

# ***D É N I A***

**PLAN GENERAL ESTRUCTURAL  
EL CONSOLIDADO URBANO:  
FORMACIÓN Y ANÁLISIS**

Noviembre 2016  
Josep Ivars Pérez, arquitecto  
JM Chofre Gil, arquitecto. Coordinador OMP



**EL CONSOLIDADO URBANO: FORMACIÓN Y ANÁLISIS****I.- EL NÚCLEO URBANO Y SU TERRITORIO****0. ANTECEDENTES URBANOS**

LA CIUDAD ROMANA DE *DIANIUM*  
 LA CIUDAD MUSULMANA DE *DANIYYA*  
 "CONQUISTA" CRISTIANA (1244). ABANDONO DE LA CIUDAD MUSULMANA

**1. LA CIUDAD MEDIEVAL (1244-1575)**

1.1 FUNDACIÓN DE LA *VILA NOVA DE DÉNIA* (1297-1308)  
 1.2 LA ESTRUCTURA URBANA DE *DÉNIA*  
 1.2.1 *EL CASTELL*  
 1.2.2 *LA VILA NOVA*  
 1.2.3 *EL RAVAL*  
 1.2.4 *EL RAVAL DE LA MAR*  
 1.3 ELEMENTOS ESTRUCTURALES  
 1.3.1 CALLES Y PLAZAS  
 1.3.2 EQUIPAMIENTOS  
 1.4 ELEMENTOS TERRITORIALES  
 1.4.1 CAMINOS  
 1.4.2 PUERTO  
 1.5 RESUMEN

**2. LA CIUDAD TARDORRENACENTISTA (1576-1704)**

2.1 EL V MARQUÉS DE *DÉNIA*  
 2.1.1 LA CIUDAD CONVENTUAL  
 2.1.2 LA GRAN ACTIVIDAD CONSTRUCTORA  
 2.2 ENSANCHE DEL *RAVAL*  
 2.2.1 DESEQUILIBRIO *VILA-RAVAL: LA VILA VELLA*  
 2.3 EL *RAVAL DE LA MAR*  
 2.4 ELEMENTOS ESTRUCTURALES  
 2.4.1 CALLES Y PLAZAS  
 2.4.2 EQUIPAMIENTOS  
 2.5 ELEMENTOS TERRITORIALES  
 2.5.1 RELIGIOSOS  
 2.5.2 CAMINOS  
 2.5.3 PUERTO  
 2.6 RESUMEN

**3. LA CIUDAD BARROCA (1705-1803)**

3.1 LA GUERRA DE SUCESIÓN: CONSECUENCIAS URBANAS  
 3.1.1 DEMOLICIONES INTRAMUROS  
 3.1.2 DEMOLICIONES EXTRAMUROS  
 3.2 LA SUPERACIÓN DE LA CRISIS  
 3.2.1 LA CIUDAD  
 3.2.2 *BAIX LA MAR*  
 3.3 LA NUEVA ESTRUCTURA URBANA: *DALT DÉNIA* Y *BAIX LA MAR*  
 3.4 ELEMENTOS ESTRUCTURALES  
 3.4.1 CALLES Y PLAZAS  
 3.4.2 EQUIPAMIENTOS  
 3.5 ELEMENTOS TERRITORIALES  
 3.5.1 RELIGIOSOS  
 3.5.2 CAMINOS  
 3.5.3 PUERTO  
 3.6 RESUMEN

**4. LA CIUDAD MODERNA (1804-1909)**

4.1 INCORPORACIÓN DE LA CIUDAD DE *DÉNIA* A LA CORONA  
 4.2 LA CIUDAD ENTRE LA INCORPORACIÓN A LA CORONA Y EL PLANO GEOMÉTRICO DE 1867  
 4.2.1 GUERRA DE INDEPENDENCIA  
 4.2.2 *EL POBLE NOU DE DIANA* (1837-1839). ENSANCHE DE *BAIX LA MAR*  
 4.2.3 EL PLANO GEOMÉTRICO DE 1852 Y EL ENSANCHE INTRAMUROS  
 4.3 EL PLANO GEOMÉTRICO DE 1867 Y EL ENSANCHE EXTRAMUROS  
 4.3.1 ABANDONO DE LA FORTALEZA DE *DÉNIA*  
 4.3.2 EL PLANO GEOMÉTRICO DE 1867  
 4.3.3 ENSANCHES EXTRAMUROS: HACIA UNA NUEVA CENTRALIDAD URBANA  
 4.3.3.1 *LA GLORIETA*  
 4.3.3.2 *C/ MAR - DIANA*  
 4.3.3.3 *C/ MARQUÉS DE CAMPO*  
 4.4 LAS PERIFERIAS  
 4.4.1 *C/ TRINQUET-FORA MUR*  
 4.4.2 BARRIO DE LES ROQUES  
 4.4.3 *C/ SANT ANTONI* Y *SANT PASQUAL*  
 4.4.4 *C/ SANT JOSEP-C/ MONTCADA*  
 4.4.5 *C/ COLÓN* (ÁREA DE LA ESTACIÓN)  
 4.4.6 BARRIO DE *SANT PERE*  
 4.4.7 *C/ PATRICI FERRANDIS*  
 4.4.8 *BAIX LA MAR* (ÁREA DEL CONVENT)  
 4.5 ELEMENTOS ESTRUCTURALES  
 4.5.1 CALLES Y PLAZAS  
 4.5.2 EQUIPAMIENTOS  
 4.6 ELEMENTOS TERRITORIALES  
 4.6.1 CAMINOS Y CARRETERAS  
 4.6.2 EL FERROCARRIL *CARCAIXENT- DÉNIA*  
 4.6.3 EL PUERTO  
 4.7 RESUMEN

**5. CONSOLIDACIÓN DE ENSANCHES Y PERIFERIAS (1910-1939)**

5.1 EL FERROCARRIL *ALACANT-DÉNIA*.  
 5.2 EL DECLIVE DE LA EXPORTACIÓN DE LA UVA PASA. CONSECUENCIAS URBANAS  
 5.2.1 *C/ MARQUÉS DE CAMPO*  
 5.2.2 *AV. DE VALÈNCIA*  
 5.2.3 BARRIO *LLIBERTAT*  
 5.2.4 *EL SALADAR*  
 5.3 UN FENÓMENO URBANÍSTICO NUEVO: EL DISEMINADO  
 5.3.1 *LES SORTS* Y *LES ROTES*. EL TURISMO RESIDENCIAL  
 5.3.2 *LES MARINES*  
 5.4 ELEMENTOS ESTRUCTURALES  
 5.4.1 CALLES Y PLAZAS  
 5.4.2 EQUIPAMIENTOS  
 5.5 ELEMENTOS TERRITORIALES  
 5.5.1 EL FERROCARRIL *ALACANT-DÉNIA*  
 5.5.2 EL PUERTO  
 5.5.3 LA CARRETERA DE *LES ROTES*  
 5.6 RESUMEN

**6. LA CIUDAD DE LA POSGUERRA (1940-1965)**

6.1 INTERVENCIONES EN LOS ENSANCHES Y PERIFERIAS  
 6.1.1 APERTURAS PUNTUALES: CALLES DE LA MAR Y DE CARLOS SENTÍ  
 6.1.2 EL NUEVO MERCADO  
 6.1.3 *C/ MARQUÉS DE CAMPO*  
 6.2 LAS INTERVENCIONES ESTATALES. LA VIVIENDA SOCIAL  
 6.2.1 EL GRUPO DE VIVIENDAS DE PROTECCIÓN PARA PESCADORES (1949)  
 6.2.2 GRUPO RAMÓN DE CÁRDENAS (1957)  
 6.3 LA INICIATIVA PRIVADA. LA VIVIENDA PROTEGIDA  
 6.4 LA VIVIENDA ESPECULATIVA EN ALTURA

## 6.5 LA OCUPACIÓN EN DISEMINADO

- 6.5.1 *LES SORTS*
- 6.5.2 *LES ROTES*
- 6.5.3 *LES MARINES*
- 6.5.4. *EL MONTGÓ*

## 6.6 ELEMENTOS ESTRUCTURALES

- 6.6.1 CALLES Y PLAZAS
- 6.6.2 EQUIPAMIENTOS

## 6.7 ELEMENTOS TERRITORIALES

- 6.7.1 FERROCARRILES
- 6.7.2 PUERTO
- 6.7.3 CARRETERA DE *LES MARINES*

## 6.8 RESUMEN

## 7. LA CIUDAD ACTUAL Y SU TERRITORIO (1966-2008). EL DESARROLLISMO

### 7.1 1966-1971. ENSANCHE DE LA CIUDAD Y OCUPACIÓN DEL TÉRMINO

#### 7.1.1 PLAN ESPECIAL DE REFORMA INTERIOR Y EXTENSIÓN DE LAS ZONAS NORTE Y SUR DE DÉNIA

- EXTENSIÓN OESTE
- EXTENSIÓN SUR
- EXTENSIÓN NORTE

##### 7.1.1.1 EL DESARROLLO DEL PLAN ESPECIAL

- EDIFICIOS EN ALTURA
- AV. *ALACANT*
- CAMÍ DEL LLAVADOR*
- SANT PERE*
- EL SALADAR*

#### 7.1.2 LAS NORMAS PROVISIONALES DE URBANISMO QUE REGIRAN EN LOS DIFERENTES PARAJES DEL TÉRMINO MUNICIPAL DE *DÉNIA* (1966)

- 7.1.2.1 *LES ROTES*
- 7.1.2.2 *LES MARINES*
- 7.1.2.3 RESTO DEL TÉRMINO

### 7.2 1972-1991. EL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA (1972)

#### 7.2.1 DESARROLLO DEL PGOU

- 7.2.1.1 *RONDA DE LES MURALLES*
- 7.2.1.2 DESAPARICIÓN DE LA LÍNEA FÉRREA *GANDIA-DÉNIA*
- 7.2.1.3 CARRETERA DE *LES MARINES*
- 7.2.1.4 *SALADAR-TORRECREMADA-CAMÍ DEL LLAVADOR*: SUSTITUCIÓN EDILICIA Y OCUPACIÓN DE SOLARES
- 7.2.1.5 LAS INICIATIVAS DE URBANIZACIÓN: LOS PLANES PARCIALES.
  - 7.2.1.5.1 PLANES PARCIALES DE INICIATIVA PÚBLICA
    - PLAN PARCIAL DE LA ZONA INDUSTRIAL (1973)
    - PLAN PARCIAL DEL CASCO URBANO Y ÁREA DE INFLUENCIA (1976)
    - PLAN PARCIAL MONTE *MONTGÓ* (1976)
    - PLANES MUNICIPALES NO APROBADOS (*la Xara, Jesús Pobre, les Deveses, Molins-Alberca-Almadrava, les Rotes*)
  - 7.2.1.5.2 URBANIZACIONES DE INICITIVA PRIVADA

### 7.3 1992-2008. UN FINAL EXPLOSIVO

#### 7.3.1 EL PLAN GENERAL 1990/92 + PLAN GENERAL TRANSITORIO 2005/07

- 7.3.1.1. DESARROLLO DEL PGMO: INICIATIVAS DE URBANIZACIÓN
- 7.3.1.2 EL DESARROLLO DEL CASCO URBANO: LA CORONA
- 7.3.1.3 *LES ROTES*
- 7.3.1.4 *LES MARINES*
- 7.3.1.5. *EL MONTGÓ*
- 7.3.1.6 EL ENTORNO DEL NÚCLEO URBANO

#### 7.3.2 INFRAESTRUCTURAS Y DOTACIONES

- 7.3.2.1 EL PUERTO
- 7.3.2.2 INFRAESTRUCTURAS VIARIAS
- 7.3.2.3 EQUIPAMIENTOS

#### 7.3.3 LOS DESARROLLOS AISLADOS

## 7.4 RESUMEN

## II.- LOS NÚCLEOS URBANOS SECUNDARIOS

### 1. *LA XARA*

- 1.1 ANTECEDENTES
- 1.2 EVOLUCIÓN URBANA
  - 1.2.1 1804-1939 EL ORIGEN
  - 1.2.2 1940-1965 LOS INICIOS
  - 1.2.3 1966-1991 LA CONSOLIDACIÓN
  - 1.2.4 1992-2008 EL DESARROLLO
- 1.3 ELEMENTOS ESTRUCTURALES Y TERRITORIALES
- 1.4 RESUMEN

### 2. *JESÚS POBRE*

- 2.1 ANTECEDENTES
- 2.2 EVOLUCIÓN URBANA
  - 2.2.1 1804-1939 LOS INICIOS
  - 2.2.2 1940-1965 EL ESTANCAMIENTO
  - 2.2.3 1966-1991 LA CONSOLIDACIÓN
  - 2.2.4 1992-2008 EL DESARROLLO
- 2.3 ELEMENTOS ESTRUCTURALES Y TERRITORIALES
- 2.4 RESUMEN

## III.- LAS PIEZAS URBANAS

## BIBLIOGRAFÍA

## I.- EL NÚCLEO URBANO Y SU TERRITORIO

## 0. ANTECEDENTES URBANOS

El presente análisis del consolidado urbano de *Dénia* se efectúa a partir de la constatación física de la existencia de elementos o piezas urbanas con características propias (históricas, arquitectónicas, sociales, etc), cuyas influencias o características morfológicas perduran hasta hoy. La fundación de la *Vila nova de Dénia*, entre 1297 y 1308, sería el punto de partida del proceso analítico.

Ello no significa que las “ciudades” anteriores no existan o no estén condicionando el trazado de la ciudad actual, sino que sus restos no son visibles o claramente perceptibles en la lectura del plano; menos evidentes lo son, todavía, en un paseo por la ciudad, si bien sus restos permanecen, o pueden permanecer, soterrados.

El solar sobre el que asienta la ciudad es en, todas las culturas, el mismo: el montículo o *turó* rocoso y sus entornos. El montículo es una elevación caliza, con una altitud aproximada de 70 m s.n.m. con un desarrollo longitudinal en dirección, aproximada, este-oeste; lindaba por el este con el mar mediterráneo, cuyas aguas bañaban su glacis; por el norte con un terreno pantanoso denominado *la Marjal*; por el oeste, con terreno arcilloso apto para el cultivo; y por el sur, con terreno también pantanoso denominado *el Saladar*. Las pendientes del montículo, según su orientación, tienen desarrollos variables: al este y norte presentan fuertes pendientes, que inhabilitan un uso urbano, salvo la formación de significados terraplenes; en cambio, al oeste, principalmente, y al sur, las pendientes son más suaves, posibilitando cultivos y asentamientos urbanos.

### LA CIUDAD ROMANA DE *DIANIUM*

Las pautas lógicas de la ocupación urbana en el territorio de la futura *Dénia*, no se cumplen en el período romano: se elige una zona ubicada al norte y este del montículo, pantanosa e insalubre y, además, muy expuesta a los rigores climáticos invernales.

De difícil justificación es, por tanto, la ubicación de la ciudad romana de *Dianium*: solo la existencia de un fondeadero contiguo, entre la desembocadura del *Regatxo* y la *punta del Raset*, permite suponer la existencia de un pequeño asentamiento asociado a la actividad portuaria, germen de la futura ciudad.

Se accedería a ella desde el norte, a través de una vía que comunicaría con la *Vía Augusta* a su paso por *Xàtiva*, coincidente en parte con el actual *camí de Gandia*, que al mismo tiempo comunicaba la ciudad con la posible centuriación de *les Marines*, con sus villas e instalaciones industriales.

La escasa bibliografía sobre la ciudad romana de *Dianium* la describe como una pequeña ciudad muy relacionada con la actividad marítima y portuaria –almacenes, conservas de salazón, *garum*, etc–, con su foro<sup>1</sup> y zonas residenciales ocupando los pies del montículo. Respecto las defensas de la ciudad es probable que se ubicaran en el montículo, por lógica militar y por la presencia muy puntual de fábricas romanas, que por su poca entidad no permiten reconstruir posibles fortines. También se detectan otros restos, entre ellos un pavimento de *opus signinum*<sup>2</sup>, en el punto más elevado del castillo.

La ciudad *Dianium* carece de continuidad más allá de los límites temporales del período romano. Su influencia sobre la morfología de ocupaciones posteriores<sup>3</sup> es nula, ya que estas se realizaron sobre un suelo agrícola carente de preexistencias.

### LA CIUDAD MUSULMANA DE *DANIYYA*

<sup>1</sup> Todos los investigadores ubican el foro en el actual *Hort de Morand*. Tomando como centro el foro, podríamos trazar unos ejes, el *cardo*, de dirección norte-sur, y el *decamanus*, perpendicular al anterior, que configurarían la ciudad de *Dianium*. Estos hipotéticos ejes no han dejado ninguna impronta urbana; en cambio se intuye una ordenación agraria de *les Marines*, mediante una centuriación, cuyos ejes norte-sur serían los actuales *entradors*.

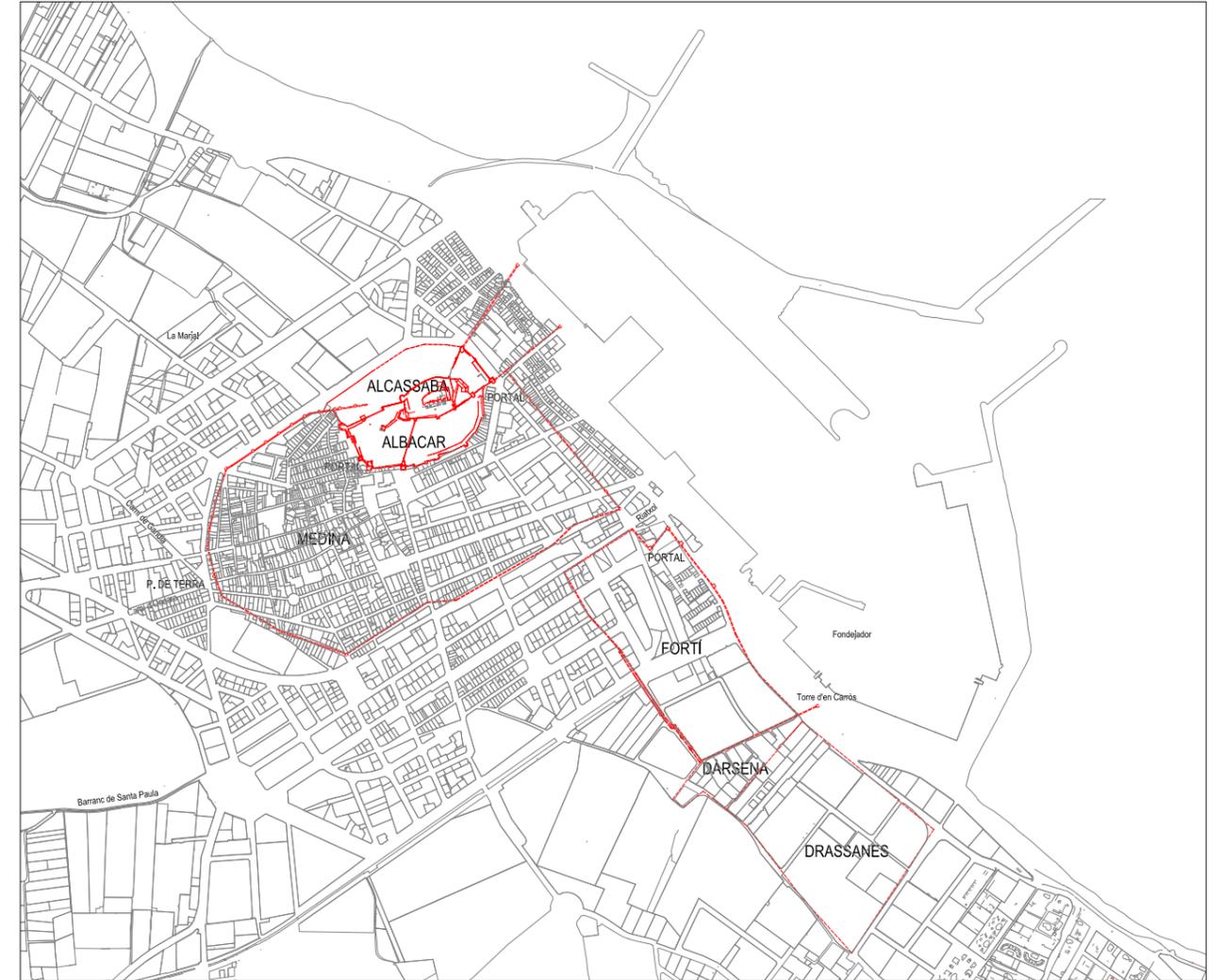
<sup>2</sup> Mortero de cal al que se añadía cerámica triturada, a modo de grava. Presenta gran resistencia y es impermeable, por lo que se utiliza en la construcción de balsas, aljibes, etc.

<sup>3</sup> El planeamiento y la ocupación de esta zona es de la segunda mitad del siglo XX. A fecha de hoy parte del solar de la ciudad romana –*Hort de Morand* y *aledaños*– permanece sin edificar.

Al contrario que la ciudad romana, la ciudad musulmana, *Daniyya*, si genera notables influencias sobre la ciudad actual.

La ciudad musulmana es de fundación *ex novo*: se ubica al sur del montículo, sin ningún contacto con la ciudad romana, que en ese momento carecería de actividad y estaría, probablemente, abandonada.

La ciudad se estructura, siguiendo las pautas propias de su cultura, en tres recintos: la medina, primer recinto, con sus arrabales; el albacar, segundo recinto; y la alcazaba o *alcassaba*, tercer recinto.



<sup>1</sup> Los tres recintos de la ciudad musulmana, con los arrabales marítimos (Josep Ivars)

La medina ocupaba las zonas más bajas del montículo, al sur, extendiéndose de este a oeste y, probablemente, estaba subdividida en arrabales. Consta documentalmente la existencia de baños y mezquitas. Fuera del recinto de la medina se detectan dos arrabales amurallados, el marítimo, en lo que hoy es *Baix la Mar*, y el actualmente denominado *el Fortí*, barrio residencial de nueva planta con trazado ortogonal de viales, en cuyo extremo sur se ubicaba la dársena y las atarazanas o *drassanes*, y un gran recinto, seguramente, de uso asociado a éstas. Se accede a la medina a través del *portal de Terra* o *d'Ondara*, punto de confluencia del *camí de Gandia*, el *camí d'Ondara* y de los caminos que vienen del *Montgó*, como el *pou de la Muntanya*.

El albacar, recinto en parte concéntrico con el anterior, más elevado, que por paralelismos con otros asentamientos podemos intuir que carecía de edificaciones, cumplía la función de albergar, en

períodos convulsos, a los habitantes de las alquerías del entorno y sus pertenencias. Era paso obligado para comunicar el primer y tercer recinto.

La alcazaba o celoquia, residencia de las autoridades políticas o militares, ocupaba la zona más elevada del montículo; presenta planta ovoide, adaptada a las curvas de nivel; en la actualidad se encuentra muy transformada y parcialmente ocupada por el *palau del Governador*.

Al igual que la ciudad romana, si algo caracteriza a la ciudad andalusí, es la fuerte relación con el entorno marítimo. Documentalmente consta la existencia de una dársena, ubicada al sur, cuyo perímetro terraplenado permanece aún visible, contiguo a la depresión marítima denominada *la Caldera*, y unas atarazanas.

La superficie de la ciudad musulmana amurallada –los tres recintos más los arrabales marítimos– la podemos estimar en 60 Ha. Consta, arqueológicamente, la existencia de arrabales extramuros, imposibles de superficiar.

La medina musulmana sufre un largo período de abandono, posterior a la conquista cristiana, de tal forma que las dependencias morfológicas –trazado de las calles– de la ciudad actual sobre la medina son escasas, casi nulas. En cambio sí han perdurado las infraestructuras defensivas –primer recinto o medina, con trazado conservado parcialmente; segundo recinto o albacar; y tercer recinto o alcazaba–, de tal forma que el trazado del primer recinto ha condicionado la forma de la ciudad histórica, y a la vez, de la actual.

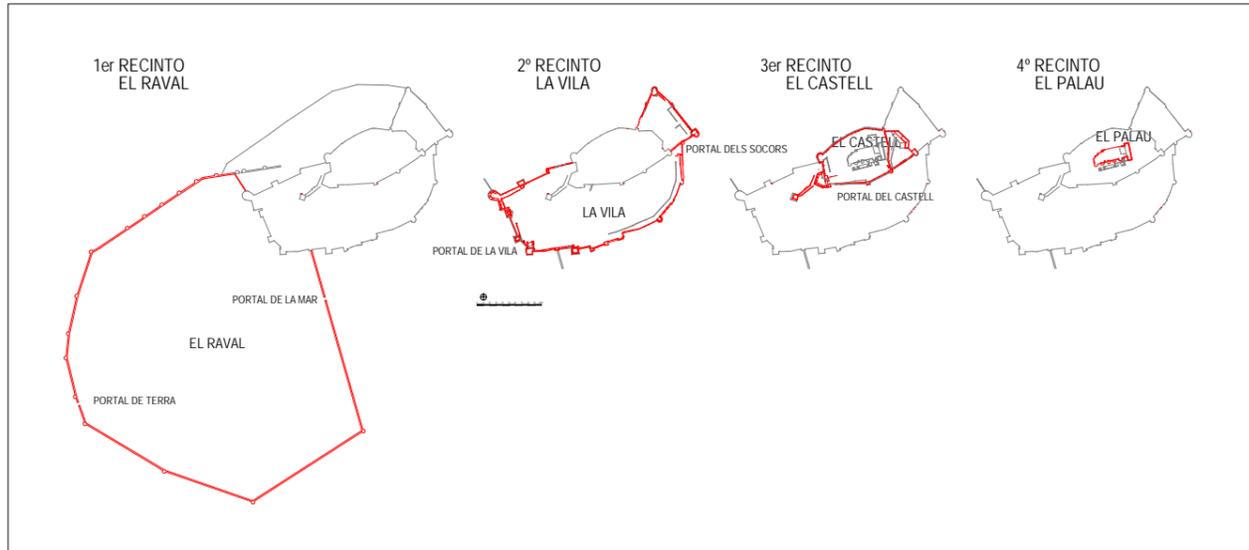
#### “CONQUISTA” CRISTIANA (1244). ABANDONO DE LA CIUDAD MUSULMANA

A mitad del siglo XIII la ciudad musulmana pasa, pacíficamente, a manos cristianas: *Daniyya* se convierte en *Dénia*.

Sin embargo, lo que en principio podría parecer extraño, no hay una continuidad en la ocupación de la ciudad: el escaso número de colonos lo imposibilita. Los primeros colonos ocupan algunas casas de la población, pero pronto se arbitran medidas para su agrupamiento, algunas fracasadas, como el intento de crear *viles noves* en el montículo de *Olimbroi* o en el llano del *Palmar*, durante el reinado de Jaume I, otras de éxito, como la creación de la *Vila nova de Dénia* dentro de recinto del albacar, fundación de Jaume II.

## 1. LA CIUDAD MEDIEVAL (1244-1575)

En el presente análisis se denomina ciudad medieval a la que se desarrolla en el período comprendido entre la “conquista” cristiana y las primeras manifestaciones locales del renacimiento tardío<sup>4</sup>.



2 Los cuatro recintos amurallados de la ciudad medieval de Dénia (Josep Ivars)

### 1.1 FUNDACIÓN DE LA VILA NOVA DE DÉNIA (1297-1308)

Entre 1297 y 1308 se traslada la escasa población desperdigada por la urbe musulmana al recinto del albacar, pues el número de colonos radicados en la medina no permitía ni su defensa ni obras de conservación o de mejora: solo era posible la defensa de Dénia desde un recinto reducido adecuado al número de habitantes.

El proceso se inicia en 1297 bajo la tutela de *Jaume II*, con la concesión de *patís* o solares a los colonos, dentro de *la vila de Dénia*, sin ubicación concreta: se pretende la reducción de los límites de la ciudad posibilitando la defensa, reparación y fortificación del lugar.

En 1304 se concreta la ubicación de la *Vila*: dentro del recinto del albacar, aprovechando las defensas andalusíes, posiblemente en buen estado pero necesitadas de un continuo mantenimiento, dado su sistema constructivo a base de tapial de tierra costrada de mortero de cal. En 1308 ya había finalizado el proceso; a partir de esta fecha se obliga a la población de Dénia y su término a residir en la *Vila nova*, previa concesión de los materiales de las casas de la medina. Sin duda la planificación de la *Vila*, su ejecución y traslado de la población, conlleva el abandono de la ciudad de *Daniyya*, agravado por el aprovechamiento de sus materiales de construcción. Gran parte del solar andalusí será tierra de cultivo en los siglos venideros<sup>5</sup>.

La planificación de la *Vila nova* conlleva varias consecuencias. La más importante, sin duda, es el abandono de la medina y arrabales de *Daniyya*, con sus casas y recinto amurallado. El segundo sería la planificación de una nueva población sobre un solar libre de edificaciones, y por lo tanto sin

<sup>4</sup> Esta periodización presenta aspectos tendenciosos: medieval es también la etapa musulmana; además el primer renacimiento nunca se manifiesta en Dénia, dado que la arquitectura gótica perdura hasta bien avanzado el siglo XVII; en cambio sí podemos hablar del renacimiento tardío o del barroco contenido, cuya implantación se realiza en torno a 1600. Elegir la fecha de 1575 como final de etapa se justifica en parte por la existencia de una vista aérea datada en ese año, que resume gráficamente todo el período y, especialmente, por la toma de posesión del Marquesado (1574) por Francisco Gómez de Sandoval, V marqués de Dénia y favorito de Felipe III, promotor de innumerables obras que transformarían la ciudad.

<sup>5</sup> Hasta bien avanzado el siglo XX no se ocupará la totalidad del solar musulmán.

condicionantes urbanos, salvo el recinto amurallado, que defiende pero también constriñe a la nueva villa.

