

INVESTIGACIONES  
GEOGRÁFICAS

CEOCV&EICV2

Investigaciones Geográficas (Esp)

ISSN: 0213-4691

investigacionesgeograficas@ua.es

Instituto Interuniversitario de Geografía

España

Sebastiá Llinares, Consuelo

INFLUENCIA DE LA RED VIARIA EN EL CRECIMIENTO URBANO DE LA VILAJOIOSA  
DURANTE EL SIGLO XIX

Investigaciones Geográficas (Esp), núm. 6, 1988, pp. 151-172

Instituto Interuniversitario de Geografía

Alicante, España

Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=17654233009>

- Cómo citar el artículo
- Número completo
- Más información del artículo
- Página de la revista en redalyc.org

redalyc.org

Sistema de Información Científica

Red de Revistas Científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal  
Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso abierto

# INFLUENCIA DE LA RED VIARIA EN EL CRECIMIENTO URBANO DE LA VILAJOIOSA DURANTE EL SIGLO XIX

Consuelo Sebastiá Llinares

## RESUMEN

La Vilajoiosa permanece encerrada en sus murallas hasta el siglo XVIII, iniciándose en esa centuria el desarrollo de arrabales que ocupan el espacio extramuros entre el lienzo meridional de la fortificación y la línea de costa: Raval de Ponent y Llevant; todo este conjunto se sitúa en la margen izquierda del río Amadorio. Durante el siglo XIX la expansión urbana se realiza siguiendo los caminos que parten de La Vila; en primer lugar, el viejo camino que comunicaba con la capital provincial, originó en la orilla derecha de la rambla el núcleo del Poble Nou. Posteriormente se edifican otros «ensanches» ajustándose a los ejes viarios que parten de la puerta principal de la muralla (Playa de 1'0m), hacia Alicante y Valencia. Por último, la construcción de la carretera de Alicante a Valencia (N-332), cuyo trazado limita con la vila murada, favoreció la edificación en las zonas adyacentes; hacia el oeste con el barrio de Cervantes y hacia el este con el de Colón, que constituirán la línea definitiva del plano urbanístico hasta la actualidad.

## ABSTRACT

Vilajoiosa was locked up by walls until the XVIII Century, in that Century they started to build streets of houses outside the walls, known as «arrabales» which occupied the space between the southern part of the fortification and the coast line: «Raval de Ponent y Llevant»; This area is situated on the left hand side of Amadorio river. During the XIX Century the city expands itself following the roads which communicated with the capital of the province, originated on the right bank of the river the «new town» (Poble Nou). Later other developments took place following the roads that leave from the main gate of the walls (Plaça de l'Om) towards Alicante and Valencia. At last, the construction of the main road Alicante-Valencia (N-332), which limits with the walls has encouraged building in the areas close to it; towards the West the Cervantes neighbourhood and towards the East the Colón area. These will form the main lines of the urbanistic plan up until today.

Como introducción se expondrá una breve evolución de la población urbana, ya que su dinámica está íntimamente relacionada con la expansión superficial de la ciudad.

Hay que esperar hasta 1713 para que la población absoluta de La Vilajoyosa alcance cuantía similar a la que tuvo en 1609, es decir, 1.575 habitantes, registrándose en el siglo XVIII, al igual que en el conjunto regional, un notable auge demográfico, pues hacia 1795 La Vila contaba con unos 5.400 habitantes (Cavanilles); este incremento se traduce durante los primeros años en nuevas construcciones en torno a la muralla. Los frecuentes asedios que demolieron gran parte de la misma, unido al aludido incremento de la población, sin duda son causas directas de la expansión del caserío a extramuros, donde, circundando la fortificación por su límite meridional (terreno más llano y por tanto más apto para el trazado urbano), se creó el Raval de Llevant y el de Ponent, con una urbanización dirigida y planificada.

La evolución del censo de población durante el siglo XIX viene marcado por dos períodos netamente diferenciados. En la primera mitad de la centuria se mantiene un fuerte crecimiento, mientras que en la segunda mitad la población se estabiliza, e incluso disminuye en las últimas décadas. Así, a finales del siglo XVIII el total de población municipal superaba los 5.400 habitantes según Cavanilles, alcanzando en 1857 un total de 9.110 habitantes. Es en ese intervalo cuando se amplía considerablemente la superficie de la ciudad, con la construcción del barrio denominado el «Poble Nou». Por el contrario, la segunda mitad del siglo XIX es una etapa de franco retroceso demográfico, motivado por la sucesión de sequías, hambres y epidemias, y por el flujo emigratorio (sangría que el incipiente desarrollo industrial, con talleres de hilados y la actividad chocolatera, es incapaz de frenar), de modo que en el intervalo 1860-1900 la población descendió de 9.614 a 8.902 habitantes. Durante el último tercio de la pasada centuria la expansión urbana se centró en torno al extremo occidental del puente recientemente construido sobre el río Amadorio, con la urbanización del barrio denominado de Cervantes.

La modernización de los transportes tanto terrestres como marítimos era imprescindible para la mejora del comercio y de la situación económica global de la comarca. Dado el mal estado que las vías de comunicación presentaban en el ámbito provincial, en el año 1862 tanto el Gobierno, como la Diputación de Alicante instaron a Ayuntamientos y a particulares para que inspeccionasen con la mayor brevedad posible los caminos de sus jurisdicciones.

En 1867 se aborda, al fin, la terminación de la carretera de Alicante a Valencia por la costa (N-332), que cruza el casco urbano de La Vila, reemprendiéndose en ese mismo año la construcción del puente sobre el río Amadorio, cuyas obras finalizaron en mayo del año siguiente. En igual fecha se estaba avanzando la carretera entre La Vilajoyosa y Alcoy, como prolongación de la proyectada desde esta villa a Sella, la cual debía unirse a la de Alicante a Valencia (N-340)<sup>1</sup>, hecho que reafirmaba una vez más las estrechas relaciones comerciales establecidas entre las capitales de La Marina y de la Montaña.

---

<sup>1</sup> A.M.V. *Libro de Actas de 1863*. Sesión en 1 de marzo de 1863.

