edificios oficiales que acogían al Gobierno Militar, la Telefónica y la Casa de Socorro.

Con mucho, la reforma más importante del centro de la ciudad, fue la urbanización de la Muntanyeta, cuyo proyecto empezó en 1931, de manos de Lorenzo Carbonell.

- **Industria, transportes y comercio**

La principal industria alicantina era la tabacalera, situada en el arrabal de San Antón, con una plantilla mayoritaria de mujeres, el resto de industrias importantes funcionaban con capital extranjero, de lo que se quejaba la prensa de la época, este es el caso de Deutsch y cia. Y Fourcade y Provot, por ejemplo.

En esta zona se producían tejas, mosaicos, losetas hidráulicas, cerámica, abonos, conservas, harinas, tejidos, etc.

En este aspecto, jugaba un papel muy importante el puerto, desde donde salían la mayoría de las importaciones que se realizaban desde la ciudad, como era el caso del vino, la sal, las pasas, las tejas, el ladrillo, las conservas, las alpargatas, etc. De igual manera se importaban productos como el carbón,

cereales, petróleo, maquinaria o salazones. La puerta al mar, era también la puerta al comercio, lo ha sido desde el comienzo de la historia de Alicante, y aun hoy lo sigue siendo

El ferrocarril se convirtió en el modo de transporte más cómodo y rápido de la época, siempre y cuando la travesía no se hiciera por mar. Alicante se convirtió en el puerto de los productos de Castilla la Mancha o de Andalucía, lo cual supo levantar su comercio. Sin embargo no fue hasta casi los años veinte, cuando los propios pueblos de la provincia de Alicante empezaron a estar comunicados con su capital.