### 1.2 LA ESTRUCTURA URBANA DE DÉNIA

Al final del período en estudio (1575) *la vila de Dénia* queda configurada por tres piezas urbanas, que admiten lecturas independientes, y un palacio.

#### 1.2.1 EL CASTELL<sup>6</sup>

Tercer recinto ubicado en el punto más elevado del montículo, de reducidas dimensiones (0,97 Ha), coincidente con la alcazaba andalusí.

En el centro se levanta el *Palau*, a modo de cuarto recinto, en origen residencia real y posteriormente residencia de los señores feudales de Dénia, condes y marqueses, y finalmente del gobernador de Dénia.

Se accedía al recinto por una puerta sita en el lienzo sur, actualmente desaparecida, previo paso a través de la *Vila nova*. Desde el recinto también se puede acceder al embarcadero de la calle *Pont*, a través de la denominada actualmente *torre del Mig* y del *portal dels Reis* o *dels Socors*.

#### 1.2.2 LA VILA NOVA

La *Vila nova* se planifica en un solar de 3,14 Ha, delimitado por el recinto amurallado del albacar, entre el primer y tercer recinto.

Su trazado debiera ser hipodámico o en damero, como lo fueron otras nuevas fundaciones contemporáneas asentadas en el llano<sup>7</sup>, sin embargo la orografía del montículo condiciona el nuevo trazado: la nueva población tiene un desarrollo longitudinal, en dirección aproximada este-oeste, desde el *portal dels Socors* –comunicación con el puerto– hasta el *portal de la Vila* –comunicación con el término; solo aparecen dos calles longitudinales: la de *Damunt* y la de *Davall*, topónimos que describen su ubicación dentro del recinto; perpendiculares a las calles anteriores otras, estrechas y cortas, de fuerte pendiente, denominadas generalmente *costeres*<sup>8</sup>.

La *Vila* dispuso de todos los equipamientos urbanos de una pequeña población: iglesia, casa abadía, la *Sala* –ente administrativo de la *vila*–, hornos, etc.

#### 1.2.3 EL RAVAL

Una vez consolidado el recinto del albacar, la *Vila nova*, por su ubicación y por los condicionantes defensivos, no admite ensanches.

El ensanche de la *vila* se realizará fuera de esta, en el eje que une el *portal de la Vila* con el *portal d'Ondara* o de *Terra*. El primer núcleo se formaría a la salida del *portal de la Vila*, donde se ubicarían nuevas viviendas y, sobre todo, las actividades de difícil o imposible localización dentro del recinto del albacar, como el hospital, las carnicerías y, probablemente, el mercado. A escasos metros del *portal de la Vila*, buscando un terreno de menor pendiente, se configura una plaza –la *plaça Major*– que, como centro administrativo de la ciudad, perdura hasta nuestros días. La construcción de la ermita de *Sant Roc*, en el siglo XV, cohesiona a la pequeña agrupación.

La ocupación urbana del eje entre puertas se materializa configurando dos calles longitudinales, de dirección este-oeste: las actuales *Cavallers-Major* y *Loreto*, delimitadas por el recinto andalusí que sobrepasa generosamente las necesidades defensivas del *Raval*. A finales del siglo XIV el recinto se reduce con la construcción de un muro de nueva planta, con dirección norte-sur a lo largo de la actual traza de la calle *Diana*, que parte en dos al, entonces, con toda seguridad, deficiente, recinto andalusí.

<sup>6</sup> Hasta la guerra de Sucesión se denomina *Castell* solo al tercer recinto. Finalizada la guerra, y hasta fecha de hoy, el *Castell* lo forma el segundo y tercer recinto.

<sup>7</sup> *Nules, Vila real, Gandia*, etc.

<sup>8</sup> Dado el escaso fondo de las manzanas, a estos callejones solo daban medianeras de las vivienda recayentes a las calles principales.

Al final de esta etapa, hacia 1575, el desarrollo de ambas calles estaría completado, tal como se aprecia en la vista de Vespasiano Gonzaga. La existencia documentada de dos ermitas<sup>9</sup>, bajo la advocación de la *Mare de Déu de Loreto* y de la *Santíssima Sang*, en el espacio que después será ocupado por el convento las monjas agustinas, confirma el grado de desarrollo del *Raval*.

La formación de *el Raval* se inicia como ensanche de la *Vila*, pero a la vez se convierte en su competidor: los nuevos palacios gótico-tardíos, residencia de la pequeña nobleza de *Dénia*, se construyen en el *Raval*. Las incomodidades de la *Vila*, con calles estrechas y de difícil acceso, potencian su consolidación, y poco a poco se ubicarán nuevos edificios administrativos y religiosos. La superficie de su consolidado es de 4,30 Ha.

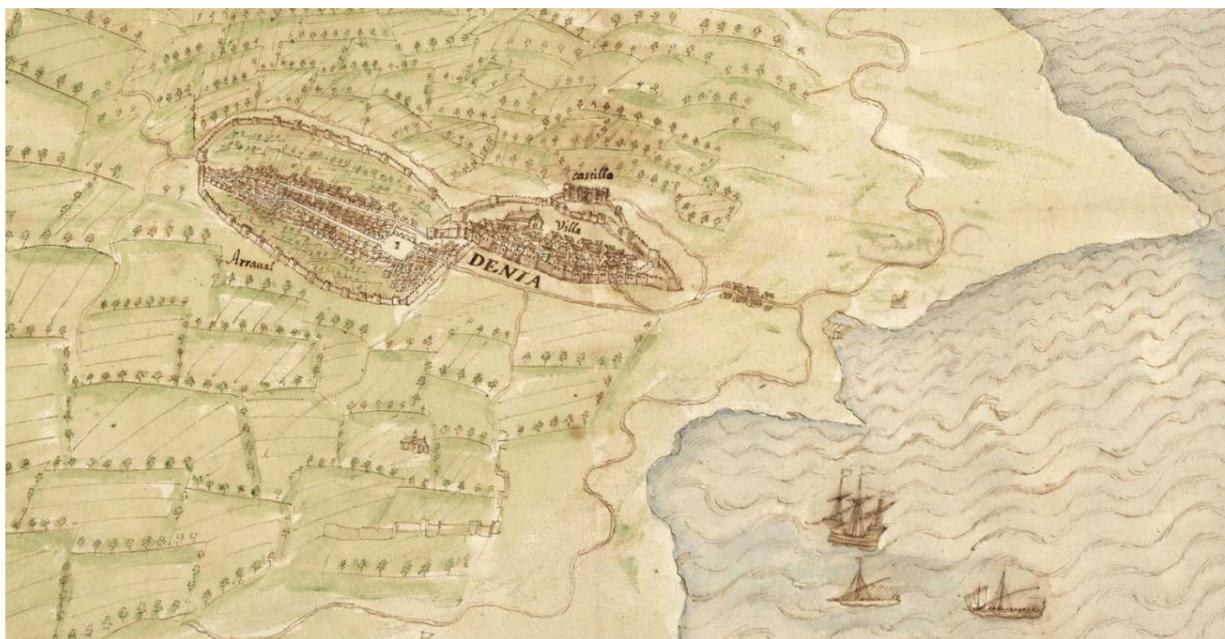
A norte y sur del *Raval*, entre éste y las murallas del primer recinto, quedan dos espacios libres de edificaciones denominados ambos *la Closa*, que formaban parte del solar de la medina andalusí, ahora destinados al cultivo<sup>10</sup>.

#### 1.2.4 EL RAVAL DE LA MAR

Al este del castillo existe un pequeño fondeadero resguardado de los temporales del norte por la punta del *Raset* y placeres contiguos hasta el *Cavall*, pero no existe ninguna infraestructura portuaria, excepto el *Pont*, plataforma de madera que permite la carga y descarga de pequeñas embarcaciones.

Se accedía al *Pont* desde el *portal dels Socors*, comunicación de la *Vila nova* con el mar, o desde el *camí de la Mar*, a través del *Portal de la Mar*. Ambos accesos se funden en el último tramo, en lo que hoy es la calle del *Pont*. En este último tramo se ubicarán los almacenes, comercios y talleres, relacionados con la actividad portuaria. Su superficie es de 0,84 Ha.

Carece de elementos defensivos, exceptuando dos torres de origen andalusí, probablemente arruinadas en el momento de la fundación de la *Vila*, por lo que es un arrabal desprotegido, sin actividad residencial, que quedaría desierto por la noche, dado que sus habitantes pernoctarían dentro de los recintos amurallados.



3 Plano en perspectiva de la Plaza de Denia y de sus alrededores (vista parcial). Vespasiano Gonzaga, 1575 (AGS, MPD, 07, 120)

### 1.3 ELEMENTOS ESTRUCTURALES

<sup>9</sup> La documentación histórica es confusa. Podría también tratarse de una única ermita, sede de la cofradía de la Santíssima Sang.

<sup>10</sup> La ocupación urbana de ambos será tardía: la ocupación definitiva de la *Closa nord* se prolongará hasta la segunda mitad del siglo XX, en ese momento un espacio residual.

La *Vila*, después ciudad, de *Dénia* presenta una posición en *cul de sac*: *Dénia* no es paso obligado para acceder a otros lugares, salvo los marítimos.

Esta posición ha condicionado urbanísticamente el desarrollo del asentamiento, todavía perceptible en la actualidad.

#### 1.3.1 CALLES Y PLAZAS

Fundada la *Vila nova* en el albacar o segundo recinto, todavía presentes las murallas del primer recinto, pero no el caserío, el acceso a la *Vila* se realiza a través de un eje o camino que comienza en el *portal d'Ondara* y fenece en la plaza contigua al *portal de la Vila*. Dicho camino comunica también con el arrabal marítimo y con el *Pont* o muelle de madera.

En el tramo de eje comprendido entre el *portal d'Ondara* y el futuro *portal de la Mar* se consolidará como ensanche de la *Vila* y será el germen del *Raval*. El tramo comprendido entre el *portal de la Mar* y el arrabal marítimo continuará como camino, elemento territorial que comunica dos piezas urbanas, el *Raval* y el arrabal marítimo.

La plaza formada a la salida de la *Vila* se constituye como nudo de comunicaciones –todos los caminos conducen ella– y como elemento aglutinador de diversas actividades sociales, tanto del *Raval* como de la *Vila*.

#### 1.3.2 EQUIPAMIENTOS

La desaparición de la *Vila* a principio del siglo XVIII, impide conocer la ubicación de los equipamientos urbanos; solo quedan referencias físicas de la iglesia gótica, contigua al baluarte *Punta del diamant*, de situación perimetral pero centrada respecto del caserío.

En el *Raval* los principales equipamientos se localizan en el entorno del *portal de la Vila*, tanto a la salida de ésta –hospital– como en la *plaça Major* –ermita de *Sant Roc*. El equipamiento religioso se completa con la ermita de *la Mare de Déu de Loreto*, al final de la calle homónima.

El tercer recinto, denominado en este período el *Castell*, carece de edificación residencial. Su uso está relacionado con aspectos administrativos y, sobre todo, militares, relativos al marquesado de *Dénia*. Al contrario que la *Vila*, su acceso estaría restringido.

### 1.4 ELEMENTOS TERRITORIALES

#### 1.4.1 CAMINOS

El acceso por el norte se realiza exclusivamente por el *camí de Gandia*, dado que el espacio entre el inicio de este camino y el mar es zona pantanosa y fácilmente inundable. La comunicación con la comarca, desde el sur u oeste, se realiza por el *camí d'Ondara*. Ambos caminos confluyen en torno al *portal d'Ondara* o de *Terra*<sup>11</sup>, configurando un espacio que perdura hasta hoy en forma de plaza, la actual plaza de Valgamedios. En este espacio confluye también el *camí de Coll de Pous*, comunicación de la ciudad con el tramo occidental del *Montgó* y con el sur de la comarca<sup>12</sup>.

Consideración territorial adquiere también el *camí de la Mar*, que une el *Raval* con el puerto. Desde de este camino se comunica también el *Raval* con el territorio al sur-este, *les Rotes* principalmente, y con la *vila de Xàbia*, a través del *camí dels Pontarrons*, vía de comunicación islámica entre la ciudad y el *Fortí*.

#### 1.4.2 PUERTO

Desde la antigüedad son conocidas las bondades del “puerto” de *Dénia*, potenciadas por la inexistencia de otros en su entorno próximo y lejano.

<sup>11</sup> Esta configuración territorial es herencia de la ciudad musulmana de *Dénia*. El *Portal d'Ondara* aparece ya documentado en el *Llibre del Repartiment*, puerta que posteriormente se denominará el *Portal de Terra*.

<sup>12</sup> Consta documentalmente que en el siglo XVII la comunicación entre *Dénia* y Jesús Pobre se realizaba a través de este camino montaraz.

En realidad se trata de dos fondeaderos o depresiones marinas –el *Raset* y la *Caldera*– protegidas por un cordón de placeres al norte, a los que se accede por *la canal*, delimitada por dos bajos: *el Cavall* y *l'Androna*.

El fondeadero del *Raset* es el más cercano a la *Vila*. En él se ubica el *pont*, plataforma de madera sustentada por pilares del mismo material, con funciones de embarcadero.

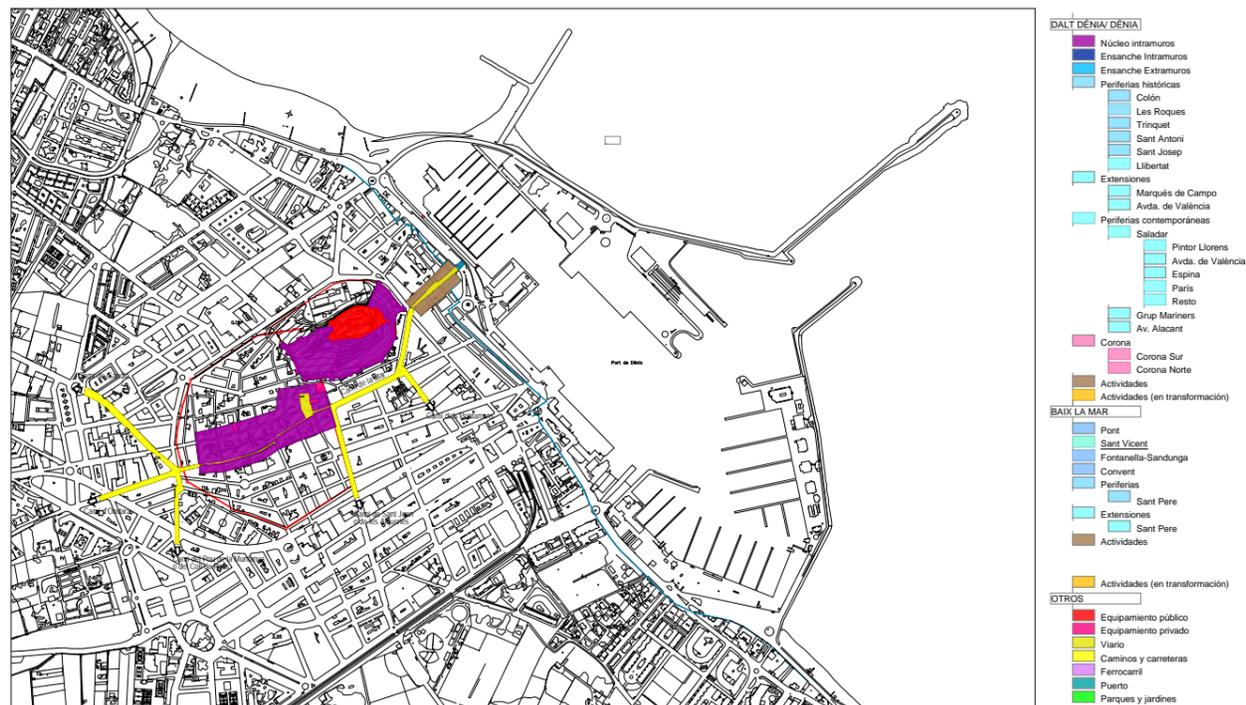
### 1.5 RESUMEN

La ciudad medieval de Dénia surge a partir de la fundación en 1308 de la *Vila nova*, de recorrido paralelo al abandono del enorme solar andalusí.

El recinto amurallado de la *Vila nova*, de origen andalusí, impide su ensanche; a lo largo del siglo XIV alcanza su máxima expansión, con una superficie de 3,14 Ha. El *raval* surgido en torno al *portal de la Vila* absorbe el ensanche de ésta; a finales del siglo XVI el *raval* está perfectamente configurado con una superficie de 4,30 Ha, ligeramente superior a la superficie de la Vila. El conjunto residencial formado por las dos piezas conexas pero independientes, la *Vila* y el *raval*, presenta una superficie de 7,44 Ha, asentamiento de pequeñas dimensiones.

El arrabal marítimo o de *Baix la Mar* es una pieza urbana surgida con la actividad portuaria –pesca y comercio–, en torno al embarcadero o *pont* y el último tramo del *camí de la Mar*. Su superficie, también reducida, es de 0,84 Ha, destinada a actividades. La pieza, por las características de su uso, carece de equipamientos.

El conjunto de todas las piezas urbanas, *Castell* –equipamiento militar–, *Vila* y *raval* –residencial– y arrabal marítimo –actividades– presentan una superficie de 9,25 Ha, cifra muy inferior a la recién abandonada ciudad andalusí.



4 La ciudad medieval (Josep Ivars, sobre cartografía actual)

## 2. LA CIUDAD TARDORRENACENTISTA (1576-1704)

### 2.1 EL V MARQUÉS DE DÉNIA

Francisco Gómez de Sandoval y Rojas (1552-1625), V marqués de *Dénia* (1574-1625), virrey de *València* (1595-1597) y valido o favorito del rey Felipe III (1598-1618), es el personaje políticamente más influyente en este periodo de estudio.

Con su inmenso poder, en algún aspecto superior al del rey, transforma urbanísticamente la ciudad con diversas finalidades, servir a sus intereses patrimoniales e influir y controlar a Felipe III, que realiza tres visitas a *Dénia* (febrero y julio de 1599 y 1604).

Coincidiendo con las intervenciones promovidas por el V marqués, más otras en las que se intuye su participación, la ciudad experimentará una notable expansión y una gran sustitución edilicia.

#### 2.1.1 LA CIUDAD CONVENTUAL

Bajo su auspicio se construyen dos conventos, el de *Sant Antoni*, franciscano, y el de *la Mare de Déu de Loreto*, de monjas agustinas.

El 31 de marzo de 1597 el *Consell General de Dénia* solicitó al V marqués autorización para construir un convento franciscano fuera del recinto del *Raval*, entre éste y el arrabal de *Baix la Mar*, en suelo de cultivo libre de edificaciones. Según su testamento (E. GARCÍA, R. SEBASTIAN, 1983), el convento fue construido y dotado a su costa.

La construcción del convento de *Sant Antoni* supuso un polo de atracción para el *Raval*, que semanifesta en la construcción de una calle nueva a la salida del *portal de la Mar*, sobre el camino homónimo, que comunica con el *port* y con el convento, y con el arrabal de *Baix la Mar*, cuyo crecimiento urbano buscó siempre la proximidad de este convento.

El 1604 el V marqués funda el convento de la *Mare de Déu de Loreto*, inaugurado por Felipe III ese mismo año. Se ubica dentro del *Raval*, perimetral al caserío, junto las ermitas de la *Mare de Déu de Loreto* y de la *Santíssima Sang*.

La construcción de este convento conllevó la transformación urbana de su entorno. La transformación del entorno se detecta en la proliferación de actuaciones de nueva planta en sus proximidades: perdura el uso del gótico tardío, manifestado en portales de medio punto de largas dovelas, ventanas y zócalos resaltados en las esquinas.

El proceso conventual terminaría con el intento de construcción de una iglesia colegiata, pretensión del V marqués, que finalmente construiría en Lerma.

#### 2.1.2 LA GRAN ACTIVIDAD CONSTRUCTORA

A la construcción de nueva planta de los dos conventos se unen otras importantes intervenciones.

Entre las promovidas por el V marqués sobresale la modernización del tercer recinto, la antigua alcazaba, que remodelaría en su totalidad, sustituyendo las defensas medievales por otras preabaluartadas. La intervención también afectó al *Palau vell*, que remodeló en su totalidad y amplió hacia el este, con un lenguaje renacentista tardío, de influencias herrerianas, que enlaza con el barroco simplificado o contenido: la finalidad de estas obras no serían otras que ofrecer al rey unas estancias dignas y seguras<sup>13</sup>.

Entre las obras del V marqués también destacan los almacenes portuarios relacionados con las almadrabas: almacén de sal, elaboración de salazones, et. Entre todos sobresale el denominado en su época la “aduana” (en la actualidad, erróneamente, *les Drassanes*) ubicado junto el *port*, en primera línea marítima<sup>14</sup>.

<sup>13</sup> Bombardeado durante la Guerra de Sucesión, hoy solo se conservan dos elementos importantes, la escalera de acceso, con planta de T invertida, y la ampliación del ala este, a modo de balcón al mar. La similitud con el palacio ducal de Lerma, que se conserva en perfecto estado, nos permite intuir sus características arquitectónicas.

<sup>14</sup> El edificio, de gran calidad arquitectónica y compendio de la arquitectura civil de finales del siglo XVI y principio del XVII, ha tenido intervenciones degradantes de difícil reversión.

Entre las no promovidas por el V marqués destaca la construcción de la *Sala nova*, en la *plaça Major*, sede del *Consell*, en uso desde el año 1621, la reforma del lienzo<sup>15</sup> este del primer recinto (1638), y la construcción de la nueva ermita de *Sant Roc* (1649), en la plaza mencionada y sobre la antigua ermita.

Todas estas construcciones, más otras intuidas en el segundo recinto, junto las visitas reales, con sus fiestas y boatos (representaciones teatrales y fiestas de toros en la explanada del *Palau*), la construcción de un pasaje cubierto desde el *Portal dels Socors* hasta el embarcadero, la estancia de la escuadra del Marqués de Santa Cruz y de soldados del tercio de *Nàpols*, para sofocar la rebelión de los moriscos, la expulsión de los mismos a través del puerto, etc, imprimiría a la ciudad y comarca – abastecimiento de vituallas, materiales de construcción (cal, sillares, mampuestos, arena, madera), etc– una actividad desconocida, base de una prosperidad inusual que culmina 1612 con la concesión a *Dénia*, por parte de Felipe III, del título de Ciudad –la alargada sombra del V marqués estaría bien presente, a quien en principio favorece–, lo que supone un reconocimiento de los cambios urbanos, que transforman la ciudad medieval en otra tardorrenacentista.



5 La *Vila de Dénia* (*Vila nova* –dentro del recinto del *Castell*–, *Raval* –a la izquierda de la imagen, rodeado de murallas–, *Raval* marítimo o de *Baix la Mar* –a la derecha– y el *port* o puerto, junto a la aduana) en 1609, poco antes de la concesión del título de Ciudad (Colección Bancaixa)

### 2.2 ENSANCHE DEL RAVAL

Toda esta gran inversión y el clima de bonanza económica, tienen sus consecuencias urbanas: el *Raval* se ensancha con dos nuevos viales, uno intramuros, paralelo a la calle *Loreto*, a espaldas del convento de las monjas agustinas, sobre la *Closa* norte, actualmente denominado carrer *Nou*; y otro extramuros, sobre el *camí de la Mar*, en un intento de unir el *Raval de terra* y el de *la Mar*, potenciado por la construcción del convento de *Sant Antoni*. Es de suponer, dado que sus casas no se conservan

<sup>15</sup> Seguía el actual trazado de la calle Diana.

ni existe documentación sobre ellas<sup>16</sup>, que sobre estas calles se construirían las edificaciones residenciales más importantes de la ciudad. No deja de extrañar la ubicación de esta nueva calle, en parte explicable por su céntrica posición y por el intento, fallido, de dotarla de recinto amurallado, recuperando el parcialmente conservado primer recinto andalusí.

### 2.2.1 DESEQUILIBRIO VILA-RAVAL: LA VILA VELLA

La concesión a *Dénia* del título de ciudad supone un antes y un después en la relación entre las dos piezas urbanas más importantes, la *Vila* y el *Raval*. La *Vila nova*, fundada en 1308, pasará a denominarse poco después de la concesión del título de ciudad, la *Vila vella*, y el *Raval*, la ciudad.

Los potenciales urbanísticos de ambas piezas son absolutamente diferentes. La *vila vella* queda constreñida por el segundo recinto, sin posibilidades de ensanche, y pocas de renovación, dada la estrechez de sus calles y sus fuertes pendientes, si bien el hecho de que la iglesia y la *Sala* estén todavía en su ubicación primitiva le permite conservar cierta preponderancia. En cambio la ciudad dispone de abundante suelo para absorber previsibles ensanches, tanto dentro de su recinto –las dos *Closes*–, como en sus alrededores; cada vez se ubicarán en ella más edificios residenciales, administrativos y religiosos. A principio del siglo XVI ya se detecta que las nuevas edificaciones residenciales más importantes se ubican en su solar. Este hecho se generaliza en el XVII: los nuevos edificios administrativos –la *Sala nova del Consell*, la *cort del Justícia*, el *Delme*, *les sales del forment*, el *Pes*, etc– y religiosos –la nueva ermita de *Sant Roc* y los dos conventos– se ubican en la ciudad, gran parte de ellos en la *plaça Major*.

Este proceso se acentuará hasta la desaparición violenta de la *Vila vella*, a principios del siglo XVIII.

### 2.3 EL RAVAL DE LA MAR

La gran actividad constructora que se aprecia en los recintos amurallados no se detecta en el arrabal marítimo ni en las infraestructuras portuarias: continúa en uso el pequeño embarcadero de madera y las naves de mayor calado permanecen ancladas en los fondeaderos del *Raset* y de la *Caldera*.

Existe constancia de la construcción de nuevos almacenes relacionados con la actividad portuaria, como el denominado antiguamente la “aduana”, propiedad del V marqués, seguramente relacionado con las salazones de atún.

Solo a finales del siglo XVII o principio del siglo XVIII se intuye la construcción de algunas edificaciones en la cara oeste de la calle *Sant Vicent*, crecimiento frenado con la guerra de Sucesión.

### 2.4 ELEMENTOS ESTRUCTURALES

#### 2.4.1 CALLES Y PLAZAS

El viario estructural es el mismo, con escasas diferencias, que el de la ciudad medieval. El ensanche urbano sobre el primer tramo del *camí de la Mar*, a la salida del *portal de la Mar*, otorga a este la cualidad de estructural<sup>17</sup>. La construcción del convento de la *Mare de Déu de Loreto*, intramuros, potencia su entorno, principalmente la calle *Loreto* y participa en la formación del *carrer Nou*. Estas dos calles, *Loreto* y *Nou*, que competirán con el eje *Major-Cavallers*, no alcanzarán la cualidad de estructurales en cuanto su conexión con el *Portal de Terra* es difícil o inexistente.

#### 2.4.2 EQUIPAMIENTOS

El proceso iniciado en la etapa anterior, de ubicación de determinados equipamientos a la salida del *portal de la Vila*, continúa en esta etapa. El principal de todos ellos es la nueva *Sala*, que se traslada de la *Vila nova* al *Raval*. En la misma plaza o en su entorno, se ubica un importante paquete de edificios administrativos: la *cort del Justícia*, el *Delme*, *les sales del forment*, el *Pes*, etc, que muy probablemente tuvieron su localización original en la *Vila nova*

Este proceso también se evidencia en el equipamiento religioso. La antigua ermita de *Sant Roc* se sustituye por otra más grande, que se constituye como templo del *Raval*, en clara competencia con el templo gótico de la *Vila nova*. Además los dos nuevos conventos se construyen fuera de la *Vila nova*, el de la *Mare de Déu de Loreto* en el *Raval* y el de *Sant Antoni*, extramuros, contiguo al arrabal marítimo.

En el castillo o tercer recinto se evidencian las transformaciones más intensas. Se remodela todo el recinto amurallado y se reforma el *Palau* medieval.

### 2.5 ELEMENTOS TERRITORIALES

#### 2.5.1 RELIGIOSOS

El convento de *Sant Antoni* se edifica en el ancho espacio periurbano ubicado entre el *Raval* y *Baix la mar*. El convento actuará como polo de atracción para ambas piezas. Respecto el *Raval* se manifiesta con la ocupación del primer tramo del *camí de la Mar*, cuya desaparición durante la Guerra de Sucesión y la posterior crisis impidieron su consolidación y ensanche. Respecto de *Baix la Mar*, el crecimiento que se produce en otras etapas posteriores buscará la conexión con el convento.

#### 2.5.2 CAMINOS

Los accesos a la ciudad continúan siendo los mismos que en el período anterior. El acceso principal es por el norte, a través del *camí de Gandia*, formando una explanada delante del *portal de Terra* en la que confluyen el *camí d'Ondara*, comunicación con el centro de la comarca, y el *camí del Coll de Pous*, comunicación con el sur.

El acceso al *Raval* desde el *Montgó*, en la zona central y occidental, se canaliza a través del *camí de Sant Joan*, que enlaza con el *camí de la Mar* a la altura del *portal de la Mar*. A la zona oriental se accede a través del *camí dels Pontarrons*.

#### 2.5.3 PUERTO

Permanece el puerto con las mismas características que en la etapa medieval: el *pont* de madera continúa siendo la plataforma de carga y descarga, mientras los fondeaderos del *Raset* y de la *Caldera* siguen utilizándose como lugar de atraque de los barcos de mayor calado.