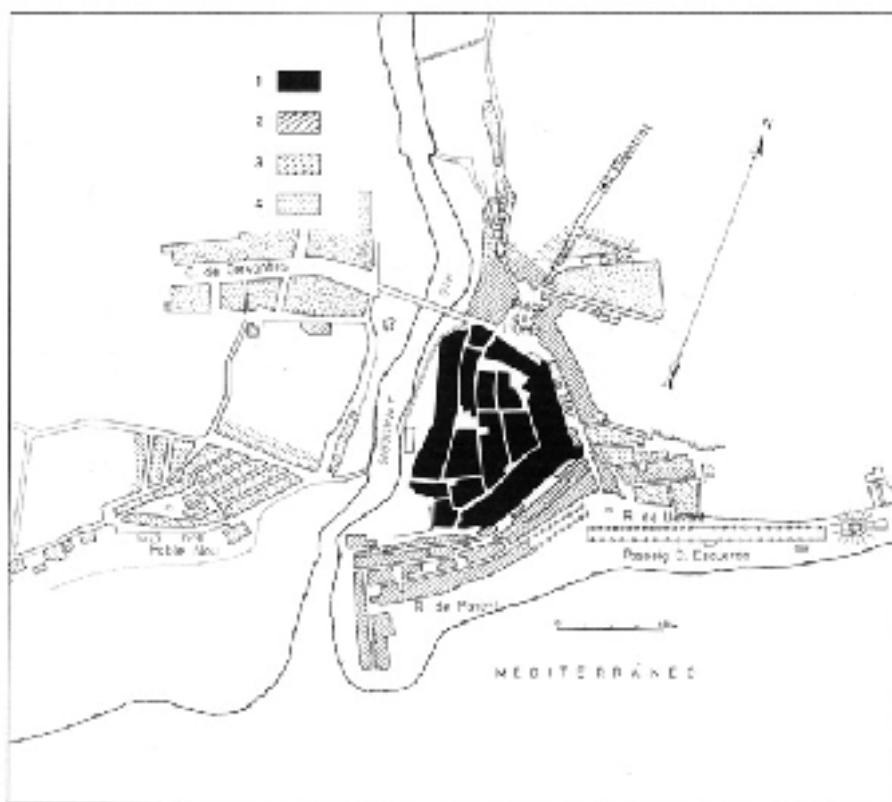


FIGURA 1. La Vilajoyosa. Evolución urbana hasta 1929 (callejero de 1929): 1. el siglo XVIII (la vila murada); 2. de 1700 a 1782 (Plagade l' Om, Costera la Mar y Raval de Ponent); 3. de 1782 a 1867 (Raval de Llevant y Raval del Poble Nou); 4. de 1867 a 1929 (barrios de Cervantes y Colón).

Como se ha apuntado, el trazado de la carretera N-332 y la construcción del puente sobre el Amadorio, cuyas continuaciones son la calle de Cervantes en dirección hacia Alicante y la de Colón en dirección a Valencia; estas calles constituyen el principal eje de la expansión urbana a fines del siglo XIX y principios del XX.

En las actas capitulares de los años 1870, son frecuentes las propuestas de la Corporación municipal para mejorar la vereda que arrancando del puente se dirige al «Poble Nou» (ubicado en el rellano al W de la rambla), pues presentaba un trazado muy irregular que incomodaba la fluidez del tráfico, a la vez que repercutía negativamente en la urbanización del sector<sup>2</sup>. Pero a pesar de la mejora

<sup>2</sup> A.M.V. *Libro de Actas de 1876*. Sesión en 20 de febrero de 1876.



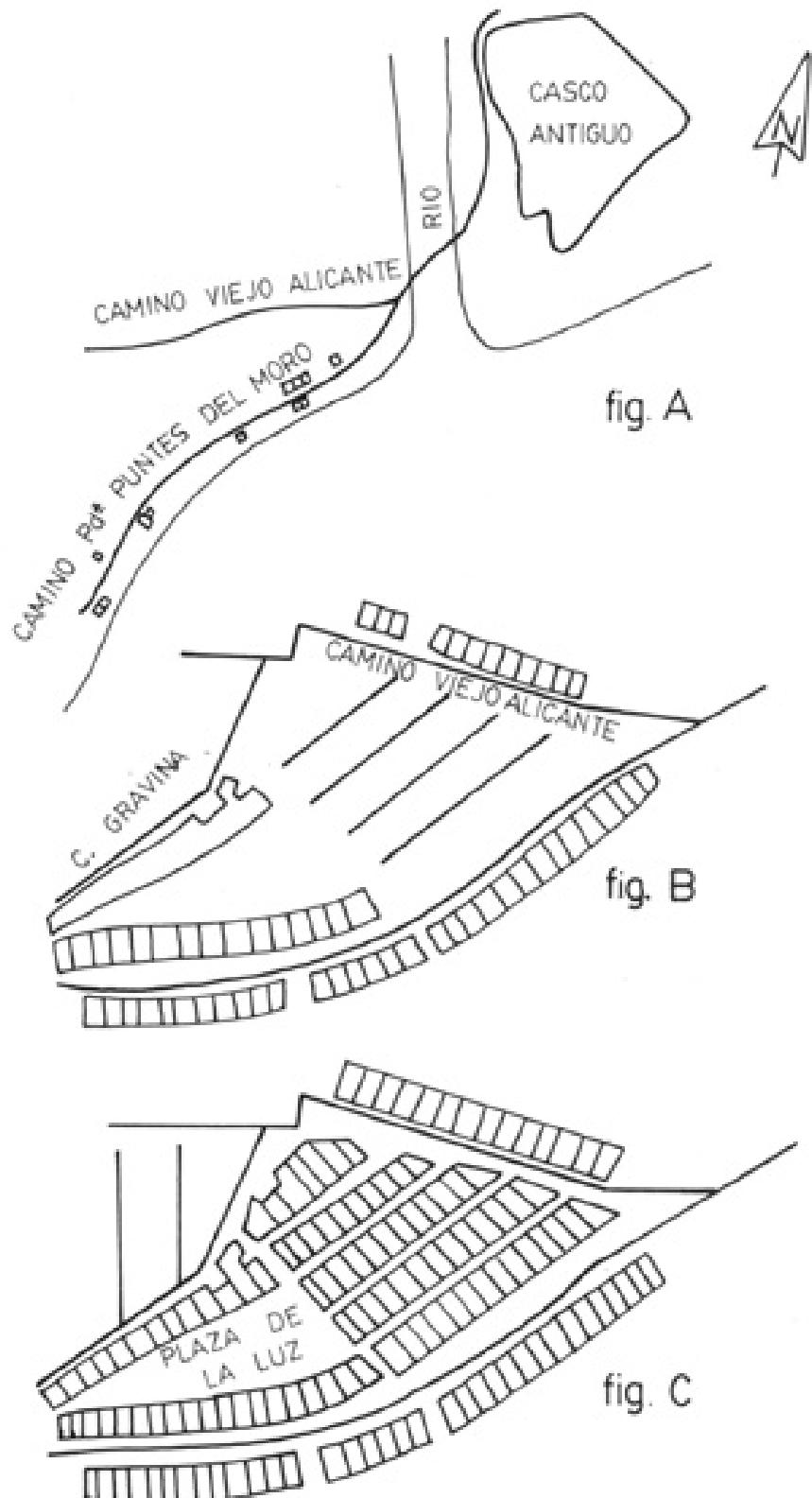
*Lienzo de la muralla de La Vilajoiosa y ábside fortificado de la iglesia parroquial. En primer término de la calle Costera la Mar (hacia los años 1940), formada a extramuros durante el siglo XVIII, con obligado trazado rectilíneo y mucho más espaciosa que las calles del espacio intramuros.*

viaria, este sector de la ciudad que se ofrecía idóneo para la urbanización no fue edificado, reduciéndose ésta a la alineación de casas en los contornos del reformado trayecto (calle de Pelayo).