6 Plano en perspectiva de la Plaza de Denia y de sus alrededores (vista parcial). Vespasiano Gonzaga, 1575 (AGS, MPD, 07, 120)

### 2.6 RESUMEN

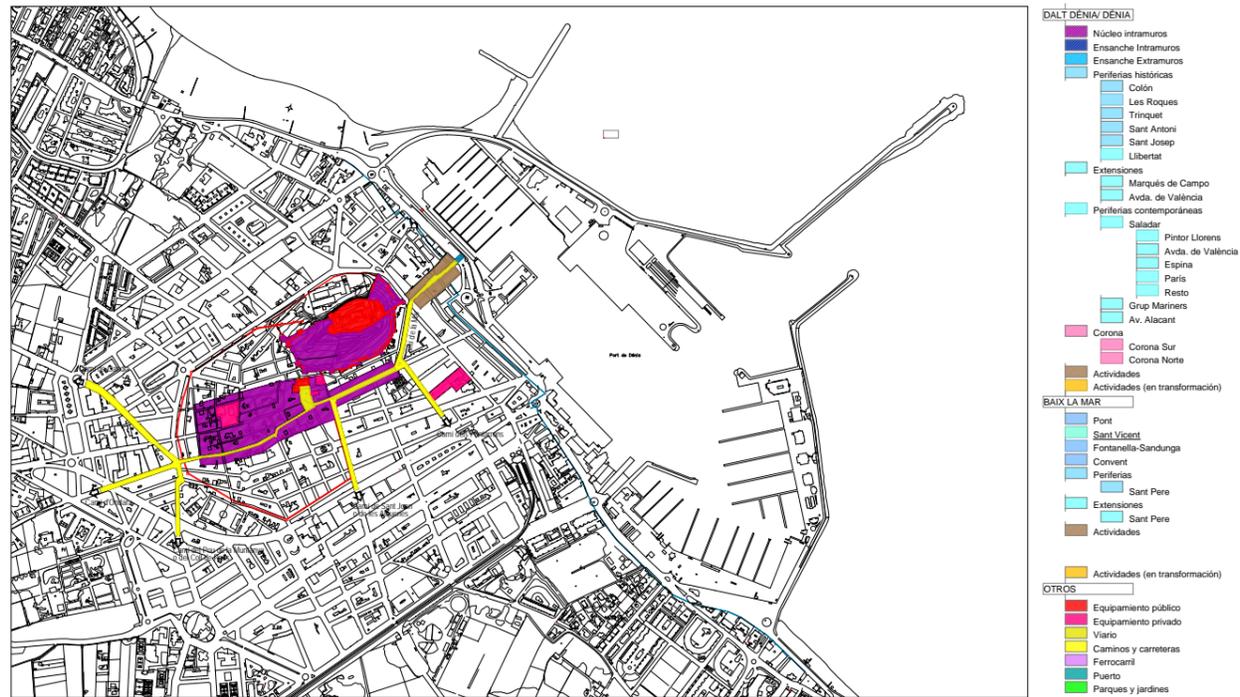
<sup>16</sup> M.A. Palau, en su *Diana desenterrada*, se refiere a esta nueva calle con el calificativo de “bizarra”.

<sup>17</sup> Por poco tiempo, ya que durante la Guerra de Sucesión será demolido este pequeño ensanche.

La etapa en que Diego Gómez de Sandoval es el V marqués de *Dénia*, coincide con un momento de esplendor para la ciudad; junto con la construcción de dos conventos, en la periferia, propicia dos ensanches del *raval*: el de las calles *Nou-Sant Cristòfol* (1,22 Ha), alrededor del convento de la *Mare de Déu de Loreto*, intramuros, y el de la Mar (0,83 Ha), que busca la proximidad con el convento de *Sant Antoni*. La superficie ensanchada, residencial, es de 2,05 Ha.

Vila vella (3,14 Ha), arrabal marítimo (0,84 Ha) y *Castell* (0,97 Ha) no experimentan ningún crecimiento.

La nueva superficie del consolidado alcanza de 9,25 Ha procedentes de la ciudad medieval más 2,05 Ha procedentes del ensanche: 11,30 Ha en total.



7 La ciudad de *Dénia* a finales del siglo XVII (Josep Ivars, sobre cartografía actual)

### 3. LA CIUDAD BARROCA (1705-1803)

El siglo XVIII comienza con una acción bélica, que inaugura una larga crisis: la Guerra de Sucesión; la bonanza económica que vimos en el periodo anterior, posiblemente debilitada a finales del XVII, queda radicalmente truncada por sus efectos negativos, de graves consecuencias para el conjunto de la ciudad.

#### 3.1 LA GUERRA DE SUCESIÓN: CONSECUENCIAS URBANAS

La guerra se inicia en 1705 con la proclamación<sup>18</sup> del archiduque Carlos de Austria como rey de las diferentes coronas que configuran España. La proclamación supone de hecho la declaración de guerra a Felipe V, en ese momento rey de España, y conlleva la puesta a punto de los tres recintos defensivos y la fortificación del convento de *Sant Antoni*, extramuros, aprovechando parcialmente los lienzos y torres del antiguo recinto andalusí, en el tramo lindante con el mar. La finalidad de la fortificación del convento era la de proteger el *Pont*, por donde entraban los suministros de alimentos y armas, no solo para Dénia, sino también para las poblaciones del interior.

La ciudad sufre tres asedios, en los años 1705, 1707 y 1708; con el tercero, después de intensos bombardeos, capitula. Las consecuencias para la ciudad, extramuros e intramuros, serán nefastas: queda prácticamente sin equipamiento, público –la *Sala*, medio destruida, es ocupada como cuartel– y religioso –la iglesia de la *Vila vella* y convento de *Sant Antoni*, quedan prácticamente destruidos.

También se prohíbe, por motivos militares, la construcción dentro del segundo recinto –la *Vila vella*– y extramuros de la ciudad<sup>19</sup>.

##### 3.1.1 DEMOLICIONES INTRAMUROS

El refuerzo del *portal de Terra* se llevó a cabo mediante la construcción de un nuevo lienzo de murallas en el interior del primer recinto, en parte paralelo a él. Aprovechaba también el desnivel de la calle *Salt* y el muro trasero de la calle *Major*. La construcción del muro conllevó la demolición de varias casas alrededor del portal.

Durante la guerra, la ciudad, la *Vila vella* y el *Palau*, con sus recintos defensivos, fueron duramente bombardeados, por lo que parte de sus casas quedaron arruinadas. Las brechas del primer recinto eran grandes y numerosas, pero donde más daño causaron los proyectiles fueron en el tercer recinto, dejando en ruinas el *Palau*, donde solo quedó en pie el ala este, la ampliación del V marqués de *Dénia*.

Los efectos más graves de la guerra se manifestaron en la *Vila vella*. Finalizada la contienda se procedió a su total demolición: casas, palacios, e incluso la iglesia gótica, fueron arrasados. Solo quedó en pie el campanario, volado a principio del siglo XIX, en plena Guerra de Independencia.

##### 3.1.2 DEMOLICIONES EXTRAMUROS

Las casas construidas en el primer tramo del *camí de la Mar* estaban a escasos metros del *portal de la Mar* y muy cerca de las murallas y torres del segundo recinto, por lo que dificultaban la defensa y posibilitaban que los sitiadores se hicieran fuertes en ellas. Por ello, levantado el primer sitio en 1705, se procedió inmediatamente a su demolición<sup>20</sup>.

La fortificación del convento de *San Antoni*, en un lugar tan estratégico, cerca del puerto, conllevó que su conquista fuera traumática, dejándolo prácticamente en ruinas e inhabilitándolo para su uso religioso.

#### 3.2 LA SUPERACIÓN DE LA CRISIS

Dos actuaciones urbanas permiten intuir una mejora económica; entre 1734 y 1756 se construye la nueva iglesia parroquial, en la plaza, ocupando la antigua ermita de *Sant Roc*: en 1743 se abre de nuevo al culto la iglesia del convento de *Sant Antoni*, lo que supone la total reconstrucción del mismo y el levantamiento de la prohibición de construir extramuros.

Según Roc Chabás, a partir de 1730 el “muerto da señales de vida”. Pero no será hasta finales del siglo XVIII cuando comience la verdadera recuperación, motivada por factores externos: el levantamiento de la prohibición de comerciar con América a los puertos de Alicante y Valencia, que repercutiría favorablemente en la actividad portuaria de *Dénia*, la elección de *Dénia* en 1789 como capital de su Gobernación, territorio administrativo que se extendía desde *Gandia* a la *Vila Joiosa*. y, sobre todo, el floreciente comercio de la uva pasa, motor de la recuperación y del esplendor del siglo XIX.

Con todo, la imagen que ofrecería la ciudad de *Dénia* para el visitante, si tenemos en cuenta la descripción de Cavanilles, de finales del XVIII, es traumática: “*la ciudad de Denia, famosa en tiempo de Romanos y Moros, reducida hoy día a 400 vecinos, y a otros 100 en el arrabal. Nada le queda de su antigua gloria sino lápidas y monumentos mutilados de la fortaleza*”.

##### 3.2.1 LA CIUDAD

Recién finalizada la guerra la ciudad quedó casi despoblada; se estima que su población rondaba los 100 vecinos.

Si comparamos planos de 1708, coetáneo a la contienda, y de 1735, se comprueba la gran reducción del caserío. No se superarán los límites urbanos de la ciudad de principio del siglo XVIII hasta la mitad del siglo XIX.



8 Plan de Denia avec son attaque a la basse ville. Segundo sitio, 1708. (IHCM, A-01-09)

<sup>18</sup> La proclamación se realiza el 16 de agosto de 1715 en la ciudad de *Dénia*.

<sup>19</sup> En 1711 los franciscanos solicitan reconstruir su convento dentro del primer recinto, en ubicación desconocida, obra que finalmente no se ejecutó.

<sup>20</sup> Esta nueva calle, ensanche de la ciudad por el este, sobre el *Camí de la Mar*, no se edificará de nuevo hasta la segunda mitad del siglo XIX.

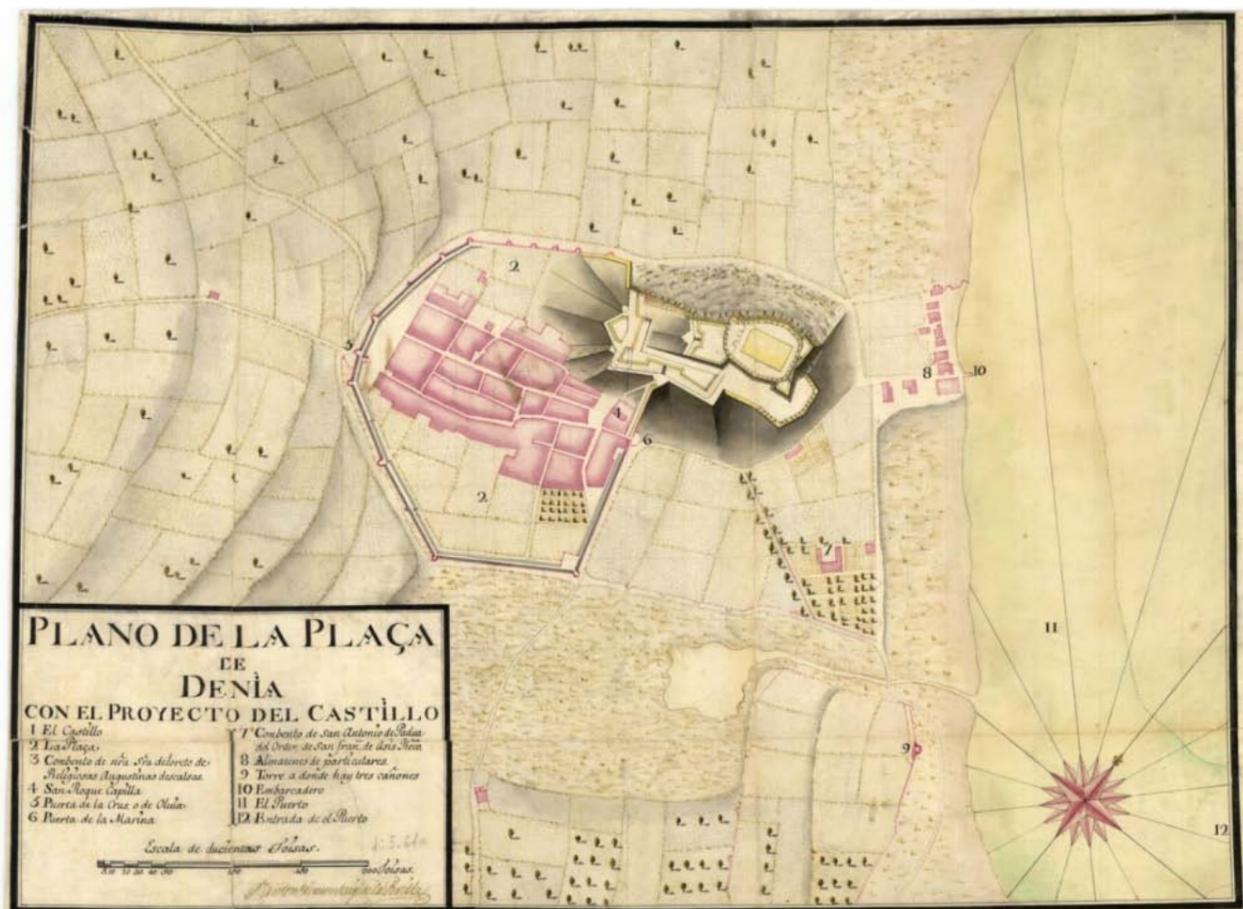
### 3.2.2 BAIX LA MAR

De las tres causas que propician la recuperación de *Dénia*, dos de ellas estaban relacionadas íntimamente con la actividad portuaria. Habría que añadir ahora una cuarta, el establecimiento de compañías mercantiles francesas, seguramente en el arrabal marítimo.

Esta actividad provoca un notable crecimiento, a norte y sur de la calle *Pont*.

Al norte se detecta, por las dimensiones de las manzanas, un uso residencial, que absorbe el crecimiento de la ciudad; a finales de siglo XVIII ya estará completamente ocupado y configurado con su traza actual. El ensanche se expande paralelo al mar, siguiendo las directrices marcadas por la calle *Sant Vicent*. La comunicación con la calle *Pont* y con el puerto es deficiente, a través de un estrecho callejón que comunica la calle *Pont* con la *plaça de Sant Antoni*.

El crecimiento hacia el sur sigue unas pautas similares: paralelo al mar, más rectilíneo, posiblemente por la ausencia de preexistencias. La ampliación del puerto, al sur de la Aduana, con muelle de fábrica, no parece influir en su trazado, en todo caso lo potencia. Su uso está relacionado con la actividad comercial del puerto.



9 Plano de la Plaça de Denia con el proyecto de Castillo. Antonio Montaigne de la Perille, ca. 1735. (CGE, 338)

### 3.3 LA NUEVA ESTRUCTURA URBANA: DALT DÉNIA Y BAIX LA MAR

Una de las consecuencias de la guerra es la aparición de una nueva estructura urbana. Desaparecida la *Vila vella*, ubicada en el albacar andalusí, su solar permanecerá libre de edificaciones residenciales; ahora el segundo y tercer recinto pasaran a denominarse el *Castell*, con uso exclusivamente militar y acceso restringido a la población civil.

La ciudad queda configurada por una única pieza, el antiguo *Raval* ubicado en el primer recinto.

La pieza más activa es el arrabal marítimo o de *Baix la Mar*: será la única que experimenta un crecimiento urbano.

Con la demolición de la *Vila vella*, desaparece la dualidad *Vila vella-raval de Terra*, dualidad configurada en el siglo XIV. Desaparecen así unas características urbanas formadas en plena etapa bajo medieval. Existirán a partir de ahora dos piezas: la *Ciutat* y el arrabal o barrio marítimo de *Baix la mar*, cuyos ensanches a finales del siglo XIX ocuparán el espacio cultivable existente entre ellos. La toponimia urbana recogerá estos significativos cambios con los expresivos nombres de *Dalt Dénia* –la ciudad– y *Baix la Mar* –desde la playa hasta el *camí dels Pontarrons*.

### 3.4 ELEMENTOS ESTRUCTURALES

#### 3.4.1 CALLES Y PLAZAS

El viario estructural conserva el trazado de etapas anteriores, con dos diferencias: la desaparición de la *Vila vella* supone que el eje *Major-Cavallers-plaça Major* vea reducida su función comunicativa con la *Vila*, perdiendo parte de su actividad; y la desaparición de la nueva calle de *la Mar* conlleva que parte del antiguo camino pierda su condición estructural.

#### 3.4.2 EQUIPAMIENTOS

En la primera mitad de siglo, marcada por los efectos de la Guerra de Sucesión, se reducen los equipamientos urbanos. Desaparece la iglesia gótica de la *Vila vella* y el convento de *Sant Antoni*. El ayuntamiento, antigua *Sala*, se ocupa como cuartel y el núcleo residencial de la *Vila vella* pasa a equipamiento militar.

### 3.5 ELEMENTOS TERRITORIALES

#### 3.5.1 RELIGIOSOS

En la primera década del siglo XVIII, con la Guerra de Sucesión, desaparece el convento de *Sant Antoni*. En 1743 se abre de nuevo la iglesia al culto, recuperando su característica de elemento territorial. La crisis impide que el nuevo convento se convierta en polo de crecimiento de la *Ciutat* y de *Baix la Mar*.

#### 3.5.2 CAMINOS

Los accesos a la ciudad continúan siendo los mismos: *camí de Gandia*, *camí d'Ondara*, *camí del Coll de Pous*, *camí de Sant Joan* y *camí dels Pontarrons*. La comunicación entre las piezas urbanas de la ciudad y de *Baix la Mar*, el *camí de la Mar*, recupera en su totalidad su condición territorial, una vez desaparecido la calle de la Mar.

#### 3.5.3 PUERTO

Los cambios que surgen en este período –autorización de comerciar a *Alacant* y *València* con América, exportación de pasas y el establecimiento de compañías francesas dedicadas al comercio–, tiene su reflejo en una mejora de las instalaciones portuarias.

Sin abandonar definitivamente el *Pont* de madera, se construye por primera vez un muelle de obra ubicado en la fachada sur de la aduana, que permite el atraque y la carga y descarga de naves de pequeño calado.



10 Castillo de Denia. Mariano Sánchez (finales del siglo XVIII) Destaca, en el centro, el caserío del arrabal de Baix la Mar

### 3.6 RESUMEN

La crisis de la ciudad durante gran parte del periodo se manifiesta en los datos de ocupación del consolidado urbano.

La superficie residencial se reduce casi a la mitad. La demolición de la *Vila vella* (3,14 Ha) y de la calle de *la Mar* (0,83 Ha) reducen la superficie residencial de *Dalt Dénia*, que queda en 5,52 Ha, un 42% del periodo anterior.

La demolición de la *Vila vella* conlleva que se amplíe la superficie del equipamiento militar en 3,14 Ha, que sumadas a las 0,97 del *Castell* dan un total de 4,11 Ha.

En cambio, *Baix la Mar* si experimenta un crecimiento, que pasa de 0,84 Ha a 2,47 Ha (0,91 Ha residencial y 0,72 Ha actividades). El ensanche de *Baix la Mar*, compensa parcialmente el declive poblacional de *Dénia*.

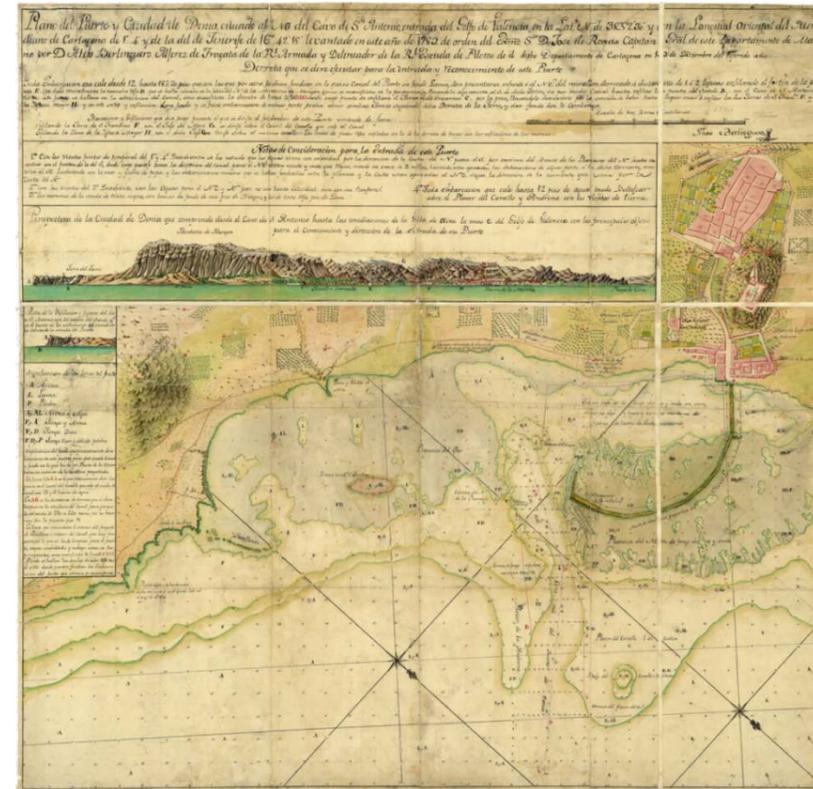
En resumen la superficie del consolidado de los dos núcleos urbanos es de 12,10 Ha, distribuidas según su uso en:

- Residencial: 6,43 Ha
- Equipamiento: 4,11 Ha
- Actividades: 1,56 Ha

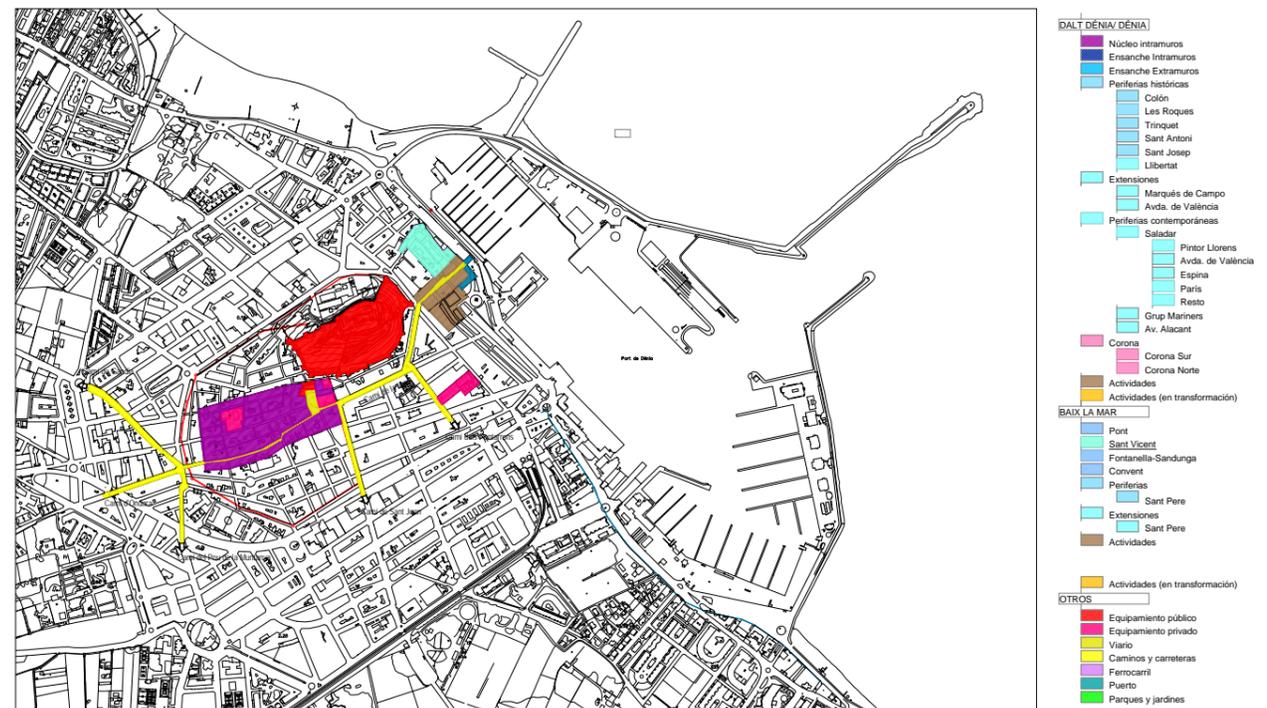
y según su ubicación en:

- *Dalt Dénia*: 5,52 Ha
- *Baix la Mar*: 2,47 Ha
- *Castell*: 4,11 Ha

Casi la misma que la del final del periodo anterior: 11,30 Ha.



11 Plano del Puerto y Ciudad de Dénia. Alexo Berlinguero, 1789 (CGE, 341)



12 La ciudad de Dénia a principio del siglo XIX (Josep Ivars, sobre cartografía actual)

## 4. LA CIUDAD MODERNA (1804-1909)

La gran transformación urbana de *Dénia*, superación de la ciudad medieval a todos los efectos, se produce en la segunda mitad del XIX.

El auge económico que experimenta *Dénia* y la formación de una burguesía con raíces agrarias y comerciales, es difícil de entender sin tener en cuenta la existencia de un comercio ya documentado en época medieval, pero que ahora tendrá un espectacular crecimiento: la producción y exportación de la uva pasa.

El fenómeno económico, tal como aparece en este período, es nuevo. Lleva asociado, además, diversas actividades: una gran transformación del campo –plantación masiva de vides, en terrenos cultos e incultos–; una industria y artesanía complementarias –serrerías, talleres artesanales para la construcción de carros y barcas, imprentas, etc–; la construcción de almacenes destinados al almacenaje y manipulado de la pasa; una actividad inusual en el puerto y alrededores, con presencia temporera de trabajadores foráneos; una fuerte inmigración en la ciudad y entorno proveniente de las poblaciones vecinas, de la que parte importante se ubica en el campo, etc.

El largo período de exportación de la pasa, con sus altibajos, perdurará hasta principios del siglo XX. Este período coincide con la ejecución de importantes intervenciones urbanas, apoyadas por primera vez en un planeamiento urbanístico, posibilitado y promocionado por la legislación estatal<sup>21</sup>. El *Plano Geométrico de Denia y sus entornos, el plano general de alineaciones de la misma y la apertura de una calle nueva en el lugar denominado la Closa*, de 1852, y el *Plano Geométrico*, de 1867, son importantes hitos en la historia urbana de *Dénia*, posibilitando sendos ensanches: intramuros el primero –calle *Pare Pere* y *Glorieta del Tenor Cortis*– y extramuros el segundo –*Glorieta del País Valencià*<sup>22</sup> y las calles *Diana*, *Mar* y *marqués de Campo*. Es curioso, y tiene diversas lecturas, que en tan corto período, 15 años, y en fechas tan primerizas –entre 1852 y 1867– se formulen estas dos figuras de planeamiento<sup>23</sup>. De forma paralela a los ensanches, la presencia de la abundante mano de obra necesaria para la elaboración de la uva pasa, procedente de la comarca, posibilita la formación, menos que más planificada, de barrios obreros ubicados en la periferia de la ciudad.

Alrededor de 1900 se frena el ritmo exportador: filoxera, aranceles, competencia con otros países productores, saturación del mercado, etc, conjunto de factores que cercenarán un mercado boyante. Sin duda esta crisis repercutió en la paralización de los ensanches y periferias, minorando el ritmo de construcción de nuevos edificios.

Esta crisis se mitigará con la aparición de la industria juguetera, cuya primera instalación es de 1904 y, también, de la conservera.

### 4.1 INCORPORACIÓN DE LA CIUDAD DE DÉNIA A LA CORONA

La recuperación económica a finales del siglo XVIII, cada día más ligada a la exportación de la uva pasa, quedaba lastrada por las carencias portuarias y por el sistema feudal imperante.

Por Real Orden de enero de 1804 *Dénia*, ciudad, término y puerto, se incorporaba a la Corona de España. Con la abolición del señorío se abre una nueva etapa propicia para la actividad comercial, que tendría su reflejo en el aumento de la población y los consiguientes ensanches urbanos.

Se esperaba que, con la incorporación, las mejoras portuarias que no habían ejecutado los diferentes marqueses de *Dénia*, las ejecutara la Corona, pero estas pretendidas mejoras tendrán que esperar más de un siglo en materializarse.

### 4.2 LA CIUDAD ENTRE LA INCORPORACIÓN A LA CORONA Y EL PLANO GEOMÉTRICO DE 1867

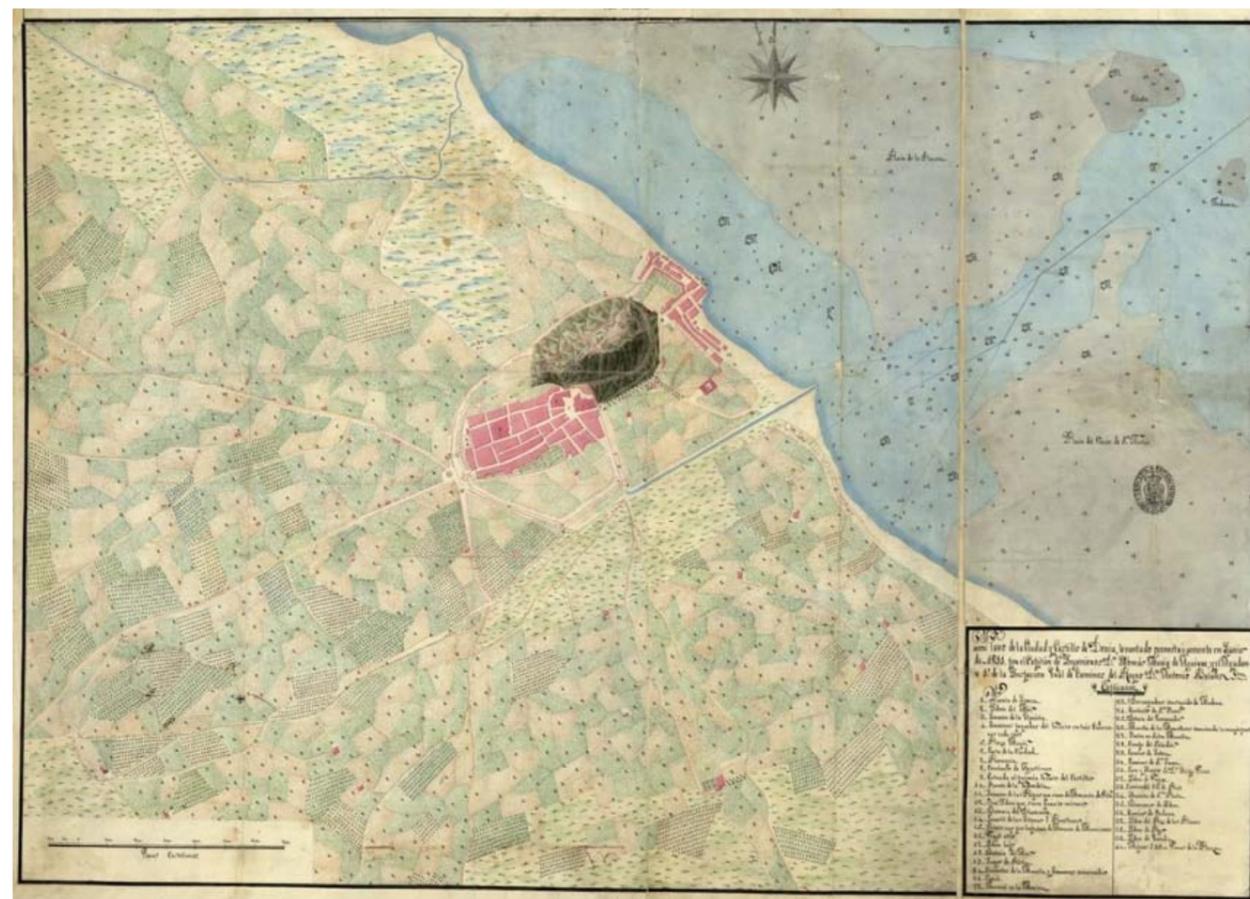
#### 4.2.1 GUERRA DE INDEPENDENCIA

<sup>21</sup> RO 25/07/1846 sobre planos geométricos de poblaciones, y sucesivas; RO 20/02/1948, modifica la anterior; RO 19/12/1959, sobre trazado de calles.

<sup>22</sup> La *Glorieta* se ubica intramuros, pero participa de las características arquitectónicas y formales del ensanche extramuros.

<sup>23</sup> Valgan un par de referencias: El plan Cerdá para Barcelona se aprueba en 1859; el plan Castro para Madrid en 1960.

La Guerra de Independencia (1808-1814) supone un freno temporal para la expansión de la ciudad de *Dénia*. Todavía presentes en el *Castell* los efectos de la Guerra de Sucesión, se acometerán inmediatamente mejoras en las defensas urbanas, antes y después de la ocupación francesa.



13 *Plano Geométrico de la Ciudad y Castillo de Denia*. Tomás M. de Aguirre y Antonio Bolano, 1811. El plano se levantó una año antes de la ocupación de la ciudad por las tropas francesas.

El 19 de enero de 1812, las tropas francesas toman pacíficamente la ciudad, pero en agosto de 1813 las tropas españolas la sitian y se inicia un intenso bombardeo que perdura hasta el 6 de diciembre siguiente, fecha en que se rinden las tropas francesas: las defensas de la ciudad y, sobre todo, del castillo quedaron arruinadas; no se recuperarán hasta la segunda mitad del siglo XX, bajo otra óptica diferente a la militar.

Así como los efectos negativos de la Guerra de Sucesión perduraron hasta bien avanzado el siglo XVIII, los de la Guerra de la Independencia se superaron rápidamente, como consecuencia de los altos precios pagados por la pasa exportada al Reino Unido.

#### 4.2.2 EL POBLE NOU DE DIANA (1837-1839). ENSANCHE DE BAIX LA MAR

El crecimiento que experimenta *Dénia* en la primera mitad del XIX, se produce en el arrabal marítimo, que rivaliza a todos los niveles con la ciudad. El punto álgido se alcanza en el período 1837-1839: el 7 de agosto de 1837 la Diputación Provincial acuerda reconocer como pueblo al arrabal, con el nombre de *Poble Nou de Diana*, segregándolo de *Dénia*. Se nombró un ayuntamiento, pero no se consiguió la delimitación de término ni se levantó parroquia<sup>24</sup>. La “aventura” terminó el 1839 con la agregación del *Poble Nou de Diana* a la ciudad de *Dénia*.

<sup>24</sup> Es muy probable de la iglesia del Convent de Sant Antoni realizara funciones de parroquia.



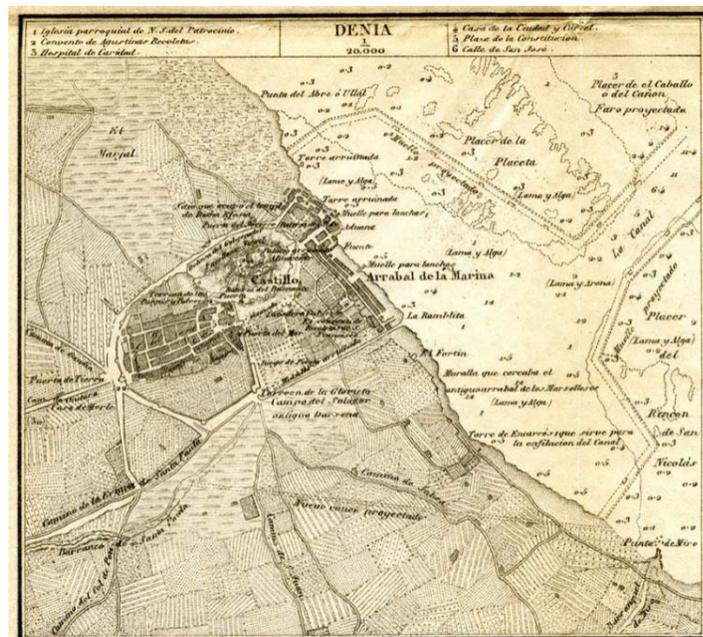
A nivel socio-urbano el episodio es muy significativo; evidencia dos piezas urbanas diferentes, en cuanto origen, usos e, incluso, base social. Cuando se alcanza el equilibrio<sup>25</sup> entre las dos partes, una de ellas buscará la separación. Pero la proximidad entre las dos piezas, alrededor de unos 500 m medidos de centro a centro, y unas similitudes socio-culturales superiores a las diferencias, cercenaban la segregación.

La bonanza económica y el clima expansivo propiciado por la comercialización de la uva pasa, se manifiesta en primer lugar en *Baix la Mar*. Anteriormente se han visto los ensanches, al norte y sur de la calle *Pont*,

visibles gráficamente en el plano de Alexo Berlinguero, de 1789. En el plano de Francisco Coello, ca. 1846, el ensanche de la pieza sur, prolongación de las calles *Fontanella* y *Sandunga*, de directriz paralela a la línea de costa, llega hasta el *Riatxol*, el desagüe del *Saladar*.

Se desarrolla la pieza entre el mar y los restos de la muralla andalusí<sup>26</sup>, estrecha franja inapropiada para el cultivo, seguramente batida por los temporales. El emplazamiento, inmediato al puerto, la estrechez de la franja y la búsqueda de un buen aprovechamiento urbanístico del terreno, condicionan la profundidad de las manzanas, insuficiente para albergar dos parcelas, pero adecuado para pequeñas parcelas pasantes en las que se instalaron almacenes con, probablemente, doble acceso: anterior y posterior, configuración sin duda adecuada al uso de almacén de trasiego de pasa, fundamentalmente, y de servicios del puerto.

El trazado de las dos calles, rectilíneo, permite suponer una cierta planificación del ámbito, probablemente reducida a una parcelación.



14 Dénia. Francisco Coello, ca. 1846. El ensanche del barrio marítimo –calles *Sandunga* y *Fontanella*– llega hasta el *Riatxol*.

25 Según Pascual Madoz, en su *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y sus posesiones de Ultramar* (1846), en la Ciudad se contabilizaban 310 casas y en el arrabal 290.

26 La muralla discurre por las medianeras traseras de la calle *Sandunga*.

#### 4.2.3 EL PLANO GEOMÉTRICO DE 1852 Y EL ENSANCHE INTRAMUROS



Hacia mitad de siglo el ensanche sur de *Baix la Mar* queda fosilizado<sup>27</sup>, condicionando futuros ensanches que, a partir de ahora, se plasmarán en la ciudad, todavía protegida y condicionada por el primer recinto, bajo la autoridad militar: *Dénia* es todavía plaza fuerte, lo que impediría la construcción fuera del recinto.

La Real Orden de 25 de julio de 1846 obligaba a las grandes ciudades a redactar, en un plazo de 6 meses, un plano geométrico<sup>28</sup>, y aunque por RO de 20/02/1848 esta obligación se restringió a las capitales de provincia y poco más, *Dénia* acomete esta tarea y encarga la redacción de este documento al maestro de

obras *Josep Bellver i Segarra*. En 1850 se expone al público el *Plano Geométrico de Dénia y sus entornos, el plano general de alineaciones de la misma y la apertura de una calle nueva en el lugar denominado la Closa*, y el 11 de julio de 1852 lo aprueba la Academia de Nobles Artes de San Fernando. La ciudad de *Dénia* cumplía diligentemente con la Real Orden, seguramente acuciada por la necesidad de obtener solares.

Del expediente, que se conserva completo en el *Arxiu Municipal de Dénia*, pero sin planos, interesa el ensanche propuesto. Éste gira alrededor de una única calle, denominada en origen como *Nou de la Closa* y posteriormente como del *Pare Pere*, en el espacio de cultivo existente entre las traseras sur de la calle *Major* y la muralla. La nueva calle nacía obligatoriamente en el entorno del *portal de Terra*, único acceso a la Ciudad, y llegaba, paralela a la calle *Major*, hasta la calle *Bonaire*, actualmente de Ramón y Cajal, siempre en el interior del recinto. Para alcanzar este trazado, evitando curvas similares a las de la calle *Major*, se recurre a la implantación de una rótula a mitad de la calle, que permitía un giro de 26°; la rótula se configura con una pequeña plaza de planta circular, la actual *plaça redona* o del tenor Cortis.

El trazado de la calle manifiesta otra particularidad, no descrita en la memoria del proyecto, pero que subyace en el plano: la calle acaba en el entorno del *portal de la Mar*, pero apunta ya un acceso directo al mar<sup>29</sup>, por una vía todavía no trazada, alternativa al *camí de la Mar*: la futura calle del marqués de Campo.

El desarrollo de este ensanche fue rápido: en 1853 se replantea el trazado de la calle y dos años más tarde ya se estaba edificando en ella. La primera piedra del ensanche extramuros estaba colocada<sup>30</sup>.

El ensanche intramuros acaba con la apertura y edificación de la calle del *Pare Pere*. Los espacios sin edificar a norte y sur del *Raval* medieval, *les Closes*, permanecerán sin ocupar casi medio siglo después de colmatada la calle del *Pare Pere*. La centralidad de la ciudad se desplaza hacia el este, donde la abundancia de solares propicia un emergente mercado inmobiliario.

27 El tramo sur del arrabal marítimo, formado principalmente por las calles *Fontanella* y *Sandunga*, hubiera podido crecer hacia el oeste, ocupando el espacio sin edificar entre la ciudad y el arrabal. Sin embargo el convento de *Sant Antoni*, con sus probables propiedades anejas, y los restos del recinto andalusí, imposibilitan el ensanche. No son descartables tampoco posibles imposiciones militares.

28 El plano Geométrico es un documento de ordenación. En general es un levantamiento topográfico de las poblaciones, con alineaciones y rectificación de calles, que puede planificar ensanches.

29 El puerto, como veremos, se desplaza hacia el sur, donde se construyen pequeños diques, alineados con la futura prolongación de la calle del *Pare Pere*.

30 De 1855 es un proyecto del maestro de obras Antoni Llobell, que pretendía abrir una calle paralela a la del *Pare Pere*, coincidente en parte con la actual de *les Portelles*. El proyecto no se llevó a cabo, pero es un buen indicio para saber por dónde se movían los intereses urbanísticos locales.

#### 4.3 EL PLANO GEOMÉTRICO DE 1867 Y EL ENSANCHE EXTRAMUROS

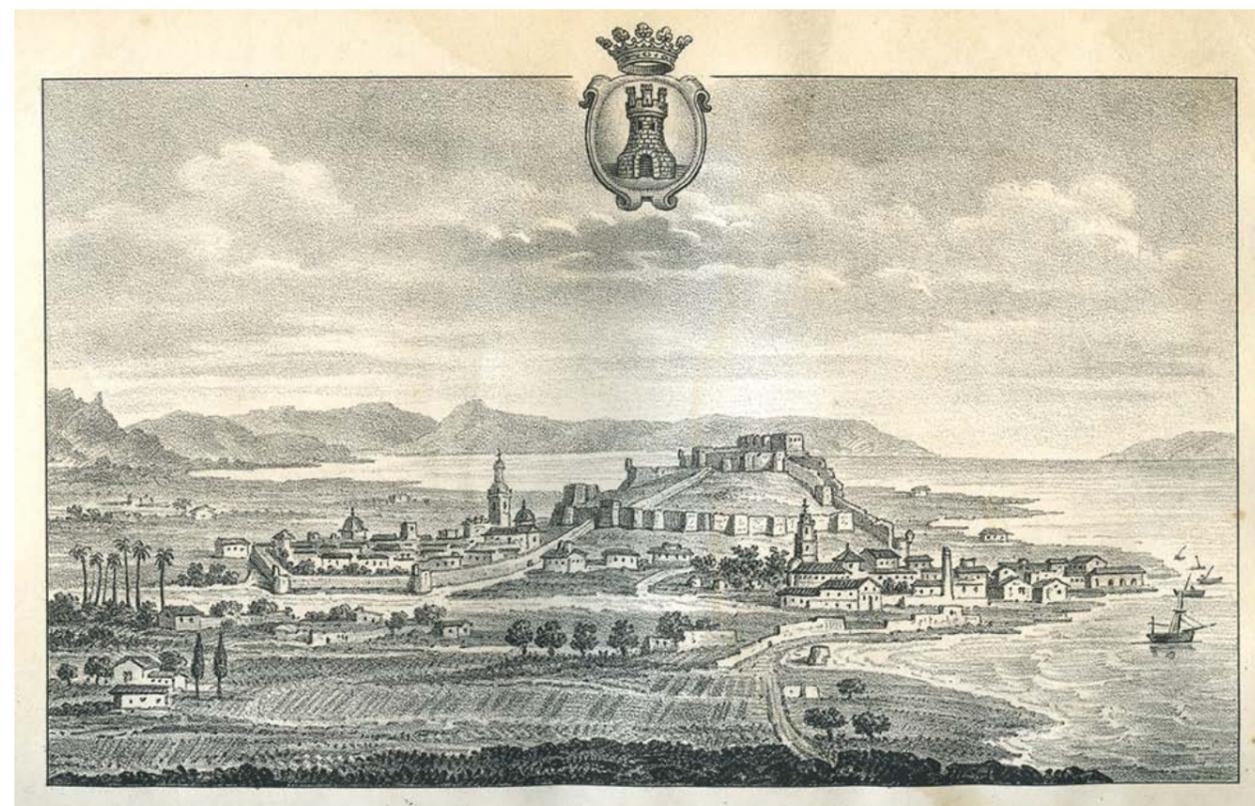
La demolición del recinto amurallado de la ciudad, la redacción y aprobación del plano Geométrico en 1867 y los ensanches extramuros, son tres actuaciones coetáneas que a menudo se solapan, complicando su sistematización, pero son íntimamente complementarios.

##### 4.3.1 ABANDONO DE LA FORTALEZA DE DÉNIA

Por Real Orden de 9 de noviembre de 1845 se declara el castillo de *Dénia* como “*punto fuerte militar de tercera clase*”, pero poco después, por la de 22 de enero de 1859, se dispone su desartillado, abandono y demolición.

Esta RO permite al Ayuntamiento de *Dénia* asumir la responsabilidad de la demolición del primer recinto. Así, ese mismo año, se procede a la demolición del pequeño recinto, que a modo de tambor adosado por el exterior al *portal de la Mar*, impedía el desarrollo de las futuras calles de *Diana* y de *la Mar*. También del mismo año es un expediente<sup>31</sup> que pretendía prolongar la nueva calle del *Pare Pere* hasta el mar, dado que es “*el punto de esta ciudad que [mejor] ofrece para levantar edificios*”. El proyecto no se llevó a buen término, seguramente porque las murallas todavía estaban en pie.

El 16 de septiembre de 1866 el Ayuntamiento acuerda la demolición del primer recinto, por motivos de higiene y salubridad y por amenazar ruina. Probablemente, en torno al 1872 la mayoría de las murallas, sobre todo las que impedían el ensanche hacia el este, se habían demolido. Ya no aparecen en la carta náutica de 1879, salvo el tramo norte, que perdura hasta hoy.



15 Denia antes del derribo de las murallas. Litografía de la *Historia de la ciudad de Denia*, de Roc Chabás. Se observa el gran espacio sin urbanizar entre el barrio marítimo y la ciudad, que se urbanizará a partir de la redacción del Plano Geométrico de 1867.

31 AMD. Expediente para la continuación de la calle de Pedro Esteve, 1859.

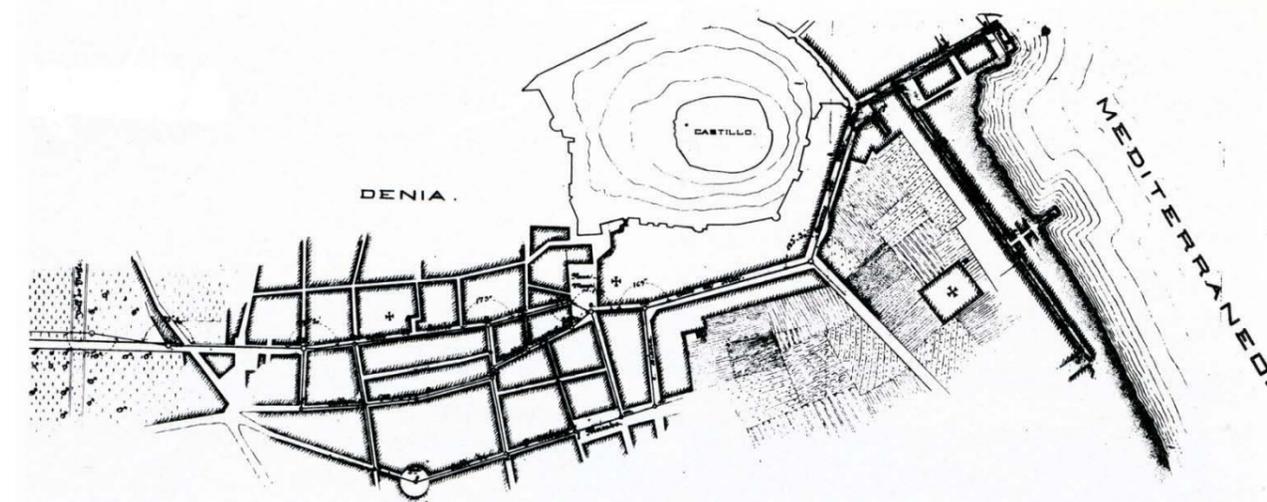
##### 4.3.2. EL PLANO GEOMÉTRICO DE 1867

En 1867 se aprueba el nuevo Plano Geométrico, redactado por el maestro de obras *Patrici Ferrandis*. El expediente se conserva completo en el *Arxiu Municipal*<sup>32</sup>, salvo la parte gráfica.

La memoria del proyecto, suficientemente explícita, nos permite conocer su propuesta e intenciones. El fin primordial es el de continuar “*las construcciones [desde la ciudad] hasta el pueblo o arrabal del Mar, centro de su comercio marítimo*”, mediante tres nuevas vías: la prolongación de la calle *Cavallers*, sobre el *camí de la Mar*, pero con trazado rectilíneo hasta el mar, con demolición de edificios de las calles *Fontanella* y *Sandunga*<sup>33</sup>; la prolongación de la calle *Pare Pere* con plaza intermedia, de trazado nuevo, hasta el mar –actual marqués de Campo–; y una avenida o paseo más al sur, sobre el *Riatxol*, bordeando o sobre sus posesiones del *Saladar*<sup>34</sup> –actual *Patrici Ferrándis*.

Aparte de este ensanche hacia el este, el Plano Geométrico planifica también el crecimiento de la ciudad hacia el oeste mediante la prolongación de las estrechas calles transversales de traza nortesur. Mientras el planificado ensanche hacia el este se colmata en un corto periodo de tiempo, el ensanche periférico hacia el oeste será lento.

##### 4.3.3 ENSANCHE EXTRAMUROS: HACIA UNA NUEVA CENTRALIDAD URBANA



16 Denia, 1881 (AMD)

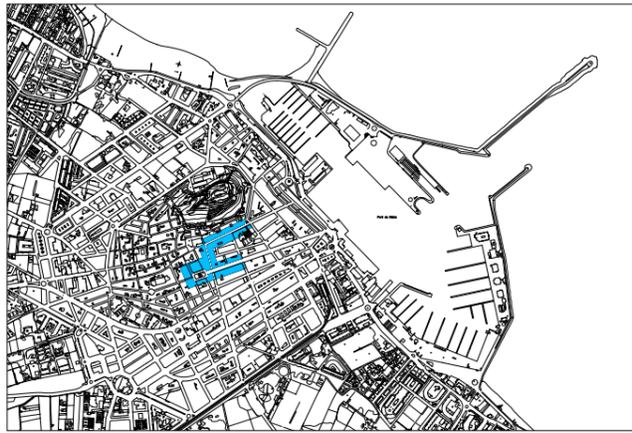
En general los ensanches se planifican con la pretensión de generar una nueva centralidad, pues se consiguen nuevos y modernos edificios, calles más anchas, buena comunicación, implantación de servicios y comercios, etc. La planificación del ensanche extramuros provoca un traslado del centro de la ciudad medieval, hasta entonces ubicado en torno al eje *Major-Cavallers-plaça Major*, a los nuevos ejes *Glorieta-Diana-Mar* y posteriormente *Glorieta-marqués de Campo*.

Este período coincide arquitectónicamente con los coletazos del neoclasicismo, la denominada arquitectura academicista, discreta y ordenada, proyectada y construida por los maestros de obra titulados por las Academias de Nobles o Bellas Artes. Coincide también con la época dorada de los canteros de *la Xara*, presentes en todas las construcciones de nueva planta. Una arquitectura uniforme que configura un paisaje urbano identificable con el boom económico provocado por la exportación de la uva pasa.

32 AMD. Memoria sobre la rectificación del plano Geométrico de la ciudad de Denia, 1867.

33 Esta última opción no se ejecutará, en principio por motivos obvios. Del 1943 es un proyecto similar, que permite la obertura del último tramo de la calle, previa la demolición de varias casas, afectadas todas ellas por la “*acción directa de la guerra*”.

34 OLIVER, V.E. (1930): En defensa de unas fincas en Denia, València.



Este ensanche se materializa principalmente en tres sub-piezas urbanas: la *Glorieta*, el conjunto formado por las calles *Mar* y *Diana*, y la calle marqués de Campo.

#### 4.3.3.1 LA GLORIETA

La nueva *Glorieta* se ubica intramuros, colindante con la muralla este.

La planificación de la *Glorieta* ya estaba prevista en el plano Geométrico de 1867, redactado por *Patrici Ferrandis*: en el expediente se cita a una “*espaciosa plaza en el origen de la prolongación de la calle del Pare Pere*”.

En 1873 los maestros de obra *Agustí Llobell* y *Josep Cardona* redactan el proyecto de

la actual *Glorieta del País Valencià*, siguiendo seguramente las directrices emanadas del plano de *Patrici Ferrandis*. En el mismo año los mismos maestros redactan un nuevo proyecto, ensanchando las dimensiones a norte y sur.

Es muy probable que en menos de cinco años la *Glorieta* estuviera totalmente edificada. Sabemos que en el 1876 el mercado –dos tinglados con columnas de fundición y cubierta de inclinada de teja árabe– ya estaba en funcionamiento.



17 La *Glorieta del País Valencià* con el mercado, en los años 50 del siglo XX, poco antes de la demolición de los tinglados.

#### 4.3.3.2 C/ MAR - DIANA

En el año 1868, dos años después de que el Ayuntamiento acordara la demolición de las murallas y un año después de la aprobación del Plano Geométrico redactado por *Patrici Ferrandis*, se solicita licencia al ayuntamiento para construir el Teatro Principal, a la salida del *Portal de la Mar*. En

1869, seguramente demolidas las murallas en este tramo, se inauguraba el Teatro. En la memoria del proyecto se justificaba su ubicación: “*en la explanada que existe a la izquierda de la puerta del Mar, en dirección hacia el arrabal, porque reúne la ventajas de ser el lugar más céntrico entre la Marina y el Casco de la ciudad*”

Sin duda el Teatro Principal se constituyó en motor urbanístico de su entorno: de 1872 es un plano de alineaciones, del maestro de obras *Francesc Ribes*, en el que ya aparece la calle parcialmente edificada; su colmatación hasta el *Camí dels Pontarrons* –hoy *Cándida Carbonell*– debió de ser rápida, favorecida también por ser la histórica vía de comunicación entre la ciudad y el puerto.

La actual calle *Diana* no se refleja en la memoria del Plano Geométrico de 1867. Sin embargo es la calle transversal más importante del ensanche, comunicando los viales de nueva planificación de dirección este-oeste. El hecho de que su trazado coincida con el lienzo este de la muralla, permite intuir que la calle se planifica sobre el camino de ronda que circundaba el primer recinto. El plano de alineaciones de 1872, de *Francesc Ribes*, muestra parte de la calle *Diana* ya edificada. El proceso de edificación debió ser coetáneo y paralelo al de la calle de *la Mar*.

#### 4.3.3.3 C/ MARQUÉS DE CAMPO

El trazado de esta calle<sup>35</sup>, que se convertiría en la más importante de la ciudad<sup>36</sup>, ya viene reflejado en el Plano Geométrico de 1867. Sin embargo es la construcción más tardía del ensanche. Las causas, intuitivas, son varias:

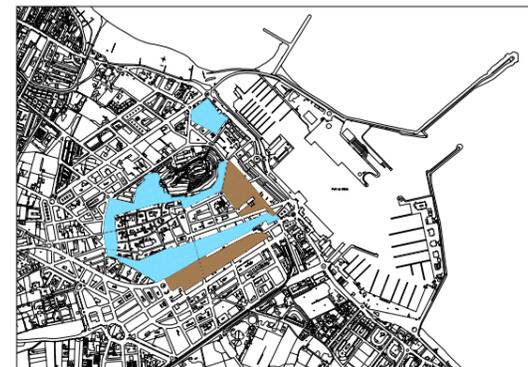
- El final de una etapa económica.
- La posible abundancia de solares en el resto del ensanche.
- Dificultades en la expropiación del suelo.
- Dificultades de comunicación con el puerto, por interponerse el consolidado existente en las calles *Sandunga* y *Fontanella*.

En el plano de 1901 ya está la calle abierta, que se prolonga hasta las traseras de los edificios de la calle *Sandunga*, pero consolidado solo en su primer tramo, entre las actuales calles *Diana* y *Carlos Sentí*, con escasas edificaciones en los tramos siguientes.

El primer tramo, por la arquitectura de sus edificios, es la parte más interesante y más representativa. Su arquitectura, muy uniforme, utiliza todavía el lenguaje academicista, pero puntualmente se introducen elementos procedentes de la arquitectura modernista popular, de escaso valor formal y arquitectónico.

Constituye este primer tramo, junto la *Glorieta* y los primeros tramos de las calles *Diana* y *Mar*, la pieza más representativa de la ciudad actual.

#### 4.4 LAS PERIFERIAS

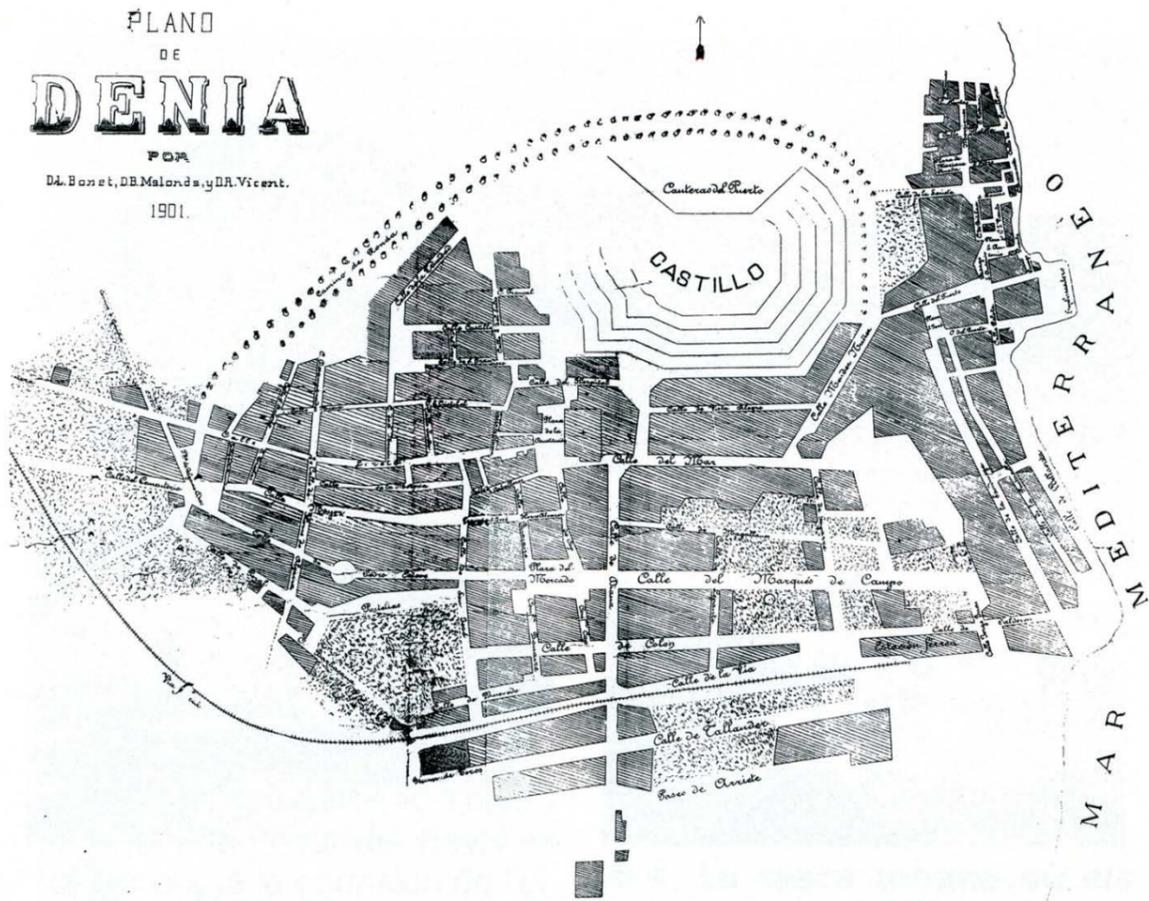


Coetáneamente a los ensanches extramuros se edifican los desarrollos periféricos. No pretenden, en ningún caso, constituirse en centralidad. Coexisten los no planificados, que se apoyan en preexistencias urbanas, con los planificados.