No sólo las comunicaciones terrestres, como se ha visto, sino también el transporte marítimo adolecía de un abandono prácticamente total. Una localidad como La Vilajoiosa, que entonces servía de puerto para Alcoy y contaba con un importante movimiento comercial, no disponía ni tan siquiera de un pequeño abrigo, estando las naves obligadas a fondear en medio de la bahía, aunque

FIGURA 2. A: Aparece la primera edificación dispersa a lo largo del camino de «Les Puntes del Moro». Se trata de viviendas rurales de los labradores que poseen huerto en esta fértil zona agrícola junto al río. B: La calle Gravina y el camino de Alicante configuran al barrio con forma triangular. El eje de «Les Puntes del Moro» genera la directriz de urbanización. C: El camino de Alicante potencia el crecimiento del barrio, que tiende a ensancharse al otro lado de la calle Gravina. Posteriormente, el trazado más al interior de la carretera de Valencia a Alicante (N-332), repercute en un proceso de marginación, progresiva degradación y pérdida de centralidad de este barrio, por lo que su primitivo trazado y morfología se ha conservado en gran parte. Sólo la primera línea de casas al mar ha sido sustituida recientemente por una edificación en altura. Fuente de los esquemas: P.G.O.U. de La Vilajoiosa, 1979.

## Fases de crecimiento del Poble Nou



reiteradas veces los comerciantes de la localidad habían urgido a la Alcaldía la creación de una Junta que se encargase de arbitrar los medios para llevar a efecto las obras necesarias para la construcción de un puerto; asimismo pedían que los integrantes de la citada Junta, lo fuesen en representación de los diversos ramos del comercio<sup>3</sup>.

## La plasmación de nuevos barrios

### *El Poble Nou*

Este nuevo núcleo de población empezó a construirse en 1806, en la orilla derecha de la desembocadura del río Amadorio, a la altura del pequeño puente de madera que cruzaba el cauce. Su emplazamiento viene condicionado por una topografía llana, apta para la edificación, y por la existencia del viejo camino de herradura que comunicaba esta villa con Alicante.

Madoz informa en 1845, que este nuevo barrio comprende por entonces unas noventa casas, todas de un piso, que se distribuyen en varias calles, aún sin nombre, llanas y bastante rectas<sup>4</sup>, continuándose posteriormente este ritmo de edificación, ya que según el Nomenclátor de 1860 el número de edificios había crecido hasta los 138, de los cuales dos terceras partes eran viviendas de un sólo piso (94) y el resto, respetando las normas municipales, tenían una altura de dos plantas.

La configuración del trazado de este ensanche es triangular, delimitado al norte por las casas construidas aprovechando el camino hacia Alicante (hoy la calle del mismo nombre); el límite SW-NE, lo constituye la calle de la Santísima Trinidad (hoy Méndez Núñez) y por último el lado SW-NW, lo forma la calle «Mitges Galtes» (hoy Gravina), que al igual que la Santísima Trinidad, presenta un trazado irregular y quebrado, ajustándose al preexistente camino transversal que une el camino de «Les Puntes del Moro» con el de Alicante. De la confluencia de estos dos caminos en el vértice SW del barrio, emergió una plaza triangular, denominada de La Luz, que será el centro de este nuevo ensanche de la población.

Posteriormente, la vitalidad demográfica hizo necesaria la apertura de dos nuevas calles, la calle Nueva (hoy Churruca) y la de Arriba, con un trazado rectilíneo y planificado, entre el camino de Alicante y el de Gravina, proyectándose en este sentido el futuro desarrollo del barrio. Pero la finalización de las obras del nuevo puente en 1868, desplazará la ulterior expansión urbana a las inmediaciones de sus extremos.

---

<sup>3</sup> A.M.V. *Libro de Actas de 1873*. Sesión en 25 de mayo de 1873.

<sup>4</sup> MADOZ, P. *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y sus posesiones de Ultramar*. Madrid, 1845-50, t. XVI, p. 155.



«Plaça de l'Om», hacia los años 1940. Primera plaza de La Vilajoyosa construida a extramuros coincidiendo con la principal vía de acceso a la vila murada. De ella parte la Costera la Mar, arteria de comunicación con el Raval del siglo XVIII. En el centro de la fotografía se aprecia el torreón NE de la fortificación. Ante él, la desaparecida lonja de subasta de pescado (edificio de planta baja). Nótese en los edificios del fondo, la estrechez y altura de las viviendas.

#### *El ensanche del Pont: barrio de Cervantes*

La construcción del puente sobre el río Amadorio, que servirá de paso a la carretera hacia Alicante, revalorizó los terrenos al oeste de la rambla, lo que hizo que el Cabildo, previendo la ansia constructiva en sus extremos, decidiera

encargar la formación de un plano para el nuevo barrio, tratándose de evitar de este modo la edificación anárquica.

En este plano se proyectó una plaza de 100m, equidistante y a la misma altura que la «Plaça de l'Om», situada al otro extremo del puente; la presunta plaza debería ser el centro de este nuevo ensanche, con la posterior apertura de

tres o cuatro calles<sup>5</sup>. Sin embargo, de nuevo la oportunidad de crear plazas y paseos que, mejorasen el urbanismo de la población, queda en un intento frustrado, ya que se trazará una calle a lo largo de la carretera general de Valencia a Alicante, que recogerá la circulación de las tres calles perpendiculares a la misma.

Aunque para la urbanización de este sector se disponía del plano aprobado por el Gobernador, que señala las nuevas alineaciones a seguir, sin embargo unos años más tarde, en 1877, el procurador síndico don Francisco Martínez Esquerdo, denuncia la falta de alineación de las nuevas líneas de fachadas:

«... los edificios que se van construyendo no guardan regla alguna que contribuya a la belleza exterior, pues cada propietario edificaba a su capricho y no cuidaba de la armonía que debe existir entre unos y otros, ... llegando al extremo de hacer la fachada en la parte opuesta a la carretera, abriendo por este lado puertas falsas, patios cubiertos y terrados que muchos levantan a la línea que deben ocupar las fachadas, metiendo éstas a segundo término ...».

Por todo ello, la Comisión de Ornato acordó en lo sucesivo la exigencia de licencias de obras, tanto para las nuevas construcciones como para las reparaciones en edificios contiguos a la carretera<sup>6</sup>, con el objeto de procurar que las nuevas construcciones reuniesen condiciones de higiene en lo que afecta a luz y capacidad. También acordó la Comisión de Ornato prohibir que se edificase en el casco urbano ninguna casa con menos de 32 m cuadrados de superficie, fijándose un mínimo de 4m para la fachada, debiendo tener sus pisos una altura de 3'5 m la planta baja y 3 m las restantes plantas<sup>7</sup>.

Repetidas veces aparecen en las actas capitulares expedientes de permisos para edificar en la calle de Cervantes y sus contornos, de ahí que el Ayuntamiento en 1888 proceda al estudio y trazado de una calle transversal al extremo de la de Cervantes, procurando que de paso al camino de la partida «dels Plans»<sup>8</sup>.

### *El barrio de Colón*

Aunque no se conserva documentación con anterioridad a 1862 sobre el nacimiento de este barrio, para esta fecha ya debía contar con edificaciones bastante completas en las dos calles nuevas que, con trazado radial, parten de la

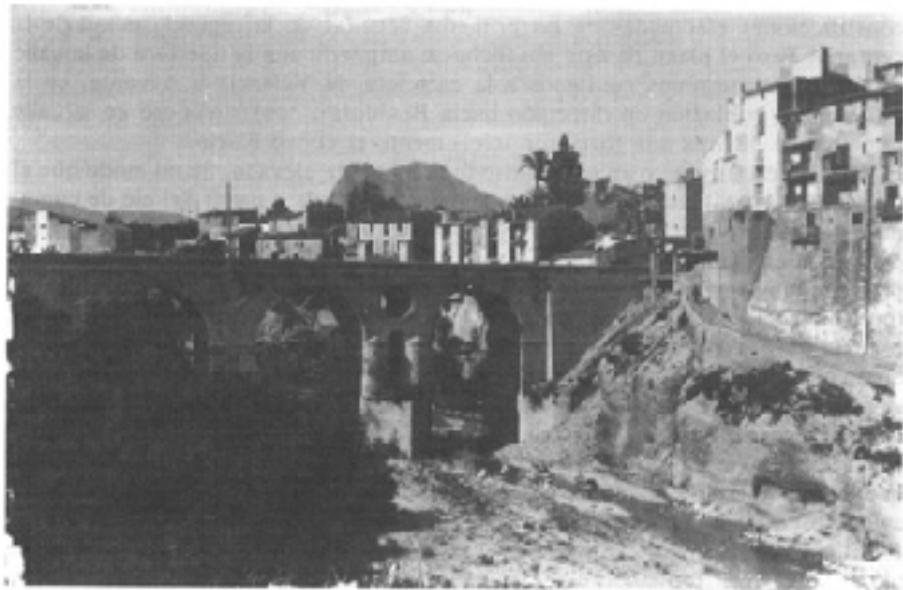
---

<sup>5</sup> A.M.V. *Libro de Actas de 1867*. Sesión en 19 de diciembre de 1867.

<sup>6</sup> A. M. V. *Libro de Actas de 1877*. Sesión en 18 de noviembre de 1877.

<sup>7</sup> A.M.V. *Libro de Actas de 1888*. Sesión en 2 de octubre de 1888.

<sup>8</sup> A.M.V. *Libro de Actas de 1888*. Sesión en 11 de octubre de 1888.



*Puente sobre el río Amadorio construido en 1868, con motivo del trazado de la N-332, que sirvieron de eje y enlace entre los ensanches de los siglos XVIII y XIX (fotografía hacia 1940). Nótese la presencia de un viejo torreón y parte del lienzo de la muralla en la base de los edificios. El camino que bordea al lienzo de la muralla era el antiguo enlace de La Vila con Alicante, que cruzaba el cauce cerca de la desembocadura por un pequeño puente de madera.*

«Plaça de l'Om», ajustándose a los caminos existentes. Uno de ellos tiene su origen en la antigua calzada romana, convertida después en cañada, que bordeando el cauce del río y buscando después las alturas de los cerros, comunicaba la villa con Alcoy. Junto a la entrada de este camino a la villa por la «Plaça de l'Om», se edificó un grupo de casas que tuvo gran acogida debido a la falta de viviendas provocada por la presión demográfica, abriéndose el carrer de «Llimons» (hoy Doctor Esquerdo), con una línea de edificación quebrada e irregular, pues seguía el trazado del mencionado camino; en el plano actual persiste este trazado callejero con abundantes codos, lo que determina distintas anchuras a lo largo de la calle. Esta traza irregular le restó categoría, como evidencia el hecho de su nulo interés a efectos comerciales (en 1880 sólo contaba con una tienda). No obstante, la proximidad al centro urbano de la ciudad favoreció un ritmo de construcción acelerado.

El segundo camino es el que une La Vila con Finestrat; aquí las casas presentan un trazado dirigido, más o menos rectilíneo, que denota una edificación posterior a la de «Llimons». Esta calle, rotulada como calle Nueva por ser en su momento la de edificación más reciente, centralizaría la mayor parte de las

construcciones efectuadas en las primeras décadas de la segunda mitad de la centuria. Pero el plano de este ensanche se ampliaría con la apertura de la calle Colón, en los terrenos contiguos a la carretera de Valencia a Alicante, en la salida de la población en dirección hacia Benidorm, convirtiéndose en la calle principal de las tres que formaron inicialmente el nuevo barrio.

El auge constructivo en este barrio fue realmente elevado, de tal modo que el Cabildo en 1872, decide formar un plano en cuadrícula a partir del eje de comunicación que supone la carretera, al cual deberían sujetarse las obras de edificación en la calle Colón, que no comenzarían hasta un año después. Aunque este plano de alineaciones no se conserva, por las noticias posteriores se sabe que se trazó una calle recta y espaciosa con dirección W-E, que arrancando de la quinta o sexta casa de la mencionada calle Nueva, constituyó el centro de la nueva urbanización. Las construcciones en esta calle, denominada Travesía de Colón, se realizaron de forma espontánea por parte de los vecinos y en época anterior a la planificación del conjunto, acomodándose al trazado de un pequeño camino o senda, que se prolongaría posiblemente hasta el camino que bordea el río; de ahí que la configuración de esta manzana sea triangular, sin correspondencia con el callejero en cuadrícula proyectado para el ensanche.

El eje viario de la calle Colón, concentraba la edificación, que fue realmente importante en el último tercio de siglo, de tal modo que no fue suficiente la apertura de estas calles, siendo necesaria la alineación de otras nuevas. Así en 1879, se cree conveniente trazar una calle perpendicular a la calle Nueva, que arranque desde prácticamente la fachada trasera del exconvento de los Agustinos, cruzando el Huerto de Cabot en dirección W-E, rotulándola con el nombre de Hernán Cortés; para enlazar ésta con la de Colón se previó la apertura de una nueva calle transversal (Pizarro), configurando de nuevo una manzana triangular, aunque de mayores dimensiones. Aunque esta apertura constituiría un ensanche para la población, la ejecución de dicho proyecto se pospuso, ya que en realidad no se pretendía urbanizar todo el trayecto que media entre las calles de Colón y Hernán Cortés, sino que sólo se pretendía urbanizar la parcela situada junto a la carretera, beneficiándose el propietario de dicha finca.