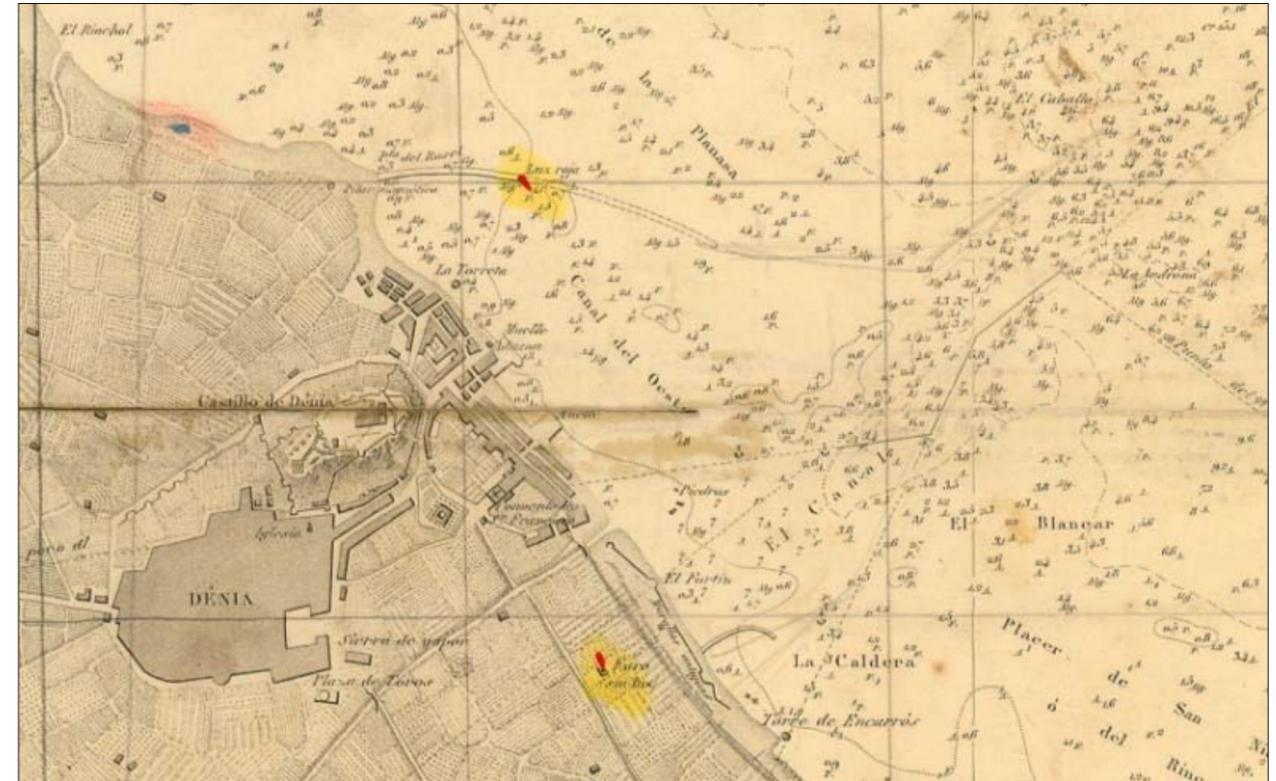
En general son barrios obreros, algunos ocupados por las clases más desfavorecidas de la ciudad.

35 La apertura de esta calle era un anhelo ciudadano, manifestado en la prensa de la época.

36 Todavía es hoy su calle más representativa.



18 Plano de Dénia, 1901



19 Carta náutica del puerto de Dénia, 1879

Las casas son, en general, pequeñas, de una o dos alturas, si bien, al igual que en el barrio de *les Roques*, es probable que la mayoría solo tuvieran en origen planta baja; debieron ser ocupadas por jornaleros del puerto o de los almacenes de elaboración de la uva pasa.

#### 4.4.1 C/ TRINQUET- FORA MUR



Poco después de publicada la RO de 22 de enero de 1859, el Estado vende el *Castell* a particulares. El entorno exterior, no edificado, y asociado a la defensa del castillo, se parcela, seguramente sin otro plan que el de la rentabilidad de la operación.

La calle del *Trinquet* es una calle estrecha paralela a la calle de *la Mar*. Su origen podría ser el camino de ronda que bordeaba la fortaleza. En cualquier caso la edificación es posterior a la calle de *la Mar*, cuyas fachadas traseras, al norte, definen el lateral sur de la nueva calle. También es posterior a la construcción del *trinquet*, recinto para el juego de pelota, completamente adosado al castillo.

En la carta náutica de 1879 ya aparece trazada y edificada la calle, pero no la *Fora mur*. En cambio en el plano de 1901 ya están ambas configuradas con su trazado actual.

#### 4.4.2 BARRIO DE LES ROQUES



Ubicado en la *Closa* norte, su solar es rocoso y de marcada pendiente.

Participa de la misma casuística que las calles *Trinquet* y *Fora mur*, si bien aquí configura un pequeño barrio, delimitable y con características propias, potenciadas por una accesibilidad deficiente<sup>37</sup>, que en cierto modo lo aísla.

Se detecta una incipiente trama ortogonal, con calles en dirección este-oeste – *Sant Vicent de la Roqueta* y *Sant Francesc*–, siguiendo la pendiente del montículo, y otras en dirección norte-sur –*Salt*–, adaptadas a las curvas de nivel. Existe una mínima planificación, seguramente con finalidad especulativa obtener

el máximo de parcelas.

<sup>37</sup> Hasta fechas recientes el acceso al barrio se realizaba desde la Ciudad a través de la calle *Loreto* y desde el exterior a través de la calle *Santíssima Trinidad*, cuya apertura conllevó la demolición de un tramo de murallas del primer recinto. Con la apertura de la avenida del Cid, en los años 60 de siglo XX, mejoró la accesibilidad (empeorada con la reciente peatonalización de la calle Loreto).

En el plano de 1881 no aparece trazada ninguna calle. En cambio en el plano de 1901 ya está configurado el barrio con su trazado actual.

En origen las viviendas se desarrollan en una única planta, con casas pequeñas de dos crujías, sin servicios y con una imagen, en cierto modo, chabolista, ocupadas por la clase obrera.

#### 4.4.3 C/ SANT ANTONI Y SANT PASQUAL

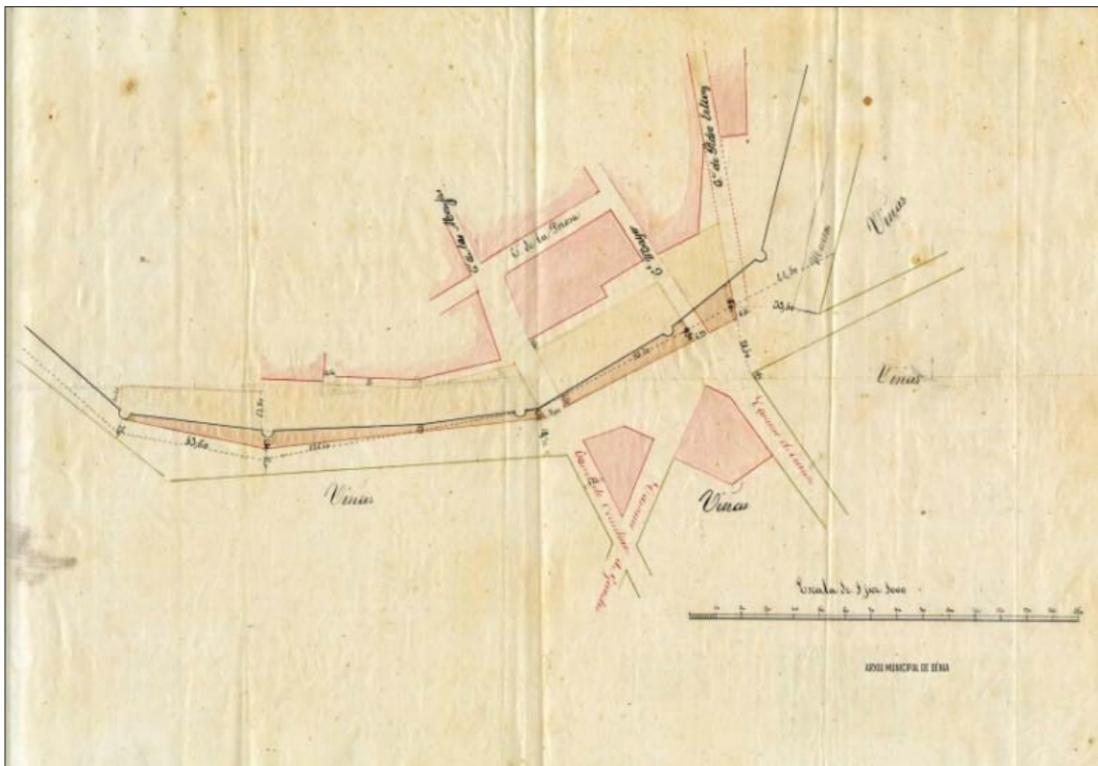


Los intentos de urbanizar la actual calle de *Sant Antoni* ya aparecen en la memoria del Plano Geométrico de 1867. De 1872 es un plano de ordenación del entorno del *portal de Terra*, redactado por *Patrici Ferrandis*. En el plano de 1881 se detecta que el tramo de la calle *Sant Antoni*, en contacto con la calle *Loreto*, presenta un lateral edificado.

Probablemente toda la actividad constructora se concentraba en estas fechas al este de la ciudad, buscando la conexión con *Baix la mar* y con el puerto, por lo que la urbanización se demorará unas décadas, pero en el plano de 1901 estas dos calles están

parcialmente consolidadas.

Las viviendas, en gran parte de dos alturas con fachadas a dos calles, son de mejor calidad que las ubicadas en las calles *Trinquet-Fora mur* y en el barrio de *les Roques*. Es un barrio obrero, con parte de sus habitantes dedicados a la actividad agrícola.



20 Plano. *Patrici Ferrandis*, 1872. Expediente formado a instancia de Don Patricio Ferrandis Monerris para la edificación de varios edificios en el terreno denominado Puerta de Tierra, AMD

#### 4.4.4 C/ SANT JOSEP-C/ MONTCADA



Se pueden distinguir tres piezas, con escasas diferencias entre sí, por lo que cabe agruparlas en una única sola.

La primera es la calle *Montcada*, que participa de la misma casuística que las calles *Sant Antoni* y *Sant Pasqual*. Por preexistencias urbanas y, sobre todo, porque funcionalmente busca conectarse con la estación ferroviaria<sup>38</sup> y con el puerto, y no tanto colonizar lo que queda de la Closa sur, sigue un trazado casi paralelo a la calle *Pare Pere*. En el plano de 1901 aparece el primer tramo de la calle consolidado.

La segunda sería el barrio formado al oeste de la calle *Sant Josep*, el vial más importante y emblemático de la pieza, donde se ubican los únicos edificios modernistas de carácter popular de la ciudad. En el plano de 1901 aparece el lateral oeste de la calle y adyacentes –las futuras calles de *Portelles*, *Germans Ferchen*, *Historiador Palau*, primer tramo de *Quevedo*– sin urbanizar. El proceso de urbanización será rápido, con edificios que seguirán pautas arquitectónicas presentes en el lateral este de la calle.

En cambio, el solar al este de la calle *Sant Josep* –actuales calles de *Ramón y Cajal*, *Vicent Andrés Estellés*, *Quevedo* y parte de *Colón*–, la tercera pieza, ya aparece en el plano de 1901 totalmente urbanizada y edificada. Por trama urbana y características arquitectónicas, participa de las características del área de la estación, de la que queda separada por la calle de *Diana*, eje transversal del ensanche.

#### 4.4.5 C/ COLÓN (ÁREA DE LA ESTACIÓN)



Esta pieza surge con posterioridad, pero inmediatamente después, a la implantación del ferrocarril *Carcaixent-Dénia*.

De 1887 es un plano de alineaciones redactado por el maestro de obras *Josep Bru*, que planifica el espacio sin edificar comprendido entre la ciudad y la estación del Norte<sup>39</sup> –actuales calles de *Colón*, denominada sintomáticamente en el plano como calle del Puerto, y de la *Vía*. La calle *Colón*, colmatada probablemente antes que la calle *marqués de Campo*, debió ser en origen la única vía de comunicación de la ciudad con la estación; pero la planificación de esta calle buscaba también la comunicación con el

puerto, que se realizaba a través de la calle *Calderón*.

En el plano de 1901 aparece totalmente consolidada.

Aparte del uso residencial, se ubicarían actividades y servicios relacionados con la actividad ferroviaria.

38 Ver apartados 4.4.5 y 4.6.2.

39 También planifica las actuales calles de *Patrici Ferrandis* y *Saladar*, que más adelante analizaremos.

#### 4.4.6 BARRIO DE SANT PERE



Los orígenes, gestación y desarrollo del barrio de *Sant Pere*, ensanche del barrio marítimo hacia el noroeste, adosado a la línea de costa, no son conocidos.

Según el plano de Francisco Coello, ca. 1846, el barrio de *Baix la mar* terminaba en la calle *Senieta*, límite natural del barrio, coincidente, con toda probabilidad, con un lienzo de muralla que bajaba desde el castillo y acababa en la torre del *Raset*, muralla que a la vez evitaría inundaciones provenientes del *Regatxo*. A partir de esta calle y en dirección hacia *les Marines* no existía ninguna edificación.

En la carta náutica de 1879 se detectan construcciones más allá de la calle *Senieta*, si

bien, como es lógico, se trata de un plano con poca definición fuera de los límites marítimos.

En cambio, en el plano de 1901, el barrio de *Sant Pere* ya está completamente edificado, casi con su trazado actual. Su origen parece ser planificado, pues no presenta un desarrollo paralelo al mar, como las calles *Sandunga* y *Fontanella*, sino que se estructura mediante una calle interior paralela al mar, la actual calle Gabriel Moreno, y varias calles perpendiculares –las actuales de *Sant Pere*, Alberto Sentí y del *Hort*–, con salida al mar, pero sin salida hacia el interior, por lindar con zona de cultivo –seguramente el huerto que da nombre a una de las calles–, cuyos límites son todavía perceptibles en el actual parcelario urbano.



#### 4.4.7. C/ PATRICI FERRANDIS

En el plano de alineaciones que en 1887 redacta el maestro de obras *Josep Bru*, relativo al espacio situado entre las estación del Norte y la ciudad, contemplaba también la ordenación al sur del trazado de la vía, mediante la planificación de dos nuevas calles en dirección noreste-suroeste: del *Saladar* o *Tallandé* –actual *Patrici Ferrandis*– y el paseo de Arriete –actual paseo del *Saladar*. Se planifica solo el tramo central, comprendido entre la calle *Diana* y la estación del ferrocarril; no hay ninguna previsión en los extremos, ni en el suroeste, desde la calle *Diana* hasta la actual plaza de París, ni el noreste, desde la estación al puerto.

La actual calle *Patrici Ferrandis* se proyecta tomando al *Riatxol* como eje, antigua *gola* o desembocadura natural del *Saladar*. Se intuye que, a pesar de los rellenos de tierra y piedras, sería un lugar inundable e insalubre, solo apto para determinadas industrias como el matadero municipal (seguramente utilizaba el *Riatxol* como alcantarillado), o serrerías, que producían cajas para el envasado de la uva pasa.

Las primeras construcciones se realizan sobre el *Camí de Sant Joan*, en el cruce formado por las calles *Diana* y *Patrici Ferrandis* y, curiosamente, el crecimiento no se ejecuta sobre la zona planificada por *Josep Bru*, en dirección este, buscando la proximidad de la estación norte y el puerto, sino en dirección contraria, hacia el oeste, sobre un área de la que desconocemos su planificación.

En el plano de 1901 ya aparece trazada y puntualmente edificada, la calle de *Patrici Ferrandis*. Todo lo contrario que el paseo del *Saladar*, que no se refleja en el plano.

#### 4.4.8. BAIX LA MAR (ÁREA DEL CONVENT)

A finales del siglo XIX las posibilidades de expansión de *Baix la Mar* eran mínimas: cerrado el norte por el barrio de *Sant Pere*, y el sur por el *Riatxol*, solo quedaba la expansión hacia el oeste, limitada por el cerro del castillo, el convento de *Sant Antoni* y los restos de murallas del recinto andalusí, seguramente visibles y definiendo límites de propiedad infranqueables.

Esta zona presentaba una accesibilidad compleja. Sin abrir los últimos tramos de las calles marqués de Campo y de la *Mar*, con la barrera del recinto andalusí y sin planificar la actual calle del *Temple de Sant Telm*, el acceso solo era posible a través del *camí de la Mar* –actual *Fora mur*– y por la calle *dels Pontarrons* –actual Cándida Carbonell.

En el plano de 1901 ya está completamente edificado el lateral este de la calle *Fora mur*, y parte del *camí dels Pontarrons*, con uso industrial. De 1909, fecha final de etapa, es el proyecto de construcción del almacén denominado *dels Anglesos*, de la compañía CWS, de rápida construcción, pero ya en plena crisis pasera.



#### 4.5 ELEMENTOS ESTRUCTURALES

La implantación del ferrocarril en la periferia sur de la ciudad, la red de agua potable, *la fàbrica del gas* –gasómetro–, la construcción de una nueva vía de acceso –actual CV-725–, las mejoras del puerto, y las innovaciones tecnológicas –teléfono, telégrafo, automóvil–, evidencian los grandes cambios que se producen en la ciudad.

##### 4.5.1 CALLES Y PLAZAS

Edificada la calle *Pare Pere* y desaparecidas las murallas y sus puertas, el eje medieval: *portal de Terra-Major-Cavallers-Portal de la Mar*, pierde su condición estructural, que pasa al nuevo eje del ensanche: *Pare Pere-Glorieta-Diana-Mar-Pont*, que posteriormente será desplazado parcialmente por el eje *Pare Pere-Glorieta-marqués de Campo*, eje principal de acceso al puerto.

La *plaça Major*, centro administrativo de la ciudad, pierde preponderancia, que se transmite a la nueva *Glorieta*. La ubicación del mercado cubierto potencia su función de centro neurálgico.

##### 4.5.2 EQUIPAMIENTOS

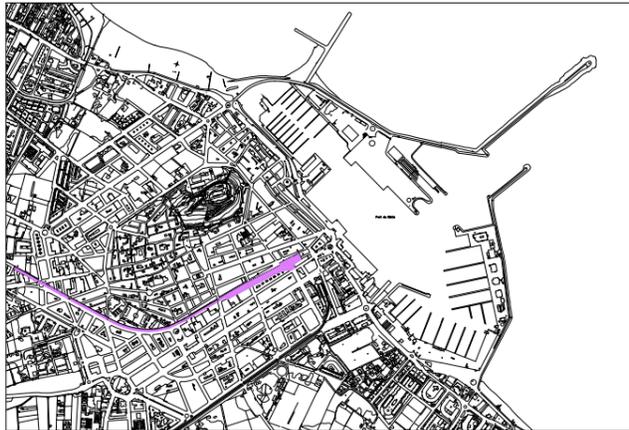
Se conservan los equipamientos de la ciudad barroca –religiosos: convento de *Loreto*, convento de *Sant Antoni*, iglesia parroquial; hospital; ayuntamiento–, con dos grandes cambios: el convento de *Sant Antoni* pierde temporalmente, después de la desamortización, su uso religioso, pasando a propiedad municipal, etapa en la que se instalan diversos usos, entre otros el escolar; pierde también la condición de elemento territorial, al quedar embebido en los nuevos ensanches. El castillo, a pesar de ser el elemento más emblemático de la ciudad, pierde su condición de equipamiento, al pasar a propiedad privada, que lo transformará en finca agrícola dedicad al cultivo de la vid.

#### 4.6 ELEMENTOS TERRITORIALES

##### 4.6.1 CAMINOS Y CARRETERAS

La ciudad conserva sus accesos medievales –*camí de Gandia* y *camí vell d'Ondara* o *camí del cementeri*, comunicación con la comarca, y *camí del Pou de la Muntanya* y *camí de Sant Joan*, de ámbito cada vez más local. Alrededor de 1870 se construye una nueva carretera –actual CV-725–, de carácter moderno, trazado recto y rasante única, sin tener en cuenta preexistencias viarias, que sustituye funcionalmente al *camí del Cementeri* y resta tránsito al *camí de Gandia*.

#### 4.6.2 EL FERROCARRIL CARCAIXENT- DÉNIA



El ferrocarril supone una gran mejora en las comunicaciones de la ciudad, soportadas todavía a través de caminos carreteros; es también un revulsivo urbano para la zona: al norte potencia la ocupación de las calles que lo comunican con la ciudad, a la vez que favorece la ubicación de hoteles, cafés, comercios, y otros servicios.

En la memoria del Plano Geométrico de 1867, su autor ya hacía comentarios sobre la llegada del ferrocarril a *Dénia*; desconocemos si incorporaba su trazado sobre el plano y se supone que sería de tracción a sangre.

En 1884 se inaugura en *Dénia* la estación de *València* o *Nord*, de la línea *Carcaixent-Dénia*, que comunicaba la ciudad, con un solo transbordo con *València* y, desde allí, con el resto peninsular (Barcelona, Madrid, etc).

El trazado de las vías, que llegaban por el norte, bordeaba a la población por el oeste y sur. La nueva estación se ubica en el norte del *Saladar*, junto al *Riatxol*, un lugar desfavorecido urbanísticamente, por su inundabilidad, pero a la vez cargado de posibilidades urbanísticas: busca la comunicación con el puerto, cuya construcción se preveía al sur de *Baix la Mar*, próxima a la *Caldera*, que desde antiguo se utilizaba como fondeadero, y adivina con clarividencia la centralidad que adquirirá la calle del marqués de Campo. Se desconoce si esta importante intervención iba acompañada de algún proyecto de urbanización para comunicar la estación con la ciudad.

El final de etapa coincide con la redacción de un proyecto de puerto y la inmediata contratación y ejecución de sus obras, que se ralentizaron por problemas, principalmente, económicos. Ferrocarril y puerto comunican *Dénia* con su entorno cercano y lejano, superando así su ubicación terminal.

#### 4.6.3 EL PUERTO



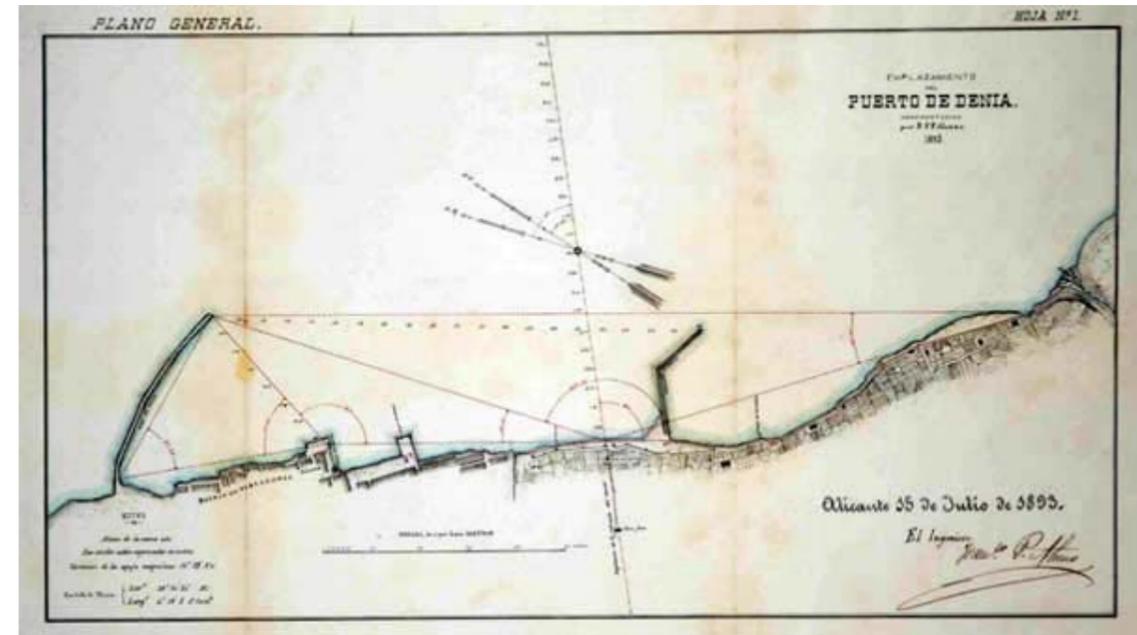
A pesar del buen momento económico de esta etapa, en la que el puerto de *Dénia* capitaliza la exportación de la uva pasa, que se manifiesta en la planificación de ensanches y periferias y en la construcción de nuevos edificios residenciales e industriales, la inversión en instalaciones portuarias es mínima.

Los barcos de mayor calado continúan atracando fuera del futuro recinto portuario, mientras que pasajeros y mercancías son trasladados a tierra mediante barcas. Las ingentes cantidades de pasa exportada no son acordes con las instalaciones existentes.

En el plano de Francisco Coello, ca. 1846, todavía están en uso el *pont* medieval, muelle de madera, y el muelle de obra lindante con la fachada sur de la Aduana. Más al sur se detecta otro pequeño muelle, de reciente construcción, que por sus dimensiones debería ser de madera, que en la carta náutica de 1879 y en plano de 1881 ha ensanchado sus dimensiones originales, y seguramente ya es de fábrica; en planos se le denomina muelle de *Romany*, por lo que se intuye que pudiera haber sido construido por la iniciativa privada.

Más al sur, cerca del *Riatxol*, se emplaza, a principio del siglo XX, el muelle de *Mahiques*, que por sus características formales debería ser de madera. Entre estos dos pequeños muelles se estaba gestando el puerto moderno, que se hará realidad en las décadas siguientes.

En 1892 el ingeniero de Caminos, Canales y Puertos redacta el proyecto del puerto actual. La construcción de las actuales escolleras o diques, se inicia con la firma del Acta de Replanteo, en 1898. En el periodo 1898 y 1904 se construyen los diques norte y sur<sup>40</sup>, hasta el canal sumergido que, desde el mar exterior, permite el acceso náutico a la *Caldera*. A partir de esta última fecha y hasta la década de los 20 las obras quedaron prácticamente paralizadas.



21 Puerto de Dénia, 1893

#### 4.7 RESUMEN

Si comparamos este periodo con el anterior, regresivo, se observa un gran crecimiento urbano, concentrado en la segunda mitad del siglo XIX.

La ciudad, al final del periodo, alcanza una superficie global de 39,70 Ha, triplicando con holgura la del periodo anterior.

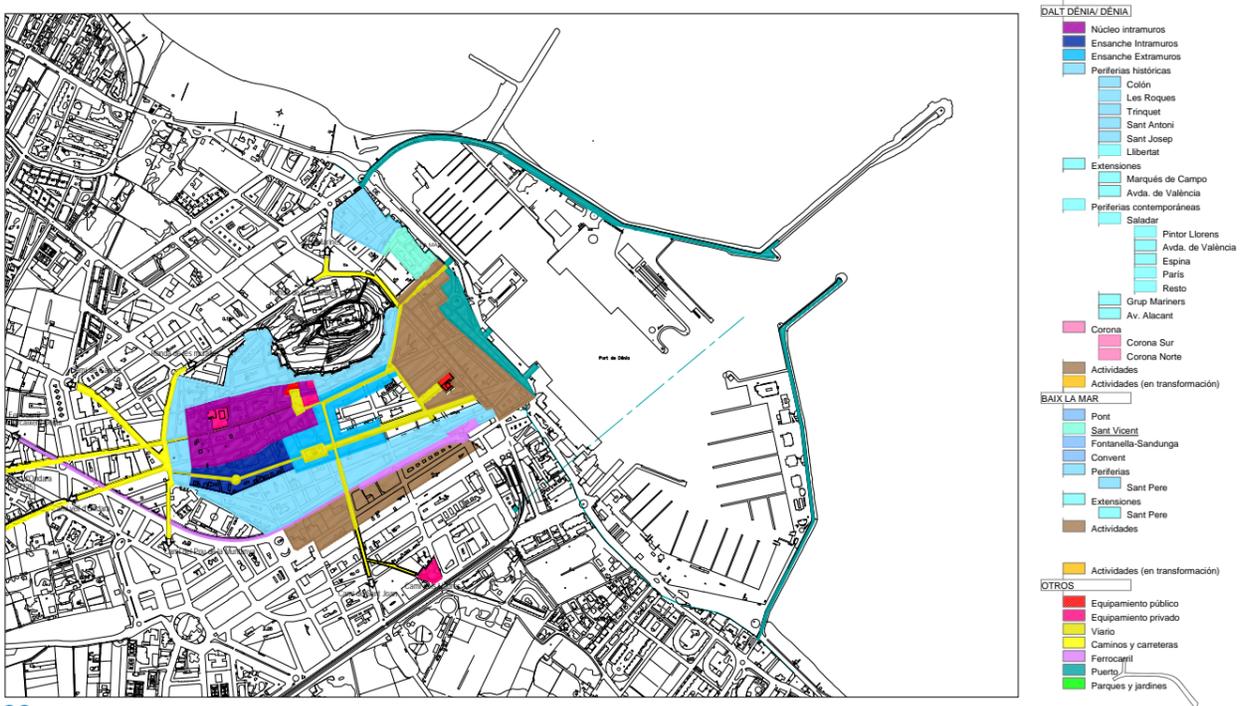
El uso residencial –ensanches y periferias– experimenta un incremento de 18,04 Ha, pasando de 6,43 Ha a 24,47 Ha, cuadruplicando su superficie. Pero quien experimenta el mayor incremento son las actividades, consecuencia lógica de la gran actividad comercial, que ensancha su superficie en 9,56 Ha, por lo que pasa de 1,56 Ha del periodo anterior a 11,12 Ha, lo que supone septuplicar la superficie inicial.

Según la ubicación, la superficie del consolidado queda:

- *Dalt Dénia*: 25,91 Ha (5,52 + 20,39)
- *Baix la Mar*: 9,68 Ha (2,47 + 7,21)
- *Castell*: 4,11 Ha

Al final del periodo la ciudad ha demolido el recinto amurallado y se expande, mediante ensanches y periferias, en todas las direcciones, principalmente hacia el sur, ocupando parte los terrenos palustres del *Saladar* –calle *Patrici Ferrandis*– y este, buscando la conexión con el puerto. Lejanas quedan, todavía, las 60 Ha de la ciudad musulmana de *Daniyya*.

40 Para la construcción de la escollera norte se utilizó piedra procedente de la cantera del castillo, abierta para este fin. Para la escollera sur se abrió en 1900 la cantera de *Sant Nicolau*.



22 La ciudad a principio del siglo XX (Josep Ivars, sobre cartografía actual)



## 5. CONSOLIDACIÓN DE ENSANCHES Y PERIFERIAS (1910-1939)

### 5.1 EL FERROCARRIL ALACANT-DÉNIA

En 1915 se inaugura la estación y el tramo *Altea -Dénia* de la nueva línea de ferrocarril *Alacant-Dénia*<sup>41</sup>. La estación y dependencias anexas se ubican parcialmente sobre el *Fortí*, antiguo arrabal andalusí, que conservaba todavía su recinto amurallado, pero libre de edificaciones, con una disposición paralela al mar. Con esta ubicación se buscaba la proximidad con la estación del norte o de *València* y con el puerto. La situación era buena para los intereses del ferrocarril, pero no para los de la ciudad: cierra el desarrollo del Saladar hacia el este, el contacto con el puerto, que deja sin salida a la que se pretendía nueva arteria de la ciudad, el *passeig del Saladar*, pero también cierra la salida natural de las aguas provenientes del Montgó que se acumulan en el Saladar, lo que provocará problemas.

### 5.2 EL DECLIVE DE LA EXPORTACIÓN DE LA UVA PASA. CONSECUENCIAS URBANAS

A pesar de que la exportación de uva pasa continúa siendo elevada en este período, las cotas del último cuarto del siglo XIX no se volverán a alcanzar.

El descenso de la exportación conlleva una manifiesta crisis social, lógica en una sociedad volcada exclusivamente en su elaboración y comercialización. La crisis tiene diversas consecuencias:

- parte de la numerosa población obrera, cuya actividad estaba ligada directa o indirectamente con la economía de la uva pasa, se ve abocada a la emigración. Esta tiene dos destinos: la emigración al norte de África, principalmente a Argel, de temporada y dedicada principalmente a actividades agrícolas; y la emigración a América, –Argentina, EE. UU., etc–, dedicada a las obras públicas, de larga, cuando no definitiva, estancia.
- la búsqueda de nuevas actividades industriales, que inicialmente aprovechan, en parte, la infraestructura existente –almacenes, serrerías– montada alrededor de la uva pasa. Entre ellas la exportación de uva fresca, la fabricación de conservas y, la más importante, la industria del juguete, con afines y auxiliares, de madera, principalmente, pero también de chapa metálica, plástico y goma. A medida que se afiance esta actividad, se irán construyendo nuevas industrias.
- la ralentización de la actividad constructora.

A efectos urbanísticos el periodo se puede analizar como una continuidad del anterior. Se ocupan los vacíos urbanos de los ensanches –marqués de Campo– y periferias, y se planifican tres nuevas periferias –av. de *València*, barrio *Llibertat* y el *Saladar*.

#### 5.2.1 C/ MARQUÉS DE CAMPO

Uno de los principales objetivos de esta etapa, es la apertura del último tramo de la calle marqués de Campo, cerrada por las calles *Sandunga* y *Fontanella*, de desarrollo paralelo al mar.

La apertura se llevó a cabo en 1917, demoliéndose para ello dos almacenes. Con ello se lograba la comunicación física y visual de la ciudad con el puerto, y la configuración definitiva de la calle más emblemática de la ciudad. Sin embargo, parte de su trazado –desde la calle de Carlos Sentí hasta *Sandunga*–, permanecerá sin edificar hasta bien avanzado el siglo XX, evidenciando los efectos de la crisis.

<sup>41</sup> Los tramos entre Alicante y Altea ya estaban en servicio desde 1914.



23 La calle marqués de Campo ca. 1913. Al fondo se ven los almacenes que impedían el acceso directo al puerto (Figueras Pacheco. *Geografía del reino de Valencia, Provincia de Alicante*)



24-25 La calle Marqués de Campo en la década de los 30, abierto ya el último tramo.

#### 5.2.2 AV. DE VALENCIA



Sobre las vías de acceso a *Dénia* se producen crecimientos no planificados. El eje principal lo constituye la reciente carretera *Ondara-Dénia* –hoy CV-725–, donde se instalan nuevas industrias; también al sur se configurará la calle Campo Torres, sobre el *Camí del cementeri*.

La conjunción de estas nuevas industrias con las ya existentes en torno a la plaza *Válgamedios*, formada alrededor del *portal de Terra*, configurarán una pieza con uso industrial que funcionará hasta las décadas de los 70-80,

fechas a partir de las cuales se implementará un uso residencial, desplazando poco a poco al anterior.

### 5.2.3 BARRIO LLIBERTAT



En el plano de 1901 el espacio delimitado por el *Camí del cementeri*, al norte, el trazado de la vía del ferrocarril, al oeste, y el casco urbano, al este, permanece sin ocupar.

Si alguna zona participa de las características del periodo anterior es sin duda el pequeño barrio formado sobre este solar, que ocupa un espacio residual y oprimido, delimitado al oeste por el trazado ferroviario, configurado por tres calles de emblemático nombre, paralelas al *camí del cementeri*: *Independència*, *Pau* y *Llibertat*.

Son viviendas de una sola planta (B) sobre parcela rectangular con frente a dos calles; estructura de muros de carga perimetrales y pilares centrales, y dos fachadas, la principal recayentes a una calle, y la secundaria o trasera, generalmente un muro con una única apertura de acceso al corral. La vivienda se desarrolla en 2-3 crujías, destinado el resto de la parcela a corral. En origen están ocupadas por obreros.

### 5.2.4 EL SALADAR



Aunque ya ha transcurrido un amplio plazo desde la planificación de la calle de *P. Ferrandis*, la zona permanecía sin urbanizar, y con sus características originales de insalubridad.

Con los ladrillos procedentes de la demolición de las dos naves que cerraban la prolongación de la calle marqués de Campo hacia el mar, se canalizó y cubrió parte del *Riatxol*, probablemente el tramo de la desembocadura. El *Riatxol* se cubrirá definitivamente en 1930, según proyecto del arquitecto Mariano Peset.

En este año el estado de la calle era el siguiente: calle sin pavimentar, acera en toda su extensión en el lateral izquierdo, en dirección al mar, y solo donde existían edificios en el lateral derecho.

En cambio el paseo Arriete —actual del *Saladar*—, planificado coetáneamente a lo anterior, se estaba reformando en ese mismo año en su ancho y rasante, supuestamente en el tramo central, y como bien decía Mariano Peset<sup>42</sup>: “se trata de prolongar —el paseo del *Saladar*— a través de los expresados campos, pero quizá al pensarse en tal proyecto no se ha tenido en cuenta que al abrirla en dirección al mar ... **habría de desaparecer la Estación de Ferrocarril de Dénia a Alicante**, lo que resulta poco menos que imposible ...” Opinión coincidente con la de V.E. Oliver<sup>43</sup>: “Vinieron a malograr el propósito del paseo —del *Saladar*— ... el emplazamiento de la estación de ferrocarril de *Denia* a *Alicante* y demás obras anexas ...”

Así, la galopante crisis económica, la ubicación de la nueva estación *Alacant-Dénia* con sus instalaciones y el trazado de la vía, taponando la apertura hacia el mar y la conexión con la nueva

42 “Expediente de saneamiento y urbanización parcial de los terrenos que comprende el cauce del Riachol”, A.M.D., carpeta 213.

43 OLIVER, V.E. (1930): *En defensa de unas fincas en Denia*.

carretera de *Xàbia* (actual CV-7340), la perenne insalubridad de la zona, las previsibles inundaciones, etc, provocan un freno a su desarrollo urbanístico.

A pesar de todo continuará la edificación de inconexos almacenes, y de dos grupos de casas, contiguas la *camí de Sant Joan* y *camí del Lladres*, de características análogas a las del barrio *Llibertat*, tanto en sus aspectos morfológicos como sociales.



26 El *Riatxol* antes de su cubrición definitiva, ca. 1920. El barranco representaba un freno para la comunicación con el sur de la ciudad —el *Saladar*— y con *les Rotes* (AMD. Fons Família Lanàquera)

### 5.3 UN FENÓMENO URBANÍSTICO NUEVO: EL DISEMINADO

A los loables intentos de salir de la crisis se une el intento, por ilustres minorías, de convertir *Dénia* en una ciudad turística, una nueva Niza o Cannes, publicitando sus valores naturales: clima, baños de mar y paisaje.

En 1908 José Chabás Bordehore, médico dianense, funda la Sociedad de Amigos del Clima de Dénia. Augusto Gómez, primer secretario de la sociedad, médico y alcalde, publica ese mismo año en el semanario *Exportación de la Pasa Valenciana* el artículo *Denia, estación invernal*. J. Chabás presenta al IX Congreso Internacional de Hidrología, Climatología y Geología, celebrado en Madrid (1913) el ensayo *Denia (Alicante) como estación invernal, su superioridad climática sobre todos los del Mediterráneo*, que publica en la revista *Higiene y Tuberculosis*, de la que es director. En ambos se ensalzan los valores climatológicos de la ciudad, hasta el punto de afirmar que “Denia es sobre todo una de las poblaciones más sanas de España”, lo cual podría ser cierto en algunas partidas del término como *les Rotes*, pero en ningún caso para *les Marines*, con aguas estancadas en gran parte del año, y el *Saladar*.

Existen noticias de un primer establecimiento de baños denominado Baños Encarroz, en funcionamiento en 1888. Pero el punto álgido se dará en la primera década del siglo, con los Baños del *Fortí* y el Gran Balneario Diana, ubicados a la salida de *Dénia* en dirección a *les Rotes*. Los baños de mar, al igual que los de los balnearios, como el del *Molinell*, se publicitan por sus propiedades

curativas<sup>44</sup>. Otro sector de la población publicita, indirectamente, las bondades climáticas y paisajísticas de *Dénia*: la colonia inglesa instalada en la ciudad por intereses comerciales relacionados con la exportación de la uva pasa.

En cualquier caso los tiempos traen un nuevo concepto de salud, basado en la exposición al sol, los baños de mar, la práctica del deporte y la vida al aire libre. Es evidente que el contacto con la naturaleza solo se podía alcanzar residiendo en el campo, bien acondicionando las viviendas agrícolas, bien edificando viviendas aisladas de nueva planta, iniciándose así una tendencia, que se afianzará en el periodo siguiente, con características propias: nace el turismo denominado de segunda residencia, residencial, vacacional o de sol y playa.

### 5.3.1 LES SORTS Y LES ROTAS. EL TURISMO RESIDENCIAL

Desde principio del siglo XIX el campo de *Dénia* se ocupa con casitas relacionadas con la producción de uva pasa. Su ocupación solía ser estacional, pero cada vez se detecta una mayor tendencia a la ocupación durante todo el año. En *les Rotes* se da el mismo fenómeno, pero no tan intenso por la escasa calidad de sus tierras.

Esta tendencia cambia a finales del siglo XIX, cuando las nuevas construcciones se desligan de la producción agrícola: aparecen las residencias de la burguesía valenciana y dianense, y de extranjeros, ingleses principalmente. En las décadas 20-30 el nuevo fenómeno urbanístico está consolidado; se construyen ahora residencias generalmente de planta cuadrada y una altura, que muestran en su arquitectura algunas tímidas manifestaciones modernistas. La ocupación de ambas suele ser temporal.

En un primer momento se tiende a ocupar el espacio sito entre el *camí d'Aranda* y el barranco de la *Raconà*, y entre la carretera y el mar. La carretera de *les Rotes* construida en el 1930, constituye el eje vertebrador de esta ocupación.



27 Vista de *les Rotes* (1920-1930). Se aprecia una incipiente ocupación del campo, en el que se distinguen las viviendas asociadas a la actividad agrícola y las de segunda residencia.

44 Estos baños curan o mejoran, según propaganda de la época, un sinfín de enfermedades: la escrófula, raquitismo, clorosis, inapetencias, catarros, reumatismo agudo o crónico, gota, artritis y parálisis muscular.

### 5.3.2 LES MARINES

La insalubridad de los terrenos en parte de *les Marines*, con nivel freático elevado y características palustres, unido a la salobridad de la zona, retrasan la ocupación de la primera línea de costa, con fines agrícolas. Más al interior, pasado el *camí de Gandía*, el suelo está más elevado, presentado excelentes cualidades para la agricultura de secano: desde la segunda mitad del siglo XIX se establecerán casas de labor dedicadas principalmente al cultivo de la vid y la elaboración de uva pasa.

Las primeras construcciones residenciales de *les Marines*, de las décadas 20-30, tienden a establecerse en la franja litoral próxima a la ciudad. Es una ocupación que llega hasta *les Bassetes*, donde terminaba el *camí de les Marines*; presenta pautas propias, pero con puntos de contacto con el modelo de *les Rotes* –ausencia de planificación, viviendas aisladas de planta cuadrada, de una altura, reproduciendo aspectos formales del modernismo popular, ocupadas por la clase media dianense. No se detectan los grandes caserones de la burguesía valenciana y dianense, ni la presencia de extranjeros.

El elemento estructurante de la ocupación lo constituye el *camí de les Marines*, pero también la línea de playa con su cordón dunar, sobre el que se establecerán muchas viviendas.



28 En primer plano *les Bassetes*. Al fondo, una de las primeras manifestaciones de la ocupación de *les Marines*.

## 5.4 ELEMENTOS ESTRUCTURALES

### 5.4.1 CALLES Y PLAZAS

No existen prácticamente diferencias con la etapa anterior. El viario estructural sigue siendo el mismo; solo se diferencia en la prolongación de la calle marqués de Campo en unos 80 m, distancia insignificante, pero muy importante: significa la consecución de la anhelada comunicación de la ciudad

con el puerto, 75 años después que *Josep Bellver* proyectara la calle *Pare Pere*. El eje *Pare Pere-Glorieta del PV-marqués de Campo* es, ahora, el principal eje articulador del conjunto urbano, centro neurálgico de la ciudad, que relega definitivamente al eje medieval *Major-Cavallers-plaça Major-camí de la Mar-Pont*, y resta protagonismo a los ejes *Pare Pere-Glorieta-Diana-Mar-Pont* y *avda. de València-Loreto*. La calle marqués de Campo será a partir de esta etapa la comunicación por antonomasia de la ciudad con el puerto, pero también con la recientemente construida carretera de *les Rotes*.

La *plaça Major* deja de ser definitivamente punto de confluencias, pero conserva sus cualidades de centro administrativo.

#### 5.4.2 EQUIPAMIENTOS

Se conservan los equipamientos religiosos, hospitalarios y administrativos de la etapa anterior. Hay un notable aumento del equipamiento educativo: las Hermanas Carmelitas se instalan el 1910 en la calle *Loreto*, transformando un edificio residencial en colegio; los Hermanos Maristas se instalan el 1928 en un edificio residencial aislado, ubicado enfrente de la plaza del convento de *Sant Antoni*, que pronto ampliarán con un edificio de nueva planta.

### 5.5 ELEMENTOS TERRITORIALES

#### 5.5.1 EL FERROCARRIL ALACANT-DÉNIA



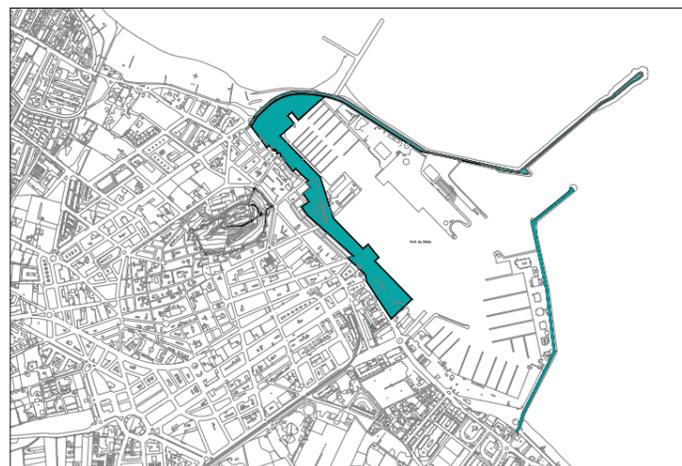
La ubicación de la nueva estación, cerca del puerto y contigua a la estación Carcaixent-Dénia, es perfecta para los intereses del ferrocarril, pero nunca lo fue para los de la ciudad: transversal al Saladar impedía la comunicación con el puerto y con la carretera de *les Rotes*, pero, sobre todo, imposibilitaba un buen desagüe de la zona.

#### 5.5.2 EL PUERTO

Las obras del puerto se ralentizaron en los primeros años del siglo XX, una vez construidas las escolleras norte y sur hasta su contacto con el canal.

Se reanuda la actividad en segunda década de siglo. En 1926 se redacta y ejecuta el proyecto de prolongación del dique norte, alcanzando su fisonomía actual. De 1932 son los proyectos del muelle comercial y el adelanto del "martillo", obras finalizadas en el 1935. Con estas obras se permiten atraques de mayor calado, hasta 6 m, que tan necesario hubieran sido para la exportación de la uva pasa en el último tercio del siglo XIX.

A partir de estas fechas se reduce al mínimo la actividad comercial, prácticamente limitada a la importación de maderas.



#### 5.5.3 LA CARRETERA DE LES ROTES

Poco antes de finalizar el periodo anterior, Dénia se comunicaba con la partida de *les Rotes* y con la población vecina de *Xàbia* a través de caminos de vecinales –*Camí alt de Dénia a Xàbia*– y de sendas.

Entre 1919 y 1927 se construye la carretera de *Dénia a Xàbia* (actuales CV-7340, hasta el cruce de *Xàbia*, y CV-7361), atravesando las estribaciones orientales del *Montgó (les Planes)*. Ello supuso una mejor comunicación con *Xàbia* y el abandono del *Camí vell de Xàbia*.

Ca. 1930, a partir del actual cruce de *Xàbia*, se reurbaniza la carretera de *les Rotes*, sobre un camino vecinal –actual Carretera Provincial del *Barranc del Monyo a les Arenetes*. La finalidad de la construcción era la de dar servicio a la incipiente colonia extranjera residente en *les Rotes*.



29 La carretera *les Rotes* (años 30 del siglo XX), delimitada por dos muretes de mampostería.

#### 5.6 RESUMEN

A pesar de que los topónimos de origen medieval *Dalt Dénia-Baix la Mar* permanecen vivos, urbanísticamente cada vez tienen menos sentido; el consolidado ya ocupa la franja de tierra entre los dos núcleos. Los límites entre ambos se han ido desdibujando: la urbanización del Saladar todavía los desdibuja más.

El crecimiento del presente periodo es escaso: 5,19 Ha, 3,04 Ha de actividades y 2,15 Ha residencial, lo que lleva al consolidado a una superficie total de 44,99 Ha. Se desglosan en:

- Residencial: 26,62 Ha (24,47 + 2,15)
- Castell: 4,11 Ha
- Actividades: 14,16 Ha (11,12 + 3,04)

Si comparamos este periodo con el anterior, podemos calificarlo de regresivo, sin embargo el crecimiento es del 13%, nada desdeñable. Este crecimiento se ubica principalmente al oeste de la ciudad (*avda. de València* y barrio *Llibertat*)

Características muy diferentes presenta el consolidado en diseminado, fenómeno urbanístico muy diferente al consolidado urbano, de aparición en estas décadas, localizado preferentemente en *les Rotes*. El área de la primera ocupación, hasta el *barranc de la Raconà*, oscila alrededor de las 74,00 Ha, superficie no agregable a la del consolidado urbano: avanza lo que vendrá en los próximos periodos.



30 La ciudad a finales del periodo 1910-1939 (Josep Ivars, sobre cartografía actual). A la derecha las primeras ocupaciones de *les Rotes* y *Sorts de la Mar*.

## 6. LA CIUDAD DE LA POSGUERRA (1940-1965)

La ciudad de la posguerra es una ciudad en crisis, social y económica, agravada por los efectos de la Guerra Civil –todo el frente marítimo de la ciudad fue bombardeado, siendo visible todavía en la documentación gráfica de principio de la década de los 60. Gran parte de este periodo en estudio coincide con la etapa denominada la Autarquía (1940-ca. 1959), en la que el régimen franquista pretende ser autosuficiente económicamente, manteniendo una teórica independencia de los países extranjeros. Se reducen al mínimo las exportaciones y las importaciones, con efectos económicos nefastos para todos los sectores productivos, para la construcción –escasez de materiales como hierro y cemento– y las exportaciones.

Con una actividad industrial bajo mínimos, una producción de uva pasa que no remonta su caída, dificultades en la exportación, parálisis en la construcción y, en definitiva, con una crisis generalizada, parte de la población no tiene otra salida laboral que la emigración, a Europa (Alemania, Suiza, Francia) y América (EE.UU., Argentina, Canadá).

La superación de la crisis se inicia en la década de los 60<sup>45</sup>, debido tanto a factores exógenos – el acercamiento a EE.UU y la firma del Pacto de Madrid en 1953<sup>46</sup>– como endógenos –remesa de divisas por parte de los emigrantes y el turismo de masas, motores de la recuperación económica de la ciudad y también del Estado, etc. Estas mejoras conllevan la vuelta de los emigrantes, a la vez que se produce una incipiente inmigración procedente de algunas regiones de España, principalmente de Andalucía y Castilla-la Mancha, hacia los municipios costeros, mano de obra escasamente cualificada destinada a la construcción y al, cada vez más potente, sector servicios.

Toda esta problemática era patente en Dénia. Finalizada, y sin posibilidad de reversión, la época dorada de la exportación de la pasa, será la incipiente industria juguetera<sup>47</sup> y las industrias afines y auxiliares del juguete, las que absorban parcialmente la abundante mano de obra. No obstante, no podrá despegar esta actividad por dificultades en la importación de materiales y el cierre del mercado extranjero. La crisis también se mitigará con una incipiente agricultura de regadío, principalmente agrios y hortalizas y, se superará con el turismo, nuevo fenómeno social cuyas divisas afianzaron al régimen franquista.

Como no, esta crisis que presenta numerosos frentes, repercute negativamente en la construcción. Bajos salarios, materiales escasos y caros, falta de vías de financiación, etc., ralentizaron el proceso constructivo: ensanches y periferias siguen sin completarse. Las intervenciones privadas son prácticamente nulas en las primeras décadas, compensadas parcialmente con las intervenciones públicas en vivienda social. Pero el final del periodo ya es de recuperación económica: Plan de Estabilización (1959) y Primer Plan de Desarrollo (1964-1967), derivado de la mejora de la posición internacional, propiciado por el pacto con los EE. UU.

Del 12 de mayo de 1956 es la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana, que delega en los privados la responsabilidad económica del desarrollo urbano a cambio de la retención de las plusvalías que éste levantaba. Sus efectos no serán visibles en nuestra ciudad hasta 1966, en el que se aprueban los primeros documentos de planeamiento moderno.

45 España no pudo participar en el programa económico de reconstrucción europea del Plan Marshall (1947), por lo que la tímida recuperación económica se distanciará de la rápida recuperación europea.

46 Según los mismos se instalarían en territorio español cuatro bases militares norteamericanas a cambio de ayuda económica y militar.

47 La industria del juguete en Dénia surge como alternativa a la gran estacionalidad de la actividad pasera, de unos 4 meses de duración. Serán los hermanos Ferchen, de origen alemán, los que en 1904 montan en su almacén de elaboración de la uva pasa, ubicado entre el puerto y la estación ferroviaria, la industria juguetera "Metalúrgica Hispano-Alemana", empleando parte de la mano de obra que quedaba desocupada al terminar la temporada de la pasa. Alrededor de 1913 se contabilizan tres fábricas de juguetes de madera y tres de metal. En 1924 serán nueve en total. En la postguerra, hundido el negocio de la pasa, se produce un trasvase obrero y empresarial. En la década de los 50 ya son una treintena las fábricas jugueteras. La dificultad en la adquisición de materiales –madera, hojalata, hierro, pinturas, etc– y la limitación de su comercialización al mercado nacional, coartaron la capacidad expansiva de la nueva industria. Será a partir de la década de los 60, cuando superados estos hándicaps, se inicie una etapa expansiva. COSTA MAS, J. (1977): *El Marquesat de Dénia. Estudio Geográfico*.

Aparece en el mercado un nuevo producto que hará fortuna en todo el estado español y, cómo no, en Dénia, producto que aprovecha la tecnología constructiva del momento –el hormigón armado estructural– y los precios (aún bajos) del suelo urbanizado, para multiplicar (por diez, por veinte,...) los beneficios de la promoción: el inmobiliario.

### 6.1 INTERVENCIONES EN LOS ENSANCHES Y LAS PERIFERIAS

La finalidad de estas intervenciones es la apertura de calles en *cul de sac*, consecuencia de un escaso desarrollo del planeamiento. Son proyectos redactados en la etapa anterior, antes de la Guerra Civil, por el arquitecto municipal *Josep Cortés*, pero que se reelaboran y se ejecutan ahora.

#### 6.1.1 APERTURAS PUNTUALES: CALLES DE LA MAR Y DE CARLOS SENTÍ

La calle de *la Mar* se había edificado siguiendo el trazado del *Camí de la Mar*. El primer tramo, a la salida del *Portal de la Mar*, era de trazado rectilíneo, bifurcándose a izquierda, en dirección al puerto medieval y derecha –*Camí dels Pontarrons*. Desde la redacción del Plano Geométrico de 1867 por *Patrici Ferrandis*, estaba prevista su conexión con el puerto, pero el crecimiento del arrabal marítimo – calles *Sandunga* y *Fontanella*– paralelo al mar, obstruía la conexión. Ésta se realizará según proyecto redactado en 1943, aprovechando que “las casas de la calle de Sandunga y Fontanella que actualmente constituyen el taponamiento que impide que esta Avenida desemboque directamente en el Paseo del Puerto, están todas ellas afectadas por acción directa de la guerra”.



31 Carrer de la Mar ca.1940-1950, ya conectado con el puerto. A la izquierda el teatro Principal, antes de su adecuación a INEM (Fons Toni Reig).

La ejecución de las obras debió de ser inmediata, cambiando radicalmente la perspectiva de la calle, ahora con el mar como fondo de perspectiva, al igual que la calle M. de Campo, con la que en un principio rivalizaría, pero al desplazarse el puerto hacia el sur, la calle cedió centralidad en favor de las calles M. de Campo, Colón y *Patrici Ferrandis*.

De características similares es la intervención en la calle de Carlos Sentí. La edificación del primer tramo de la calle de la *Mar*, sobre el camino homónimo, no tuvo en cuenta la conexión de esta calle con el sur. Con la urbanización de la calle marqués de Campo se proyectaría la actual calle de Carlos Sentí, de difícil apertura por el norte, dado que el denominado almacén de Morand lo impedía.

El proyecto de 1935, no ejecutado, justificaba la necesidad de su apertura: “Al elegir el solar para emplazar el Mercado de Abastos entre las calles de Magallanes y Carlos Sentí, se vio que aún siendo el lugar más adecuado de Denia para emplazar este edificio por estar en el centro de la Ciudad, la prolongación de la calle de Carlos Sentí hasta la de Canalejas<sup>48</sup> era necesaria para la buena circulación en aquella zona y para el buen servicio del vecindario”.

El proyecto debió de ejecutarse ca. 1950, poco antes o en el momento de la construcción del nuevo mercado. Su apertura era necesaria para una mejor comunicación del norte de la ciudad con el nuevo mercado.