Con la paralización de este nuevo ensanche de la población en la zona sur de la carretera de Valencia a Alicante, y la próxima construcción de la carretera de esta villa al barranco de la Batalla (hacia Alcoy), a partir del extremo final de la calle Nueva, dispuso el Cabildo extender la ciudad en una dilatada cuadrícula a partir de los ejes de comunicación que suponen las citadas carreteras a Valencia y Alcoy. Buena prueba de ello es que en los últimos años del siglo se empieza a urbanizar los huertos comprendidos entre ambas vías de comunicación, que constituirán la línea definitiva de la expansión urbana del siglo XX.

## **Las realizaciones urbanísticas**

Destaca la celosa actuación de la Comisión de Ornato así como de la Corporación municipal en general, encaminadas a la mejora y embellecimiento de la ciudad. Su actuación se centra en el planeamiento y alineación de nuevas calles,



*La Vilajoyosa. Paseo marítimo del Doctor Esquerdo, construido a fines del siglo XIX y remodelado durante la penúltima década del presente siglo (la fotografía corresponde a los años 1940, antes de la remodelación). Alfondo, el Raval del siglo XVIII y cono de la desembocadura del Amadorio. La parte del paseo en primer término, actualmente ha desaparecido como consecuencia de la construcción de la carretera del puerto.*

arreglo de las ya existentes con la consecuente vigilancia de las líneas de fachada, mejoras en el firme viario, así como en la limpieza e higiene de éstas.

Así, en 1863 se pide el traslado del matadero público ubicado en la calle Mayor por no reunir éste las condiciones de seguridad exigibles, proponiéndose la construcción de un nuevo edificio en el lugar denominado del «Ponte» o Verónicas en la calle del Calvario (lugar que ocupa el actual matadero), por reunir este paraje los requisitos básicos; entre ellos sobresale el que en las inmediaciones

de este solar no existiera edificación que pudiera perjudicarse con dicho cambio, y ello beneficiaría a la salud pública. Sin embargo, habrá que esperar veinticinco años para que la hacienda municipal pueda llevar a efecto la edificación de dicho matadero.

Pero no fue ésta la única construcción pública en provecho de la sanidad de la población, pues ante los drásticos efectos de las invasiones coléricas, en el año 1866 se proyecta la construcción de un nuevo cementerio local, ya que el existente en la partida del Calvario «está muy próximo a los edificios que se han levantado al extremo de poniente del puente y por consiguiente crea grandísimos inconvenientes para la salud pública y comodidad del vecindario»<sup>9</sup>. En este mismo año se procede a la conducción de cadáveres al antiguo cementerio del «Secanet» (más alejado del casco urbano), debido a la última epidemia del cólera<sup>10</sup>. Sin embargo, la carencia de recursos económicos en la hacienda municipal se impone a estas acuciantes mejoras y hasta 1885 no comienzan los trabajos para la creación del nuevo cementerio en la partida de «*Les Piletes*», como consecuencia de la incidencia de la epidemia del cólera-morbo y la falta de espacio para enterrar a los fallecidos en el cementerio existente. A ello hay que añadir la inquietud que supone para el vecindario el sepultar en una zona tan próxima a la urbanizada.

Con objeto de que las nuevas construcciones reúnan condiciones de higiene y habitabilidad, el Ayuntamiento acordó «prohibir que se edificase en la población urbana ninguna casa que tenga menos de 32 m cuadrados de superficie»<sup>11</sup>.

También quedan documentados los intentos de la Comisión de Ornato por mejorar el desagüe de las aguas de lluvia (que aunque escasas y esporádicas no cuentan con una estructura para la evacuación de las mismas, acumulándose éstas en las inmediaciones del lugar donde se localizaba la puerta del Mar o «*Portalet*»), debido a la inclinación de la pendiente de la villa murada. De ahí que en 1869 se realizara una conducción subterránea o alcantarilla en la calle del «*Portalet*» para dar salida a estas aguas en dirección al río<sup>12</sup>.

Sin embargo, la labor de la Comisión de Ornato no se reduce sólo a las reformas urbanas por motivos higiénicos, sino que también se encargaba de denunciar e intentar poner en buen estado las principales calles de La Vilajosa, con lo que su actuación viene a confirmar una jerarquía viaria dentro de la ciudad o la mayor categoría social de ciertos sectores; eligiéndose en primer lugar la calle del Mar, que es una de las más concurridas y de las más anchas de la villa. A continuación se procede con las referidas mejoras en las calles de la «*Costereta*», del Pozo y plazuela de la Iglesia. Posteriormente, en 1877, se amplía a las calles de la Bomba, del Pal, de «*Llimons*» y de Abajo, corriendo a cuenta del Ayuntamiento sólo los gastos de explanación del firme de la calle. Es de suponer pues, que se intente generalizar las aceras a todas las calles con ancho suficiente.

---

<sup>9</sup> A.M.V. *Libro de Actas de 1876*. Sesión en 27 de agosto de 1876.

<sup>10</sup> A.M.V. *Libro de Actas de 1866*. Sesión en 14 de enero de 1866.

<sup>11</sup> A.M.V. *Libro de Actas de 1888*. Sesión en 2 de octubre de 1888.

<sup>12</sup> A.M.V. *Libro de Actas de 1869*. Sesión en 1 de abril de 1869.

Aparte de las mejoras de la red viaria, dentro de las reformas urbanas aparece en 1873 la remodelación del edificio destinado a la venta de pescados en la «Placa de l'Om»<sup>13</sup>. Un año después, en 1874, en vista del mal estado en que ha quedado la entrada al interior de la población por la «Plaga de l'Om» y el desnivel existente entre las plazas Mayor y de la Iglesia, principio de la calle Mayor y la calle de Abajo con la «Playa de l'Om», se cree conveniente el trazado del plano y presupuestos de las obras necesarias para suavizar la citada entrada y nivelación de las referidas plazuelas y calles<sup>14</sup>. Este amplio proyecto es demasiado costoso y las obras quedan reducidas a la disminución de la pendiente de entrada, que cuenta también con una rápida vuelta donde la vía es sumamente angosta, creando innumerables riesgos tanto para los peatones como para los carruajes por el intenso tráfico, debido a que dicho punto es la única comunicación entre el interior del recinto y su ensanche.