32 Calle de Carlos Sentí (1920-1930), antes de la conexión con la calle de la *Mar* (Fons familia Cardona-Far)

### 6.1.2 EL NUEVO MERCADO

El primer proyecto lo redactó el arquitecto municipal *Josep Cortés* en 1935, sobre solar céntrico ubicado entre las calles de la *Mar* y del marqués de Campo. No se ejecutaron las obras, por causas que desconocemos, seguramente ligadas al inicio de la Guerra Civil.

El mercado se construyó en 1955 sobre el mismo solar. Se desconoce si ambos proyectos son idénticos: las dimensiones y el uso del nuevo edificio lo acercan a la arquitectura industrial, con referencias puntuales a la arquitectura racionalista de los años 30. En general es un edificio donde predomina el orden y la simetría, lenguaje más propio de los años 20 del siglo XX, pero también de la arquitectura de los años 40-50.

48 Actualmente de la *Mar*.

Su construcción supuso un revulsivo en la edificación de su entorno y, a la vez, el desmantelamiento del viejo mercado ubicado en la *Glorieta del P.V.*, dando paso a la remodelación de la plaza, también con proyecto de *Josep Cortés*.



33 Detalle del exterior del mercado municipal.

### 6.1.3 C/ MARQUÉS DE CAMPO

A pesar de que esta calle es desde sus inicios el centro de *Dénia*, la ocupación del tramo entre la calle de Carlos Sentí y el puerto fue lenta y tardía, evidenciando la larga crisis económica y social que sufrió la ciudad en buena parte del siglo XX.

Así como la arquitectura de su primer tramo, entre las calles de *Diana* y de Carlos Sentí, es muy homogénea, en estilo, altura y sistema constructivo, el segundo tramo, a partir del Carlos Sentí, es dispar, llena de contrastes, conviviendo edificios de planta baja más dos alturas, con reminiscencias del primer tramo, con viviendas unifamiliares aisladas o entre medianeras, y fincas de altura media y almacenes. El escaso valor de la arquitectura de este tramo, oculta por los magníficos plátanos que adornan la calle, contrasta con la del primero, que nos ofrece en la actualidad la imagen más amable y representativa de la ciudad.

Destaca en este segundo tramo y en su entorno inmediato un intento, no planificado ni consolidado, de formar una agrupación de viviendas unifamiliares de dos alturas, asimilable a una ciudad-jardín, intento fracasado que evidencia la nueva situación de crisis económica, que condiciona el valor del suelo. Todo lo contrario de lo que sucederá inmediatamente después, en las que el elevado valor del suelo potencia la sustitución de aquellas por edificios de gran altura.

### 6.2 LAS INTERVENCIONES ESTATALES: LA VIVIENDA SOCIAL

A través del Censo de población y Vivienda del año 1950 se detectó en España un déficit de más de un millón de viviendas. El problema era estatal, más evidente en los grandes núcleos urbanos, como Madrid, Barcelona o *Vàlencia*, en los que la inmigración había creado grandes barrios periféricos chabolistas –reservas de mano de obra barata–, que en pequeñas ciudades, como *Dénia*.

Para paliar este déficit el estado promovió una política de viviendas sociales<sup>49</sup>, cuya gestión se canalizó a través del Instituto Nacional de la Vivienda, creado en 1939, dependiente del Ministerio de Acción y Organización Sindical, después Ministerio de Trabajo, y a partir de 1957 del Ministerio de la Vivienda. En 1942 se creó la Obra Sindical del Hogar (OSH), adscrito a la Delegación Nacional de Sindicatos, dependiente del Ministerio de Gobernación, con la finalidad de solucionar también el problema de la vivienda, mediante la construcción y administración de viviendas de construcción pública, vendidas posteriormente a bajo precio<sup>50</sup>.

49 Entendemos por vivienda social la vivienda promovida principalmente por el estado, que las construye, vende o cede en régimen de alquiler, a precios bajos, a personas carentes de recursos económicos. Tuvieron en la legislación diversas denominaciones : “viviendas baratas”, “protegidas”, “subvencionadas”, etc.

50 En 1957 pasó a depender del recién creado del Ministerio de la Vivienda.

### 6.2.1 EL GRUPO DE VIVIENDAS DE PROTECCIÓN PARA PESCADORES (1949)



34-35 Plaza de Pere Eiximen d'En Carròs en la actualidad.



Los habitantes del barrio de *Baix la Mar* han estado, desde siempre, ligados a actividades portuarias o marítimas: pesca, carga y descarga, construcción y reparación de barcos, etc. Las condiciones sanitarias y de habitabilidad de sus viviendas siempre han sido deficitarias. El problema se solucionó drásticamente en la década de los 40: no se procede a una renovación o una mejora de las edificaciones –difícil por otro lado, dada la reducida superficie de los solares–, etc, sino que se interviene fuera del barrio, mediante la construcción de nuevos edificios a los que se trasladará en buena parte su población. El vaciado del elemento humano del barrio, ayudaba, indirectamente, a la futura degradación de la zona más sensible de *Baix la Mar*, el *Raset*.

Y así, formando parte, seguramente, de un programa más amplio, el Instituto Social de la Marina construyó en 1949, según proyecto de 1945, el grupo de viviendas para pescadores, sobre parte del antiguo *Fortí* andalusí, lindante con la carretera de *les Rotes*, por donde se accede. Se construyen viviendas de dos alturas, configurado dos plazas independientes, las actuales *Pere Eiximen d'En Carròs* y de la *Marina Alta*. La primera es de planta cuadrada, y se abre por el oeste a un callejón posterior. La segunda es de planta rectangular, de menores dimensiones, sin comunicar con la anterior. Son unos espacios urbanos casi cerrados, aislados de su entorno, ajenos al trazado urbano del *Saladar*, del que queda separado por la estación ferroviaria *Alacant-Dénia* y sus dependencias. La arquitectura es de lenguaje pseudo popular, con detalles barrocos, como la enfatizada cornisa y el derrame de algunos huecos, atípica en la zona, pero típicamente “española”, dado que con el mismo formalismo se podría implantar, entonces, en casi cualquier lugar del estado. El carácter cerrado y casi oculto le confiere particularidades propias: constituye un pequeño barrio aislado de su entorno, con espacios centrales muy aptos para la convivencia social, si bien alterados por la utilización de estos espacios como aparcamientos de los residentes. La reciente construcción de bloques de viviendas en altura, al norte y sur del barrio, acentúa aun más el aislamiento urbano, pero en nada le favorece.

En la actualidad, el componente social ha variado notablemente. Los primeros ocupantes se han desplazado hacia otras zonas de la ciudad, mientras que algunas de las viviendas han sido ocupadas por personal alóctono, con uso como segunda residencia. Gran parte de las viviendas ubicadas en la franja de contacto con la carretera de *les Rotes* se utilizan para actividades.

### 6.2.2 GRUPO RAMÓN DE CÁRDENAS (1957)

Se construyó en 1957, 14 años después de la apertura del último tramo de la calle de la *Mar*, en un solar en esquina con fachadas a las calles de la *Mar* y *Foramur*, ocupado anteriormente por una industria de conservas vegetales y frutas. Con la construcción de este bloque se ocupa casi la totalidad de la calle, casi un siglo después de las primeras edificaciones en torno al *Portal de la Mar*.

Se desconoce su autor y promotor. En la placa conmemorativa se denomina “Grupo sindical de viviendas”, por lo que posiblemente lo fuera la Obra Sindical del Hogar. Su finalidad debió ser la de absorber parte de la población sin vivienda o con vivienda en deficientes condiciones.

El edificio presenta 5 alturas en la esquina y 4 en el resto. Su arquitectura es la típica de los años 50-60, pobre y carente de recursos formales, con fachadas planas, en las que destaca la solución en curva suave cóncava del chaflán<sup>51</sup>.



36-37 Grupo Ramón de Cárdenas



### 6.3 LA INICIATIVA PRIVADA. LA VIVIENDA PROTEGIDA

Como alternativa a la vivienda social y, seguramente, para motivar el mercado de la vivienda, el estado promueve la política de la vivienda protegida<sup>52</sup>.

En estos años se consolida una nueva forma de habitar, preludio de la etapa posterior. La vivienda unifamiliar entre medianeras, de una a tres alturas, gran consumidora de suelo, entra en crisis; se impone la vivienda en bloque, aislado o entre medianeras, de mediana altura, entre 4-5 plantas<sup>53</sup>. A pesar de que, en general, es una arquitectura de baja calidad, ofreció en su época unas condiciones de habitabilidad y, sobre todo, unos costes de producción que no

ofrecían las viviendas antiguas.

Estas promociones tendrán éxito, lo que supuso en parte una migración del elemento humano autóctono de los núcleos históricos, dejando temporalmente muchas viviendas vacías, posteriormente y en gran parte, reocupadas por los inmigrantes procedentes del resto del estado.

La mayoría de estas primeras promociones se construyen en el *Saladar*, lindando con el paseo o en sus inmediaciones, sobre zonas semiurbanizadas o sin urbanizar. En general se trata de promociones de escasa calidad arquitectónica y a veces constructiva, que reciben el sobrenombre de casas baratas.

Destacan los siguientes grupos:

51 Recuerda, con todas las reservas posibles, a soluciones arquitectónicas contemporáneas de la arquitectura española de vanguardia (M. Fisac: Complejo de los Dominicos, Valladolid; M. Fisac: Oficinas en c/ Joaquín Costa esquina c/ Velázquez, Madrid; etc)

52 Entendemos por vivienda protegida a la vivienda de iniciativa privada o pública no estatal proyectada de acuerdo con una normativa de diseño y calidad, para cuya construcción la administración establece ayudas económicas.

53 La máxima permitida entonces sin ascensor: 15 m de desnivel entre la cota de acceso y el rellano de la última planta.

- a) Grupo Pintor Llorens (ca. 1962), formado por tres bloques aislados, de 5 alturas, con disposición en U, dejando patios con acceso desde el exterior. Linda con el Paseo del Saladar y Pintor Llorens.
- b) Grupo Sirerol (ca. 1962). Está formado por un bloque en esquina, de 4 alturas, con fachadas a las calles de *Patrici Ferrandis*, Pintor Llorens y Paseo del Saladar. Debe su nombre al promotor.
- c) Grupo Antonio Catalá, de la empresa HEVATRON S.A. (Hedilla; Valenciano; Tronbosa) formado por 6 bloques de 5 alturas, dos de ellos adosados y paralelos a la calle Marquesado, retranqueados entre sí, y cuatro de menores dimensiones dispuestos perpendicularmente a la calle *Elx*, definiendo un conjunto con planta en forma de peine. Son viviendas protegidas, acogidas a la ley de 15 de julio de 1954.
- d) Grupo Luis Arranz, formado por 6 bloques adosados, de 3, 4 y 5 alturas, definiendo un patio central con un único acceso por la calle Pintor Llorens. Son viviendas protegidas, acogidas a la ley de 15 de julio de 1954. Actuó como promotor la Cofradía de pescadores.

Las características arquitectónicas de estos grupos remiten a las del grupo Ramón de Cárdenas, es decir escasos recursos formales y deficiente calidad constructiva. Sin embargo el diseño urbano suele ser más rico –con juego de volúmenes y creación de espacios interiores– que en muchas actuaciones posteriores.



38-39-40 Grupos Pintor Llorens, Sirerol y Antonio Catalá

#### 6.4 LA VIVIENDA ESPECULATIVA EN ALTURA

En este periodo se inicia la promoción de viviendas en altura, que tendrá su máximo desarrollo en la década de los 70.

Estos bloques se construyen principalmente en lugares céntricos bien urbanizados, evidenciando el distanciamiento con la vivienda social o protegida, y se ocupan por las clases más favorecidas, procedentes de los núcleos históricos.

Al final del periodo se construyen varios bloques entre medianeras, de entre 5 y 6 alturas, con ubicación céntrica, contrastando con la edificación del entorno, de máximo de 3 alturas y escaso frente de fachada, como los construidos en la calle *Olivera*, 2 (6 alturas) y 4 (5 alturas), *c/ Nou*, 2 (5 alturas), pl. Tenor Cortis, 50 (5 alturas), *c/ Montcada*, 9 (6 alturas), etc. Suponen una importante afección sobre el paisaje tradicional del casco urbano.

El primer bloque de mayor altura lo construye la empresa HEVATRON S.A., ca. 1963, al final de la calle Marqués de Campo, cerca del puerto, en una zona entonces con más naves que fincas residenciales, pero en la que la presión residencial expulsará a la cada vez más debilitada industria. Con sus 12 alturas era, y es, el edificio más alto de la ciudad. Es una edificación ¡entre medianeras! con 4 viviendas por planta, dos recayentes a la calle marqués de Campo y dos a la calle Calderón, con acceso único por la calle marqués de Campo. Su impacto cabe ser calificado de tremendo.



41 Edificio HEVATRON en construcción, ca. 1963. Obsérvese, al fondo, la ocupación en diseminado de *les Rotes*.

El éxito de estas promociones supuso un revulsivo para la edificación en altura, que se tomaron como modelo, plasmado en el siguiente período.

#### 6.5 LA OCUPACIÓN EN DISEMINADO

Continúa la tendencia iniciada en el periodo anterior, pero con nuevos factores socio-culturales.

Si existían dudas o temores respecto la bondad de los baños de sol y de mar, no solo se han disipado totalmente, sino que representan una meta para la sociedad de los 60. Los cambios socio-económicos de esta época consolidan las vacaciones como un derecho laboral, más evidente en las

grandes aglomeraciones urbanas, como Madrid, Barcelona o *València*. La mejora económica de todas las clases sociales posibilitan estos cambios. Todos estos factores provocan la aparición de un turismo de “sol y playa” que se aloja en los escasos hoteles y en los cada vez más abundantes apartamentos, chalets o bungalós. Todo ello derivará en un auge de la construcción de segundas viviendas<sup>54</sup>, es decir para su utilización como vivienda de verano para quienes pueden comprarlas o para alquilarlas a “veraneantes”. Se construyen de forma aleatoria, allí donde se encuentra una parcela bien emplazada y a buen precio: es el diseminado.

#### 6.5.1 LES SORTS

Partida rural a la salida de la ciudad, en dirección a *les Rotes*, localizada entre el *Saladar* i el *barranquet de Miro* o de *Santa Llúcia*. Se detectan parcelaciones no acompañadas de planeamiento, cuya finalidad no es la ordenación del territorio o la conexión con la ciudad, sino extraer el máximo aprovechamiento de la propiedad inicial, cuyos resultados son, muchas veces, urbanizaciones aisladas de su entorno.

#### 6.5.2 LES ROTÉS

Continúa la tendencia del periodo anterior, de ocupar en diseminado todo el ámbito de *les Rotes*, ensanchando su territorio hasta *les Arenetes*, final de la carretera. Se tiende también a ocupar la zona más montañosa, desde la carretera hasta los límites del actual *Parc Natural del Montgó*, buscando las mejores vistas.



42 Último tramo de *les Rotes*, pasado el *barranc de la Raconada* (ca. 1960). En el centro el hotel *Les Rotes*, todavía rodeado de cepas.

#### 6.5.3 LES MARINES<sup>55</sup>

Similar proceso, pero a menor escala y más tardío, se desarrolla en *les Marines*. La ocupación se retrasa por las condiciones edáficas del territorio, pero bien sea porque en estos años se inicia un período más seco o porque se realizan intervenciones puntuales de drenaje o relleno, poco a poco se consolida la ocupación. A ello se unen unos valores naturales importantes: playas vírgenes de arena blanca con vegetación autóctona (*tamarits*) y dunas (*muntanyars*).

La ocupación costera se realiza principalmente en el primer tramo, más próximo a *Dénia*, pero podemos detectar también ocupaciones en otros tramos, con influencia de los municipios costeros sin playa, como *Ondara*, *els Poblets*, *el Verger* o *Pego*.



43-44 *Les Marines* ca.1930 y ca. 1960. Las diferencias respecto las edificaciones son mínimas. En primer término l'Hort de Morand. Destaca, a la derecha, la línea de palmeras sobre la franja de separación entre el terreno cultivado y los restos de la primitiva *marjal*, hoy prácticamente desaparecidas.

#### 6.5.4. EL MONTGÓ

En este periodo se detectan también las primeras construcciones residenciales en las numerosas partidas del *Montgó*, un paisaje similar a *les Rotes* –campos aterrizados con agricultura de secano, principalmente vid y almendro–, aunque más ombrío, sembrado de casitas con actividad relacionada con el campo, de escaso impacto en el paisaje rural.

La primera ocupación residencial se realiza mediante viviendas unifamiliares aisladas, de promoción privada y, al igual que en *Sorts* pero en mayor escala, parcelaciones no acompañadas de planeamiento, con la misma finalidad.

### 6.6 ELEMENTOS ESTRUCTURALES

#### 6.6.1 CALLES Y PLAZAS

El hecho urbano más importante es la prolongación de la calle de *la Mar*, en un proceso similar a la apertura de la calle *Marqués de Campo*. 76 años después de que *Patrici Ferrandis* proyectara la prolongación de la calle *Cavallers*, se alcanzaba la también anhelada comunicación física y visual con el puerto. Con esta apertura el eje de comunicación *avda. de València-Loreto-Mar* recupera parte de su importancia respecto la comunicación con el puerto, sin competir con el eje *Pare Pere-Glorieta del PV-marqués de Campo*.

Con el ensanche de la ciudad por el este –grupo de pescadores, Medio pensionado Fray Pedro Esteve, comandancia de Marina– el primer tramo de la carretera de *les Rotes*, se configura como una travesía urbana.

<sup>55</sup> En sentido laxo se podría denominar *les Marines* a toda la playa norte o arenosa de *Dénia*. En sentido estricto *les Marines* es el primer tramo de costa, entre la población y, aproximadamente, el camino *Entrador de Llobell*; el resto de tramos lo formarían las siguientes partidas: *les Bovetes*, *el Palmar*, *l'Estanyó*, *l'Almadrava* y *les Deveses*.

<sup>54</sup> A estas viviendas se las denomina, en algunos proyectos, con el expresivo nombre de “viviendas fin de semana”

### 6.6.2 EQUIPAMIENTOS

Se conservan los equipamientos de la etapa anterior –religioso, sanitario y administrativo–, recuperando el convento de *Sant Antoni* el uso religioso original. Aparece un nuevo equipamiento, el mercado municipal.

Donde se introducen importantes cambios es en el equipamiento educativo. La enseñanza pública se impartía en locales inadecuados –Ayuntamiento, convento de *Sant Antoni*, habilitación de aulas en edificios públicos y privados–, mientras que la privada estaba bien representada, con numerosas academias y dos colegios religiosos: HH. Carmelitas y HH. Maristas.

A la problemática de la falta de edificios adecuados se unía un incremento de la población en edad de escolarización, debida en parte a la inmigración procedente de otras regiones. Para solucionar el problema se inicia una política de escolarización pública plena mediante la construcción de institutos y colegios.

El primero de ellos es el Colegio Nacional Cervantes (ca. 1957), actual CEIP Cervantes, ubicado al oeste de la ciudad, en una franja limitada por los ensanches periféricos y el trazado ferroviario, pero que sin duda potenciará la ocupación de los terrenos más allá de la línea ferroviaria, la futura *avda. d'Alacant*. De 1958 es el Medio pensionado Fray Pedro Esteve, actual Centro de acogida de menores *les Rotes*. La instalación cumbre es sin duda el Instituto Nacional de Enseñanza Media (curso 1962-63, dependiente del INEM de *Alcoi*), en el antiguo Teatro Principal en la calle *Diana*. Favoreció los estudios de la juventud dianense, pero también de toda la comarca. Permaneció en uso hasta 1970, en que se inauguró el INEM “Historiador Chabás” –hoy CEIP *Llebeig*–, a la salida del núcleo urbano en dirección a *Ondara*, fuera del trazado ferroviario.



45 Vista aérea de *Dénia* (ca. 1960). En el centro, al fondo, destaca por su volumen el Colegio Nacional Cervantes (Paisajes Españoles).

### 6.7 ELEMENTOS TERRITORIALES

La crisis que afecta a la ciudad se manifiesta en los elementos territoriales, ferrocarriles y, sobre todo, puerto.

#### 6.7.1 FERROCARRILES

Los escasos pasajeros que utilizan las líneas y, probablemente, el reducido transporte de mercancías, al menos en la línea *Alacant-Dénia*, unido a las expectativas urbanas de prolongación del paseo del Saladar, motivaron la ausencia de modernización de estas instalaciones (lo que conducirá al cierre de la línea *Carcaixent-Dénia*, en 1974 y al medio abandono de las instalaciones de la línea *Alacant-Dénia*).

#### 6.7.2. PUERTO

A pesar del cierre de fronteras y de la limitada actividad comercial, la documentación gráfica de los años 50 muestra cierta actividad comercial, en importación de maderas y exportación de naranjas y cemento blanco producido a partir de 1955 por CEMESA, ubicada en la partida Santa Paula.

A partir de finales de la década de los 50 la actividad comercial se reduce hasta desaparecer prácticamente en los primeros años de la década de los setenta. A partir de ahora y hasta 1982, año en que se trasfiere a la Generalitat Valenciana, la actividad más importante será la pesca.



46 Puerto y ciudad (ca. 1960) La actividad portuaria es prácticamente nula. Destaca, en primer término, una gran zona sin intervenir, donde posteriormente se ubicaran los Astilleros Noguera y el Club Náutico.

#### 6.7.3. CARRETERA DE LES MARINES

La carretera de *les Marines* es de trazado moderno. El acceso a las propiedades agrícolas costeras se ha efectuado históricamente a través del *camí vell de Gandia*, y sus “*entradors*”, caminos de trazado rectilíneo y perpendicular a la línea de costa.

En el vuelo americano del 1956-57 se aprecia un camino paralelo al mar, que arranca en el barrio de *Sant Pere* y acaba en *les Bassetes*, resto de la antigua marjal. En vuelo aéreo de 1961 se aprecia que este camino conserva su trazado, pero ha ampliado su sección y, probablemente, mejorado el firme. La existencia de este camino y su mejora explica la primeriza ocupación con viviendas unifamiliares, principalmente entre *les Bassetes* y el mar, donde se instalan las capas sociales de *Dénia* más favorecidas.



47 Primer tramo de la carretera de les Marines, desde la ciudad hasta les Bassetes (ca. 1961)

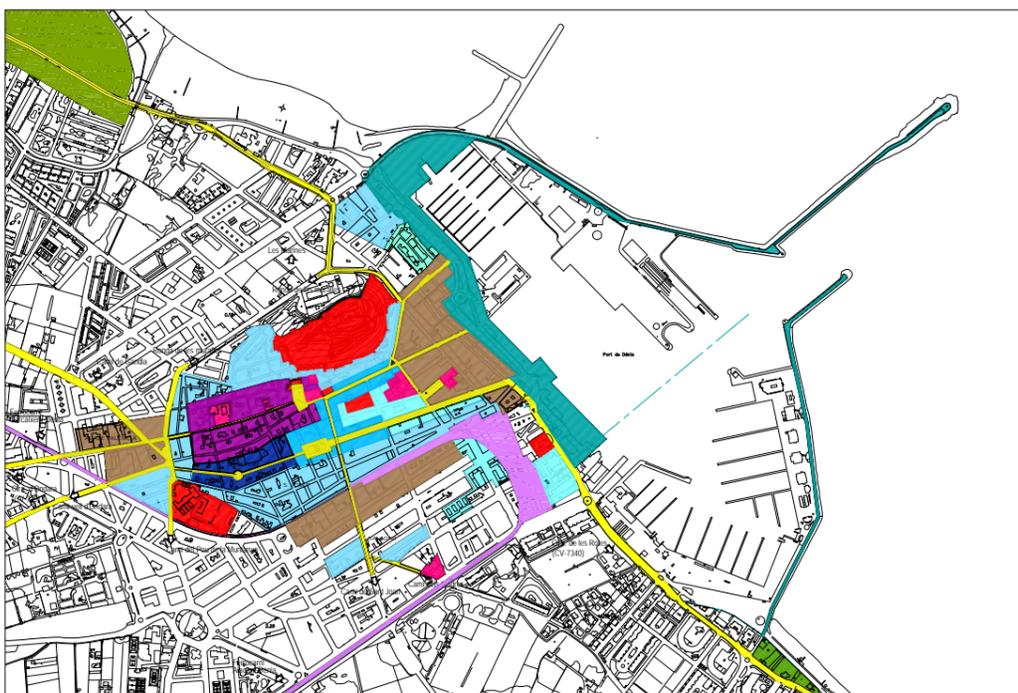
### 6.8 RESUMEN

El consolidado del núcleo urbano crece en 5,75 Ha: -0,22 Ha de actividades y 5,97 Ha residencial, y queda de la siguiente forma:

- Residencial: 32,59 Ha (26, 62 + 5,97)
- Castell: 4,11 Ha
- Actividades: 13,94 Ha (14,16 - 0,22),

alcanzando las 50,64 Ha.

El diseminado de *les Rotes* se duplica holgadamente (pasa de 74,00 Ha a 168,48 Ha) y aparece con fuerza la ocupación de *les Marines* (31,52 Ha)



48 La ciudad a finales del periodo 1940-1965 (Josep Ivars, sobre cartografía actual).



49 La ciudad y entorno a finales del periodo 1940-1965. A la izquierda la incipiente ocupación de *les Marines*, de los años 20-30 está consolidada hasta *les Bassetes* y se inicia la ocupación del resto de la franja costera. A la derecha la ocupación de *les Rotes* llega hasta *les Arenetes* (Josep Ivars, sobre cartografía actual).

## 7. LA CIUDAD ACTUAL Y SU TERRITORIO (1966-2008). EL DESARROLLISMO

Se inaugura una etapa en general próspera, si bien con crisis esporádicas. Los sectores productivos –agrícola, industrial y servicios– gozan de cierto equilibrio. La agricultura, después de la gran transformación del secano en regadío, se diversifica: junto los agrios, predominantes en el término y la comarca, se consolida el cultivo de hortalizas, producción que se exporta al resto del estado y países europeos. La industria del juguete, junto con sus complementos, continúa siendo un sector boyante, expansivo. Pero será el nuevo sector servicios, basado en el turismo, y la construcción, los motores de la economía; su potencial es tan enorme y su rentabilidad tan desequilibrante que, poco a poco, anularán a los demás sectores.

A todo ello hay que añadir una serie de factores externos: económicos –elevación del consumo interior–, sociales –universalización de las vacaciones–, políticos –apertura de fronteras–, en parte consecuencia de la mejora económica, que propiciarán el clima idóneo para afianzar una creciente demanda de viviendas o apartamentos, ligados al turismo de sol y playa.

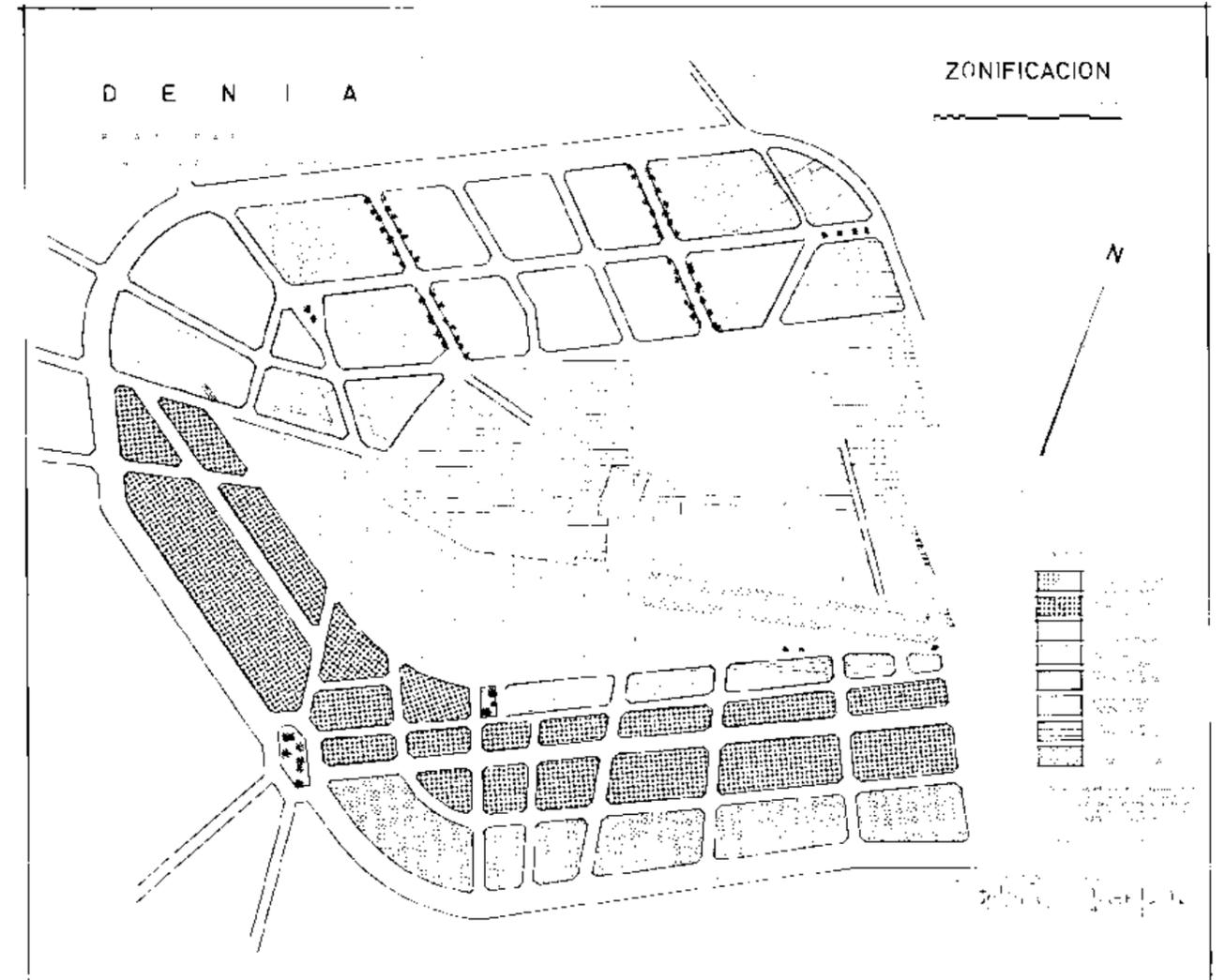
### 7.1 1966-1971. ENSANCHE URBANO Y OCUPACIÓN DEL TÉRMINO

El nuevo periodo se inicia con la aprobación de dos nuevos documentos urbanísticos, surgidos, probablemente, al amparo de la nueva legislación estatal sobre urbanismo –la Ley del Suelo de 1956–, el “Plan Especial de Reforma Interior y Extensión de la zona norte y sur de Denia” y las “Normas Provisionales”, ambos de 1966. Mientras el primero es un documento de ordenación urbana, que pretende planificar el crecimiento del núcleo urbano principal<sup>56</sup>, el segundo es un documento de difícil calificación, que realmente pretende posibilitar la edificación en todo el término municipal, especialmente en la franja costera, pero en ningún caso la ordenación de su ámbito de aplicación<sup>57</sup>.