Pero sin lugar a dudas, la reforma urbana de mayor envergadura es la ampliación del acceso que comunica la plaza Mayor y la plazuela de la Iglesia. Para ello es necesario expropiar el solar del inmueble de la plaza Mayor conocido popularmente como la casa de las Huérfanas, que cierra la plaza por el lado este, dejando sólo un estrecho callejón para la comunicación entre ambas plazas. Con esta modificación urbana las plazas consiguen las siluetas que en la actualidad conservan, con un trazado más apto para el acceso el tráfico rodado y tránsito peatonal dada su función comercial, al mismo tiempo que se mejora el firme viario y se denuncia la falta de alineación y ornato de las fachadas, según queda documentado en el Cabildo<sup>15</sup>; éste acuerda que el propietario de la casa mediera con la que se ha derribado, pueda abrir puertas, ventanas y balcones en la pared que ha pasado a ser fachada de la plaza resultante, recomendándole que achaflane o redondee cuanto sea posible la esquina que mira a la Iglesia para disimular la irregularidad que forma. Ésta es una buena muestra de la labor encaminada a mejorar el urbanismo de la ciudad.

Así, la carencia de plazas y zonas de recreo que sirvan para descongestionar el hacinamiento de la población urbana, centralizan la atención de la Corporación en los últimos decenios del siglo, aunque muchos de los abundantes proyectos quedarán casi totalmente paralizados. En 1863 se verja el único paseo con que cuenta la ciudad, el paseo de la Playa (hoy San Pedro), que se extiende desde la calle del Arsenal hasta la Costera la Mar, renovándose también en ese mismo año el arbolado del mismo. Unos años después, en 1867, se proyecta la creación de un nuevo paseo en la partida «Plans», ocupando los terrenos de la vieja carretera que conducía a Alicante, aunque esta propuesta queda reducida a mero intento.

En 1874 se propone explanar el terreno que ocupaba el antiguo castillo y abrir nuevas calles en él, dada la escasez de viviendas para el elevado número de habitantes que residen dentro del recinto murado; debe tenerse en cuenta que por estas fechas eran abundantes los solares abandonados en las calles que

---

<sup>13</sup> A.M.V. *Libro de Actas de 1873*. Sesión en 16 de noviembre de 1873.

<sup>14</sup> A.M.V. *Libro de Actas de 1874*. Sesión en 26 de abril de 1874.

<sup>15</sup> A.M.V. *Libro de Actas de 1894*. Sesión en 4 de marzo de 1894.

configuraban dicho solar. De esto se deduce que, sin lugar a dudas, la finalidad principal de esta propuesta era incrementar los escasos fondos de las arcas municipales, ya que el solar vendible era propiedad del municipio; pero el mayor beneficio que se obtendría de haberse realizado dicho proyecto era el exterminio de un importante foco de inmundicias<sup>16</sup>.

Por otra parte, en 1888, se abordan los primeros proyectos «turísticos» aprovechando las condiciones topográficas y climatológicas de La Vilajoyosa; de este modo y con las reformas necesarias, el Ayuntamiento favorece el ensanche de la población por la parte SE, mediante la construcción de una nueva calle, prolongación de la de la Playa, titulada con el nombre del Porvenir, en la que se edificaría a ambos lados de la misma sólo hasta el faro, y de éste en adelante hasta la «Baseta de l'Oli» (en las inmediaciones del contradique del puerto), sólo se construiría a la izquierda, a fin de dejar libre la primera línea de costa.

Pero este proyecto no contó con el apoyo popular, continuándose las nuevas construcciones a lo largo de los ejes de comunicación (carreteras de Alicante a Valencia y de La Vila a Orxeta y Finestrat), por lo que estos terrenos quedaron reservados para la instalación de almacenes y talleres relacionados con el subsector pesquero. Entre los factores que favorecieron el rechazo del proyecto, hay que destacar el acentuado desnivel topográfico que arranca desde las inmediaciones de la propia playa, donde se encajan pequeñas ramblas limitadas al E por un profundo barranco, parte del mismo constituye en la actualidad la calle «Barranquet». Estos suelos abarrancados y en pendiente dificultan el acceso y comunicación, de ahí que en 1896, la Corporación municipal manifieste la necesidad de llevar a efecto con la mayor brevedad posible el plano de alineaciones que enlacen la calle del Porvenir con las de Hernán Cortés, Pizarro, Colón y Nueva; desde esta última se abriría una calle transversal a la de «Llimons», señalándose también las transversales a la calle Colón<sup>17</sup>. Sin embargo, este proyecto ha sido pospuesto aproximadamente un siglo, lo cual confirió y favoreció la creación a principios del siglo XX del paseo marítimo o del Doctor Esquerdo.

### **Localización de las actividades urbanas en 1880**

Los datos para la elaboración de la estructura funcional de la ciudad en 1880, proceden del desglose del Libro de matrícula parroquial de ese año. Se trata de una fuente valiosa por la minuciosidad de su elaboración «calle por calle», aunque no proporciona una reseña completa y detallada de los establecimientos industriales y comerciales en la población, ya que no es ésta su finalidad, enumerando tan sólo los edificios cuya función sea exclusivamente comercial e industrial, excluyéndose así aquellos que desarrollen a su vez una función residencial-industrial o residencial-comercial. En estos últimos casos consignará sólo los datos referentes a la familia que lo habita, sin especificar la función

---

<sup>16</sup> A.M.V. *Libro de Actas de 1874*. Sesión en 4 de octubre de 1874.

<sup>17</sup> A.M.V. *Libro de Actas de 1896*. Sesión en 1 de noviembre de 1896.



FIGURA 3. La Vilajosa. Plano de localización de los establecimientos industriales y comerciales en 1880 (callejero de 1929).

complementaria a la residencial. Por otra parte, este «censo» parroquial nos proporciona la numeración de los edificios, por lo que su ubicación en el mapa (vid. fig. 3), presenta bastante exactitud, salvando las diferencias propias de la remodelación y evolución del callejero entre 1880 y 1929 (ésta última fecha es en la que fue delineado el plano que se ha utilizado para la localización funcional).

Según la información sobre la estructura profesional proporcionada por esta fuente, la base de la economía de la ciudad continúa siendo la pesca, cuyos efectivos humanos unidos a los activos en la agricultura, representan un porcentaje del 66% de la población activa, frente a un 14% de secundarios y un 20% de terciarios; entre las actividades más destacadas en los dos últimos sectores resaltan los zapateros (39), carpinteros (34), hiladores (31) y albañiles (25) en el sector secundario, y los criados (80), arrieros (46) y carreteros (38) en el terciario.

Las actividades urbanas muestran una distribución espacial en la que la «Piada de l'Om» (que sirve de rótula o enlace entre la ciudad histórica y el nuevo ensanche ochocentista al norte de la misma) actúa como el principal centro comercial de la ciudad. En ella se ubican buena parte de los bares y cafés, así como el casino, que son claro índice de que constituyen el centro cívico, así como de las posibilidades económicas de los habitantes de los barrios que la circundan; éste tipo de establecimientos no aparece en ninguna otra calle de la ciudad a excepción de la calle de la Playa (en el raval marinero), que aunque cuenta también con una buena concentración de este tipo de establecimientos, la clientela que abarca es de un nivel económico menor, no alcanzando pues la importancia social de los ubicados en la mencionada plaza. Para reafirmar esta suposición basta con señalar que en ella se localiza también buena parte del comercio extraordinario (identificado con los artículos no comestibles), así como el ordinario o de comestibles, en función de que es la plaza más transitada, ya que al ser la más espaciosa ha dado lugar a que en ella se celebre el mercado, atraiendo éste a una obligada clientela desde toda la ciudad y su entorno rural.

A partir de la «Playa de l'Om» hay ramificaciones con más o menos longitud, estando en relación directa con la categoría viaria de la calle. Así, presenta una fuerte concentración, en especial de establecimientos comerciales tanto ordinarios como extraordinarios, la calle Nueva (Canalejas); es obvio que estos establecimientos buscan las calles más transitadas. Se debe tener presente que esta calle parte con trazado rectilíneo N-S desde la «Playa de l'Om» e incluye al comienzo de la misma parte de la recién inaugurada carretera de Alicante a Valencia, motivo esencial que determina por multitud de factores el asentamiento en esta vía de comercios, prolongándose a continuación por la carretera que comunica La Vila con Finestrat y Orxeta. Ésta será la única calle de la ciudad que ha llegado a convertirse en «calle-salón», en función de su carácter comercial; función que compartirá posteriormente con la calle Colón hasta hace unos años. Por estas fechas la calle Colón acababa de abrirse siendo ésta la razón de que aún no se hubiese consolidado como vía de desdoblamiento del citado eje comercial.

Como prolongación meridional de dicha plaza, parte la calle o Costera la Mar, que con dirección N-S bordea el recinto murado hasta llegar a los nuevos barrios del siglo XVIII, es decir, el «Raval de Ponent» y el «Raval de Levant». A pesar de ser una calle ancha y que sirve de comunicación entre el centro cívico de la ciudad y el barrio marinero, en ella se da una ausencia casi total de establecimientos, si exceptuamos los puestos callejeros para la venta de esparto y pescado salado, según las disposiciones municipales de 1870.

Dentro ya del raval, al sur de la ciudad, hay que hacer notar la concentración de almacenes y talleres en todo el sector. Estos ofrecen una distribución casi completamente regular por toda la zona, aunque las calles o ejes más transitados acumulan lógicamente un mayor número. Así, la calle y callejón del Pal, concentran un total de 8 almacenes y 4 talleres, que a pesar de que no se especifica la función de los mismos, por relación directa con la profesión de los residentes en dicha calle (con un predominio absoluto de marineros, 108), posiblemente estén dedicados los primeros a la conservación y almacenaje tanto del pescado

salado como del esparto. Entre los segundos destacarían los talleres de carpintería dedicados a la fabricación y reparación de carros, necesarios estos dado el elevado número de caballerías, que alcanzaban el millar según testifica el pleno municipal en 15 de marzo de 1867, con las cuales comercializaban los carreteros y arrieros de la villa. Como prolongación de este eje, en la calle Trinidad se ubican otros 5 almacenes y 1 taller.

Un segundo eje (paralelo al analizado) y con dirección E-W lo constituyan las calles de la Playa y San Pedro; en el primero de los casos con una categoría viaria y social condicionada por el hecho de que a lo largo de la misma se extiende el único paseo con que cuenta la villa «el passeig de la Platja». Ya se ha apuntado con anterioridad que esta vía constituye el segundo centro cívico de la localidad, con el asentamiento en ella de cafés y comercios. Por el contrario, estos establecimientos desaparecen en la calle de San Pedro, localizándose en ella de nuevo almacenes y talleres.

Debemos dejar constancia que la calle del Arsenal, a espaldas de la de San Pedro hacia la desembocadura del río, presenta sólo edificada una acera, al igual que la de la Playa, quedando por lo tanto abierta al rellano comprendido entre la alineación de casas y la propia playa, siendo éste aprovechado para la construcción naval, según denota inequívocamente el nombre de la propia calle.

Por otra parte, en el «Raval de Llevant», configurado por calles de menor envergadura y prácticamente nula circulación, los establecimientos comerciales desaparecen, con la excepción de algún comercio de alimentación debido a su carácter o necesidad diaria. En cuanto a los establecimientos industriales y almacenes, reducen su número por la menor importancia viaria y social de los ejes. El único edificio de relevancia es la Administración de Rentas, ubicado en la calle del Ángel.

Hasta ahora se han demarcado los principales ejes de concentración de las actividades urbanas, dando por resultado que las actividades comerciales están bastante polarizadas en torno a la «Playa de l'Om» y las arterias de circulación que de ella parten: por un lado, la calle Nueva y posterior desdoblamiento en la de Colón, y de otro el camino del Mar, que termina en la calle de la Playa, constituyendo esta última el segundo foco comercial de la ciudad. Asimismo, tanto en estas vías comerciales como en las restantes que conforman el trazado callejero del Raval, se distribuyen las actividades industriales urbanas, en especial a lo largo de los ejes constituidos por las calles del Pal-Trinidad y la Playa San Pedro.

Pero no debemos finalizar esta visión del conjunto de la organización del espacio funcional, sin hacer notar la ausencia de actividades comerciales e industriales en el interior de la vila murada, cuya función básica queda reducida a la residencial. Tan sólo la plaza y calle Mayor cuentan con algunos comercios extraordinarios como pervivencia de los ya existentes en épocas anteriores, y como consecuencia del mayor tránsito que le confiere la ubicación de edificios públicos como la Casa Consistorial y el lavadero público en la calle Mayor. Obviamente, la entrada principal al recinto murado a través de la plaza Mayor es razón suficiente para avalar su primacía dentro de este sector urbano.

Igual aspecto puramente residencial se observa en la zona de ensanche a la

derecha del Amadorio, aunque en este caso el factor determinante es la pobreza de sus moradores, en su mayoría marineros y jornaleros.

Por el contrario, la calle que nace desde el puente hacia Alicante, alcanza cierta importancia en actividades industriales, consecuencia directa de su carácter circulatorio (N-332). En ella se localizan dos de los tres mesones con que cuenta la ciudad, estando el restante emplazado en la calle Nueva, a la salida de la villa hacia Orxeta y Finestrat. Por estas fechas había desaparecido el mesón de la calle Mayor, lo que confirma la pérdida de la actividad comercial en este eje viario.

### **Distribución espacial de la población urbana en 1880**

Según el desglose de los Libros de Cumplimiento parroquial de 1782 y 1880, La Vilajoyosa experimenta un espectacular incremento poblacional durante el siglo que separa ambos recuentos. Así, el total de los habitantes urbanos ha ascendido de 2.882 en 1782 a 5.236 para la segunda fecha, lo que representa un aumento del 115% de la población que habita en la villa a pesar de las numerosas pérdidas ocasionadas por una serie de causas negativas, entre las cuales destacamos los drásticos efectos de las epidemias coléricas. Aunque no con un ritmo tan acentuado como el incremento poblacional, la construcción urbana también registra en su evolución una tendencia alcista. Durante este intervalo se han levantado 526 nuevas viviendas, lo que representa un aumento aproximado del 42% del total de edificios de 1782, ubicadas aquéllas fundamentalmente en las zonas de expansión urbana.

Se han utilizado criterios de índole histórica para dividir la ciudad en distintos barrios, ya que son los que mejor caracterizan la estructura urbana del callejero y su influencia en la densidad urbana. Para el cálculo de la superficie que ocupa cada barrio, se ha utilizado el plano delineado en 1929, ya que mantiene prácticamente inalterado el número de edificios entre 1880 y 1929 como consecuencia del estancamiento poblacional, lo que hace fácil y válidas las demarcaciones de los distintos sectores urbanos, así como la densidad resultante. Ahora bien, aunque se ha contabilizado sólo la superficie edificada (excluyéndose el espacio ocupado por los ejes viarios y plazas), sin embargo, la abundancia de solares urbanos no edificados y la falta de compacidad en la edificación de los nuevos ensanches de la población, pueden infravalorar la cuantía de las densidades urbanas calculadas.

La vila murada acusa la menor densidad dentro del sector urbano, con 779 habitantes por hectárea, lo que está relacionado directamente con el predominio de la edificación en vivienda con varias plantas que alberga a una sola familia, por lo que no se produce el hacinamiento de personas que se muestra en la zona del Raval. A este respecto, otro factor decisivo que explica esta relativa baja densidad es la existencia de varios y amplios edificios públicos: Ayuntamiento, Iglesia, Hospital, etc. Según las cifras indicadas, este sector supera los doce metros cuadrados por persona, mientras que en el resto de la ciudad esta superficie residencial disminuye alarmantemente. Dentro de la vila murada destaca la



FIGURA 4. La Vilajosa. Distribución espacial de la población urbana en 1880 (callejero de 1929), densidad de habitantes por hectárea.

concentración existente en las calles que bordean la muralla: calle de la Costereta, plaza de la Iglesia y las calles de Abajo y del Pozo. Estos ejes superan los 175 habitantes por cien metros de fachada, mientras en las manzanas que configuran el interior del recinto, la cifra de esta relación desciende entre los 100 y 150 habitantes.

Por otra parte, la zona de expansión setecentista (Raval de Ponent y de Llevant), muestra las mayores densidades urbanas, con un valor medio que sobrepasa los 2.300 habitantes por hectárea, cifra que resulta realmente alarmante si se tiene en cuenta que son barrios de reciente edificación, que deberían contar con viviendas de mayor superficie y con mejores condiciones de salubridad. Por el contrario, estos valores tan elevados denotan una edificación en altura (2 ó 3 plantas), con una ocupación en cada piso de una familia diferente, por lo general con un nivel económico menor que en la ciudad murada, descendiendo



FIGURA 5. La Vilajosa. Densidades lineales de la población urbana en 1880 (callejero de 1929): 1. hasta 100 habitantes por 100 m de fachada; 2. entre 100 y 200 habitantes por 100 m de fachada; 3. más de 200 habitantes por 100 m de fachada.

el valor medio de metros cuadrados por vivienda. Estas altas densidades en los sectores periféricos también encuentran justificación por la carencia de solares ocupados por usos no residenciales. Así pues, el hacinamiento de personas por vivienda no es superior a la ciudad histórica, aduciendo la superposición de viviendas como factor decisivo de estas altas densidades. La parte más densa son las calles de San Agustín, Huerto, Pal y San Telmo, con densidades lineales que superan los 300 habitantes por cien metros. Como continuación de este eje de concentración urbana, las calles paralelas que bordean al mismo presentan unos índices que oscilan alrededor de los 200 habitantes, mientras que a medida que nos alejamos del eje, en especial en sentido norte, los valores disminuyen progresivamente hasta alcanzar los 150 habitantes por cien metros

en la zona que sirve de nexo o unión entre el ensanche y el recinto murado: calles de Santa Marta, Trinidad, San José, Soledad y Hortet.

CUADRO I

Concentración urbana de La Vilajeta en 1880					
Distritos	m <sup>2</sup>	Hab./ha.	Hab./ha.	vivien.	Hab./viv.
Vila murada .....	14.100	1.099	779,4	328	3,4
Raval de Ponent ....	9.200	2.099	2.291,5	643	3,3
Raval de Llevant ...	4.900	1.163	2.383,7	328	3,6
R. Feliu Nou .....	6.250	970	1.392,0	264	3,3
R. Cervantes y Colón .....		833		216	
<b>Total</b>	<b>6.069</b>		<b>1.779</b>		

m<sup>2</sup> (metros cuadrados), Habts. (Habitantes), Hab./ha. (habitantes por hectáreas), vivien. (viviendas), Hab./viv. (habitantes por vivienda).

Fuente: Archivo parroquial de La Vilajeta. libro de matrícula parroquial de 1880. Elaboración propia.

La parte de la ciudad situada en la margen derecha del río Amadorio, barrio denominado «Poble Nou», de edificación reciente y con un cambio radical en el trazado callejero y en la tipología de la vivienda, cuenta con un elevado número de edificios de planta baja, a lo sumo de un primer piso (es el de altura media más baja de la ciudad), que reduce considerablemente la densidad urbana en este sector, en torno a 1.400 habitantes por hectárea; aún así, es superior al índice alcanzado en la vila murada, como consecuencia de la ausencia en este nuevo barrio de solares dedicados a usos no residenciales. En esta zona el índice de metros cuadrados por persona es superior a 7; la mayoría de sus habitantes son agricultores o marineros. Las mayores densidades lineales se dan en las calles que incluyen tanto el viejo camino hacia Alicante (calle Alicante), como la vereda que comunica con las casas de la partida «Les Puntes del Moro» (calle de Méndez Núñez), ambas con índices que superan los 150 habitantes por cien metros de fachada. Éstas aparecen seguidas por la calle y plaza de la Luz, que constituyen el eje viario de mayor categoría dentro del barrio, con valores en torno a los 120 habitantes.

Tanto en el incipiente barrio de Cervantes como en el de Colón, la distribución de la población está en función de la importancia viaria que genera la construcción de la carretera nacional. La urbanización de estos sectores se inicia con la alineación de casas que bordean esta vía de comunicación, generalmente

edificios de dos plantas y no siempre continuos, que suponen numerosos espacios libres. Esto, unido al mayor uso industrial de estos solares, en especial pequeñas fábricas artesanales dedicadas a la producción del chocolate y almacenes de almendras, da como consecuencia el descenso de las densidades lineales en estas zonas urbanas; aunque no por ello hay que dejar de mencionar, que en conjunto, sendos barrios totalizan 216 nuevas viviendas que albergan unos 833 habitantes.