#### 7.1.1 PLAN ESPECIAL DE REFORMA INTERIOR Y EXTENSIÓN DE LAS ZONAS NORTE Y SUR DE DÉNIA<sup>58/59</sup>

La finalidad del Plan Especial es, según se puede deducir de una primera lectura de los planos, la de ordenar y controlar las intervenciones en el área consolidada de la ciudad y planificar su extensión, bajo unos postulados pretendidamente modernos.

Sin embargo, en el área consolidada, que coincide prácticamente con la medina o primer recinto andalusí, más que control y ordenación de la edificación existente, se propone, en buena parte, la sustitución edilicia por fincas de nueva planta en altura, que se asigna en función del ancho de las calles. El resultado se puede intuir: la degradación del paisaje urbano de la ciudad histórica.



50 Plano de zonificación del Plan Especial

<sup>56</sup> La Xara, Jesús Pobre y La Pedrera ni se mencionan.

<sup>57</sup> ¿Por qué un Plan Especial más unas Normas y no un Plan General? Si se compara este PE con cualquiera de los planes generales coetáneos: Villena, *San Vicent del Raspeig*, etc., que, tras la promulgación de la Ley del Suelo de 1956, redacta Francisco Muñoz Llorens, arquitecto al servicio del Estado, se observa que este PE es, en todos los aspectos, igual a esos planes generales. Puede aventurarse la siguiente interpretación, porqué en un Plan General el territorio no planificado, o mejor, sin ordenación urbana, sería suelo rústico, sujeto imperativamente al artículo 69 de la Ley del Suelo de 1956: prohibición de edificaciones urbanas, aprovechamiento inferior a 0,2 m<sup>3</sup>/m<sup>2</sup>, etc. Y este PE al no negar la existencia de otros ámbitos urbanos sirve de coartada para promulgar las Normas Provisionales, que le dan a todo el término municipal y, sobre todo, a los terrenos próximos al litoral, el estatuto propio del suelo urbano, al que tan solo le faltará la ordenación propiamente dicha –carencia que hoy resulta manifiesta, pues ha sido prolongada de hecho por los subsiguientes planeamientos urbanísticos dianenses. Este dueto –PE + NP– requeriría además una coartada global: se estaría contratando un Plan General; y esa posible coartada existió: en 1967 el M<sup>o</sup> de la Vivienda se dirige al Ayuntamiento de *Dénia* para recabar datos para una inminente redacción de un Plan General de Ordenación Urbana conjunto de los municipios litorales de Alicante; esa iniciativa, por su envergadura, debía conocerse por F. Muñoz, por los responsables administrativos del urbanismo alicantino en 1966, incluso antes, y, consiguientemente, por las autoridades locales de *Dénia*.

<sup>58</sup> En adelante el PE.

<sup>59</sup> Aprobación inicial por acuerdo Pleno, 12-03-1964; C.P.U., 26-01-1966; B.O.P., 09-06-1966.

La documentación existente en el Ayuntamiento de *Dénia* –Archivo Municipal, Urbanismo– es fragmentaria. Para el análisis del Plan nos basaremos en esta documentación incompleta y en lo publicado sobre el Plan, principalmente R. Ciudad (1995): *Población y desarrollo urbano de la ciudad de Denia*, *Espacio, Tiempo y Forma*, 8, y J.M. Chofre (1987): 1966-1976. Un decenio arrollador, *Canelobre*, 9.



51 El ensanche del Plan Especial (Josep Ivars, sobre cartografía actual). En fucsia el consolidado (47,16 Ha); en naranja las extensiones propuestas (94,56 Ha). En total 141,72 Ha.

52 Zonificación y superficies de la extensión propuesta por el Plan Especial (Josep Ivars)

Los cambios propuestos en la reforma interior son numerosos y significativos, alguno de ellos de difícil o imposible ejecución. Del análisis del plano de zonificación podemos deducir:

- a) Se establecen tres zonas, con las siguientes intensidades de edificación:
  - Intensiva Alta, en el frente marítimo, entre la explanada del puerto y la c/ *Fontanella*, con altura de hasta 10 plantas.
  - Intensiva Media, en gran parte del casco, en una zona comprendida *grosso modo* entre el eje *avda. d'Alacant-c/ La via*, al sur, y el contorno formado por *Pare Pere*, *Glorieta*, *Cop*, plaza *Major* y *Mar*, al norte. Se desconoce el número de alturas permitido, sin duda relacionado con el ancho de la calle, lo que permitía hasta 8 alturas en la calle Marqués de Campo y puntualmente en algunas zonas como en parte de la calle *Cop*.
  - Intensiva Baja, en el resto del casco.
- b) Se proyecta la apertura de dos calles, la *avda. del Cid*, que conecta el exterior de la ciudad con el castillo, a través de la calle *Sant Francesc*, y la de *Sant Telm*, comunicación transversal de Marqués de Campo y de parte del sur de la ciudad, con el barrio de *Baix la Mar* y *les Marines*.
- c) Sobre parte del barrio de *Baix la Mar*, al norte, se proyecta una gran manzana, con nuevas alineaciones y edificación de intensidad baja.
- d) Se prima la actividad comercial a lo largo de la calle Marqués de Campo, lo que confirma la centralidad de la calle.

La planificación del ensanche del casco urbano es, sin duda, la parte más importante del Plan Especial, tanto por los cambios introducidos como por ser el Plan que configurará la ocupación perimetral, no obstante sus evidentes carencias en la ordenación.

Si bien, posiblemente, sería algo usual en esta época, no deja de asombrar el tamaño de la extensión: 94,56 Ha, doblando la superficie del núcleo urbano existente, de 47,16 Ha. En el ensanche se distinguen las siguientes zonas:

- Casco antiguo (intensiva baja):	2,41 Ha
- Casco antiguo (intensiva media):	0,42 Ha
- Tolerancia industrial (intensiva media):	30,51 Ha
- Industrial (intensiva baja):	13,26 Ha
- Zona residencial (intensiva baja):	32,80 Ha
- Bloques abiertos (intensiva media):	15,16 Ha

Es evidente que se trata de un plan desarrollista, tanto que su propuesta de ensanche, todavía hoy no se ha colmatado.

Las extensiones propuestas<sup>60</sup> merecen un somero análisis pues, como se ha indicado, aún perduran con intensidad.

**EXTENSIÓN NORTE.** Se implanta para usos mayoritariamente industriales, sobre terrenos de elevado nivel freático –*la Marjal*–, poco adecuados para la actividad edificatoria. Se desconoce el vector que condiciona el diseño de los nuevos viales y manzanas. Podría serlo el *camí de les Muralles* –actual *Ronda de les muralles*–, vial en dirección noreste-suroeste, paralelo al trazado de los restos del primer recinto andalusí; a partir de este vial se diseñarían la *avda. de les Industries* –actual *avda. Miguel Hernández*– y parte de la Vía Focense, pretendida circunvalación de la ciudad. Las calles “perpendiculares” –suelen estar giradas unos 20º– surgen aprovechando el trazado de los caminos que comunicaban la ciudad con *les Marines*, como los de *Gandia*, *Llavador*, *l'Almadrava*, etc. En conjunto es una ordenación poco elaborada, desordenada por el oeste, deficientemente conectada con la ciudad, sin plazas y con grandes manzanas, que el desarrollo posterior se encargará de dividir.

Distingue dos zonas:

- a) Industrial, ubicada en el centro del ensanche, con vector de crecimiento sobre el *camí del Llavador*.
- b) De tolerancia industrial, ubicada en los extremos este, lindando con el mar, y oeste, con límite en la carretera de *Ondara*.

Se pretende concentrar la industria dispersa por la ciudad en un lugar poco favorecido edáficamente y de intereses especulativos limitados. Sin embargo la realidad fue otra: una dispersión de la nueva industria, asentada entre la actual *avda. de València* y la calle *Mira-rosa*, incapaz de ocupar todo el suelo proyectado, y una edificación de ínfima calidad constructiva y formal<sup>61</sup>.

**EXTENSIÓN SUR.** Mayoritariamente residencial. Se implanta sobre el *Saladar*, zona deprimida y parcialmente planificada y construida, preexistencias que condicionan la ordenación. A pesar de la diferencia de usos, presenta notables similitudes con el ensanche norte: unos viales de trazado noreste-suroeste –*Patrici Ferrandis*, *Passeig del Saladar*, *avda. del Marquesat* y la Vía Focense–, y calles “perpendiculares”, giradas unos 10º, que surgen como prolongación de los viales del casco, algunos de ellos, como la calle *Diana*, sobre caminos medievales.

En conjunto se trata, también, de una ordenación poco elaborada, desordenada, deficientemente conectada con la ciudad, pero con manzanas de menor tamaño, más adecuadas para pequeñas o medianas operaciones urbanísticas.

Conserva las manzanas sitas entre el trazado ferroviario y la calle *P. Ferrandis* como de tolerancia industrial. La abundante industria dispersa en el *Saladar*, bien por las indicaciones del Plan, bien por el éxito de las operaciones residenciales, de gran éxito en la década de los 70, se verá obligada a trasladarse al ensanche norte y, posteriormente, al nuevo polígono industrial de la partida *Madriqueres*, al oeste de la ciudad.

**EXTENSIÓN OESTE.** Residencial. Es la menos elaborada de las tres extensiones. Carece de conexión con los ensanches Norte y Sur, exceptuando la perimetral Vía Focense, y con el casco urbano, presentando manzanas de enorme extensión que el planeamiento posterior se encargará de dividir.

No era este el mejor planeamiento para el desarrollo de la ciudad de Dénia, que al proyectarse sobre zonas libres de edificaciones, permitía soluciones y urbanísticamente más ambiciosas. Condiciona el devenir de todo el planeamiento posterior, hasta nuestros días.

Otros apartados significativos del Plan, serían:

- a) No contempla la existencia de las instalaciones ferroviarias *Carcaixent-Dénia* y *Alacant-Dénia*, dado que proyecta la trama de manzanas sobre ellas. Tampoco se plantea la reubicación de las mismas ni ninguna otra alternativa. Para el Plan Especial el tren no existe. Es evidente el choque entre los intereses urbanísticos y los trazados ferroviarios, que rodeaban a la ciudad por el oeste y sur, impedían una fluida conexión entre el núcleo histórico y los ensanches de la segunda mitad del siglo XX, pero desconocerlo es la garantía de que el conflicto se resolverá mal, como así ha sido.
- b) En ningún caso se proyecta una buena conexión entre la ciudad histórica y sus extensiones, conexión que queda reducida a la prolongación de algunas calles<sup>62</sup>.
- c) No se proyectan plazas, zonas verdes ni equipamientos.
- d) Los extremos este de las extensiones Norte y Sur son irrespetuosos con las preexistencias urbanas. El primero prolonga el trazado de las manzanas sobre parte de *Baix la Mar*, afectando a parte del barrio de *Sant Pere*. El segundo prolonga el trazado de las manzanas sobre el grupo de pescadores o marineros, de reciente construcción (1949)
- e) La Vía Focense, totalmente perimetral a la mancha urbana consolidada y a las extensiones, no planifica su entorno exterior, con lo que pierde buena parte de su poder estructurador<sup>63</sup>.

<sup>60</sup> El Plan Especial las denomina Extensión Norte y Sur, pero realmente propone tres: la tercera, al oeste, es pequeña, y aunque el Plan la considera integrada en la Norte, es más ajustado a la realidad considerarla individualizada, como aquí se hace.

<sup>61</sup> El proyectado polígono industrial en el PGOU de 1972, en la partida *Madriqueres*, las crisis que afectarán a la industria y la gran etapa constructora de la primera década del siglo XXI, se encargarán de limitar el éxito urbanístico de esta propuesta.

<sup>62</sup> A pesar de que en la ciudad existía un buen ejemplo de cómo conectar la ciudad histórica con su ensanche: *la Glorieta del País Valencià*.

- f) No se aprecia claramente la finalidad de la Vía Focense. Si era la de conectar con el puerto, *les Rotes* y *les Marines* circunvalando la población, la planificación nacía lastrada, dado que no se da ninguna solución formal a la conexión con estas zonas. Por otro lado no conecta fluidamente con los ensanches norte, sur y oeste y, en cierto modo, más parece una barrera, en parte paralela a los trazados ferroviarios, que una vía de comunicación.

#### 7.1.1.1 EL DESARROLLO DEL PLAN ESPECIAL

El hecho que formaliza la separación de la etapa anterior, la ciudad posterior a la Guerra Civil (1940-1965), con la etapa presente (1966-1971), es la aprobación del Plan Especial, pero las diferencias entre una y otra etapa apenas son perceptibles, sobre todo en la ciudad consolidada, en la que continúa la construcción anárquica de bloques en altura. Existe una continuidad entre la etapa anterior, sin planificar, y el periodo presente, planificado. Pero existe una sustancial diferencia, las enormes expectativas inmobiliarias que se abren con la aprobación del Plan Especial, que configurarán un mercado del suelo sólido y estable, de gran desarrollo en las décadas siguientes.

**EDIFICIOS EN ALTURA.** El Plan propone en la ciudad consolidada dos zonas para la edificación en altura: la Intensiva Alta, en la Explanada de Cervantes con traseras a la calle *Fontanella*, en el frente marítimo, y la Intensiva Media, en gran parte del casco urbano, donde en función del ancho de calles es posible alcanzar las 8 alturas. Puntual y anárquicamente la ciudad se llena de edificios en altura, lo que supone una gran ruptura con el paisaje urbano tradicional y la ocultación parcial del edificio más emblemático de la ciudad: el *Castell*. Destacan por su altura los edificios ubicados en:

- Explanada de Cervantes, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23.
- Marqués de Campo, 42, 53, 55
- *Mar*, 47
- *Cop*, 19
- *Patrici Ferrandis*, 35
- *Diana*, 7, 25, 27
- Magallanes, 1
- Ramón y Cajal, 5



53-54 Edificios en altura en la Explanada de Cervantes, Marqués de Campo y *Mar*

**AVINGUDA D'ALACANT.** En los últimos años del periodo anterior ya se detectan algunas construcciones, justo enfrente del barrio *Llibertat*, en la pequeña manzana delimitada por el camino de acceso a *Torrecremada* y la futura *avda. d'Alacant*, con viviendas entre medianeras de baja más una o dos alturas; la nueva construcción está perfectamente alineada con el planeamiento futuro, lo cual permite intuir la existencia de alguna previsión o documento que se desconoce.

63 Compárese con la "centralidad" que el planeamiento bien elaborado otorga a las grandes vías que estructuran los ensanches históricos españoles: grandes vías valencianas, eje Alfonso X-Pº de la Estación/Gadea-Soto-Marv, en Alicante, etc, por citar ejemplos próximos. La lista con otros más lejanos sería interminable.

Probablemente, la futura *avda. d'Alacant* ya formaba parte de algún interés particular, o puede que colectivo, pero será en el Plan Especial donde se documenta por primera vez. Esta avenida es el nuevo vial que circunvala por el sur a la ciudad histórica, permitiendo el acceso directo al puerto y a *les Rotes*. El primer tramo, entre la *avda. de València* y la *Plaça de l'Arxiduc Carles*, que desde un primer momento se utiliza como "estación de autobuses", sigue el trazado de la línea ferroviaria *Carcaixent-Dénia*. Como el Plan Especial obviaba la existencia de este trazado ferroviario, el segundo tramo de la avenida, entre la *Plaça de l'Arxiduc Carles* y el puerto, discurría sobre el trazado del ferrocarril, el actual *c/ de la Via*. Ante las manifiestas dificultades<sup>64</sup> de uso de este segundo tramo, se buscó la alternativa de la calle de *Patrici Ferrandis*, configurando el eje *avda. d'Alacant-Plaça de l'Arxiduc-Patric Ferrandis*, conexión desde el exterior de la ciudad con el puerto, *les Rotes* y *Xàbia*.

Este nuevo eje será el revulsivo para la ocupación progresiva de su entorno: *Torrecremada* y el extremo occidental del *Saladar*.

#### CAMÍ DEL LLAVADOR

El Plan Especial proyecta la creación de una zona industrial al norte de la ciudad, alrededor del *camí del Llavador*. Los efectos del Plan son inmediatos: se instalan nuevas industrias sobre caminos rurales, como el *camí del Llavador* –ambos lados– y *camí de la Muralla* –actual *Ronda de les Muralles*. En general se implantarán industrias de transformados, relacionadas con el juguete, de escaso potencial y mínima inversión económica. La imagen externa de estas industrias contribuyó a crear un paisaje urbano degradado, parcialmente recuperado a finales del siglo XX y principio del XXI.

La planificación de esta zona no supone ni la extracción a la totalidad de la industria establecida en la ciudad, principalmente en el *Saladar*, *Baix la Mar* y *avda. de València*, ni el freno a la construcción de actividades nueva planta, pues se detectan pequeños focos en otras zona, como en el *camí de les Alqueries* y en la calle *Senieta*, en *Baix la Mar*.

A este y oeste de esta zona industrial el PE proyecta dos zonas de tolerancia industrial, cuya ocupación será más tardía, posterior a la aprobación del PGOU de 1972.



55 El *camí de la Muralla* –actual *Ronda de les Muralles*– antes de su urbanización. A la derecha las chabolas adosadas a la muralla, parcialmente abandonadas; a la izquierda asoma el Grupo San Andrés, residencial, y una nave industrial, ambos en el inicio del *camí del Llavador* (ca.1970).(Foto Guillen)

64 La línea ferroviaria *Carcaixent-Dénia* desaparece en 1974, pero para utilizar su trazado como vial era necesario ejecutar expropiaciones en los edificios colindantes.

57 En primer término, a la izquierda, el Instituto de Formación Profesional. Detrás los primeros bloques de viviendas en el solar del antiguo Hort.

**SANT PERE**

El PE proponía nuevas alineaciones para el barrio de *Sant Pere*, con la previsión de una gran manzana cuyo trazado estaba asociado a la trama de la Extensión Norte. Dado lo consolidado del barrio, la operación carecía de cualquier tipo de lógica y, por tanto, lo planificado no tuvo ninguna repercusión.

Pero el barrio se ensanchó por el oeste, ocupando una finca agrícola –*l'hort*–, hasta la actual calle de *Sanchís Guarnier*, cuyo perímetro todavía se rastrea sobre el parcelario urbano. Los viales del barrio se prolongan por esta pequeña extensión, integrándose perfectamente.



56 *L'hort*, entre el camí de la muralla y el barrio de *Sant Pere*, todavía sin edificar.



**EL SALADAR**

El Extensión Sur propuesta por el PE fue la zona de más éxito urbanístico. En la etapa anterior ya se habían construido bloques de viviendas de mediana altura –no sobrepasan las 5 alturas–; esta etapa será una continuación de la anterior, pero más desarrollista, ocupando “huecos” entre bloques o consolidando calles de nueva apertura.

El “centro” del *Saladar* se desplaza hacia el oeste. Diversos factores influirán: la nueva *avda. d'Alacant*, con su “estación de autobuses”, la proximidad con el C.N. Cervantes, la construcción del nuevo Instituto (1970) y de la Casa de Cultura (1971).

Este éxito tuvo su parte positiva –cesaron las construcciones de bloques en el Núcleo Histórico– y negativa –el pequeño y mediano comercio de la ciudad histórica intramuros cerró o se trasladó al *Saladar*, quedando algunas zonas sin equipamiento comercial.

El gran auge constructor de la zona oeste del *Saladar* alcanzará su apogeo en las décadas siguientes.

**7.1.2 LAS NORMAS PROVISIONALES DE URBANISMO QUE REGIRÁN EN LOS DIFERENTES PARAJES DEL TÉRMINO MUNICIPAL DE DÉNIA<sup>65</sup> (1966)**

NORMAS PROVISIONALES de urbanismo que regirán en los diferentes parajes del término municipal de Denia, hasta tanto se apruebe el correspondiente Plan General de Ordenación Urbana, aprobadas por la Comisión Provincial de Urbanismo en sesión celebrada el día 10 de junio de 1966

EMPLAZAMIENTO	MARINES	ROTES		RESTO	TERRENOS EN GRAN PENDIENTE	REFORMA DE EDIFICACIONES RUSTICAS
Límites de Zonas	Marines, Bovetes, Palmar, Almadrava y Deveses	De la carretera al m <sup>2</sup>	S. del Mar, S. Nicolás, Troyes, Rotes y T. del Cherro	Rosto del Término Municipal		Se autorizará la elevación de la cubierta para hacer habitable el desván sobre los muros existentes. Las ampliaciones o edificaciones de nueva planta se atenderán a las normas generales en cuanto a densidad, altura y retranqueos.
POLIGONOS DEL PLANO DEL CATASTRO	3, 4, 5, 6, 7 y 8	9, 10, 11 y parte del 12				
DISTANCIAS MINIMAS	A CAMINO	5 m.	5 m.	5 m.	5 m.	
	A MARGEN	4 m. – 1/3 altura	4 m. – 1/3 altura	4 m. – 1/3 altura	4 m. – 1/3 altura	
	A EDIFICACION VECINA	8 m. – $\frac{H+h}{3}$	8 m. – $\frac{H+h}{3}$	8 m. – $\frac{H+h}{3}$	8 m. – $\frac{H+h}{3}$	
PARCELA MINIMA EDIFICABLE	UNIFAMILIARES	600 m <sup>2</sup>	600 m <sup>2</sup>	600 m <sup>2</sup>	600 m <sup>2</sup>	
	EDIFICACIONES EN ALTURA	2.000 m <sup>2</sup>	2.000 m <sup>2</sup>	2.000 m <sup>2</sup>	2.000 m <sup>2</sup>	
DENSIDAD MAXIMA	UNIFAMILIARES	1 m <sup>3</sup> /m <sup>2</sup>				Según zona y tipo de edificación
	EDIFICACIONES EN ALTURA	2:25 m <sup>3</sup> /m <sup>2</sup>	1 m <sup>3</sup> /m <sup>2</sup>	2 m <sup>3</sup> /m <sup>2</sup>	2:25 m <sup>3</sup> /m <sup>2</sup>	
	ID. CON FACHADA PARALELA AL MAR $\geq 12$ m.	3 m <sup>3</sup> /m <sup>2</sup>				
APARCAMIENTOS	Suficientes para 15 coches por vivienda en cada parcela					
ALTURAS MAXIMAS	LIBRE	LIBRE			7 m. s/ el nv. med. del solar o 1 planta s/ nivel med. lindero sup.	
EDIFICACIONES AUXILIARES	No se autorizarán construcciones exentas (garajes, lavaderos, paelleros, etc.) Se autorizarán los aparcamientos cubiertos con materiales, permanentes o no, sin cerramiento perimetral. Se autorizarán garajes a nivel de camino mientras su cubierta no sobrepase el nivel de la planta inferior del edificio principal.					
CERRAMIENTOS	No sobrepasarán 1,50 m. de altura de fabricas, pudiendo suplementarla hasta 2 metros con celosías, rejas o alambradas. Se recomienda el uso de setos vivos, con o sin alambrada interior. Se prohíbe el uso de alambradas de púas en cerramientos.					
FACHADAS, VOLADIZOS, VOLUMEN, ETC.	Se considerará como línea de fachada la del cuerpo de edificio más saliente, cerrado por paredes, con o sin huecos. Se autorizarán cuerpos salientes a partir de la 1.ª planta, con vuelo 1/10 de la distancia al edificio vecino (1/5 al linde), sin cerramientos laterales ni frontales, aunque sean celosías. Se autorizarán voladizos cerrados (miradores) en las fachadas a caminos. Igualmente se autorizarán escaleras exteriores abiertas.					
COLORES DE PINTURAS EN FACHADA	Dominantes claros al 60 %.					
DOCUMENTOS A EXIGIR EN LOS PROYECTOS PARA SU APROBACION	Los normales de los Arquitectos, visados por el Colegio Oficial. Plano de Emplazamiento, E: 1/2000, con referencia al polígono y parcela del Plano Catastral, por duplicado. Plano de situación del edificio dentro del solar, a E: 1/200, con acotación de distancia a lindes. Instancia solicitando la licencia de obras, en impreso oficial. Visado de los Colegios Oficiales de Arquitectos y Aparejadores, a efectos de dirección de la obra. Solicitud de certificación de replanteo, en impreso oficial.					
LICENCIAS	Las licencias tendrán carácter provisional, considerándose no autorizadas las obras que se realicen hasta la presentación del certificado de replanteo, firmado por el Director Técnico de la Obra y el Contratista o propietario. Las licencias tendrán una validez de seis meses para la iniciación de las obras; pasado este plazo sin comenzarlas, se considerarán nulas, debiendo procederse a nueva concesión.					
FIN DE OBRA	El plazo de validez de la licencia, a efectos de terminación de la obra, será función del volumen de la misma, según criterio del Ayuntamiento, previo informe de los Técnicos Municipales.					

Denia, 14 de junio de 1966.—El Secretario: V. DORAL.—V.º B.º El Alcalde: PASCUAL MARTI

58 Las Normas Provisionales. Pasquín impreso

65 En adelante las NN.PP.

El PE limitaba su ámbito de aplicación al casco urbano –Reforma Interior– y al previsto ensanche –Extensión de las zonas Norte y Sur–. Era un plan que, aunque tiene la hechura de un Plan General de la época, no tenía en cuenta el resto del territorio municipal. Nació incompleto.

El problema se solucionó de la manera más simple posible, que evidentemente no era la mejor. El 10 de junio de 1966 la CTU aprobó unas “NORMAS PROVISIONALES de urbanismo que regirán en los diferentes parajes del término municipal de *Dénia*, hasta tanto se apruebe el correspondiente Plan General de Ordenación Urbana”, conjunto de normas redactada en un formato doble folio o DIN A3<sup>66</sup>.

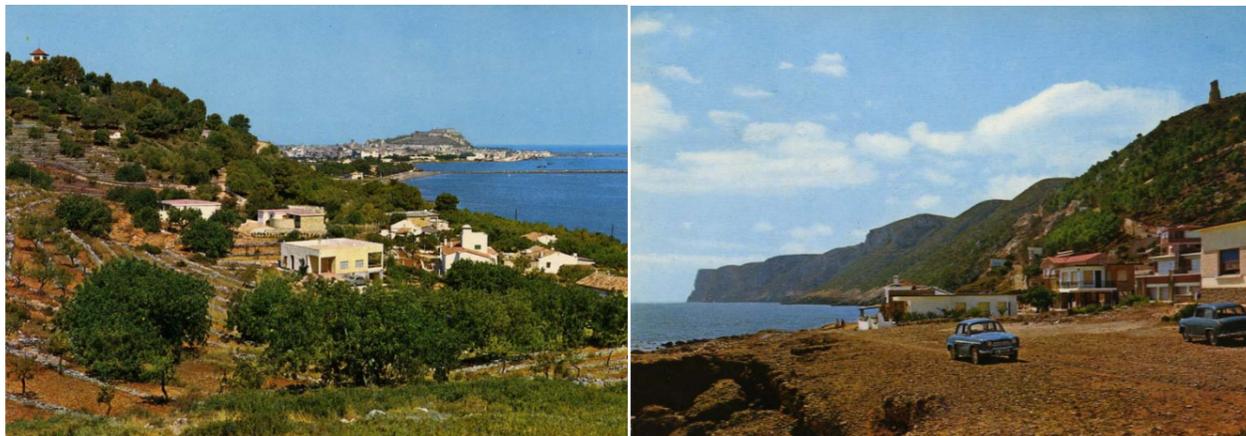
Pero si su formato era pequeño, sus efectos fueron enormes: le daba trato de urbano a todo el término de *Dénia*; las alturas eran “libres” y la edificabilidad entre 1 y 3 m<sup>3</sup>/m<sup>2</sup>, sin más limitaciones que las impuestas por las dimensiones de la parcela, las capacidades de técnicos y promotores y las imposiciones del mercado inmobiliario.

Las Normas posibilitan la edificación urbana en todo el término municipal, especialmente en las zonas costeras –*les Marines, Rotes, Deveses*, etc<sup>67</sup>–. En el corto periodo de vigencia de estas Normas (1966-1971), las zonas más apetecibles –playa, vistas, ruralidad– fueron ocupadas por pequeñas urbanizaciones, construcciones aisladas muy dispersas –chalets, bloques de apartamentos en altura–, con la sola ordenación impuesta por los caminos rurales y el parcelario agrícola.

#### 7.1.2.1 LES ROTÉS

Las Normas Provisionales, que dedican uno de sus apartados a *les Rotes*, revisten de legalidad al tipo de ocupación del territorio que se había dado hasta entonces: un patrón de desarrollo que se apoya en la infraestructura viaria rural y la parcelación agrícola. La ocupación no es el resultado de una planificación ni lleva implícita su urbanización.

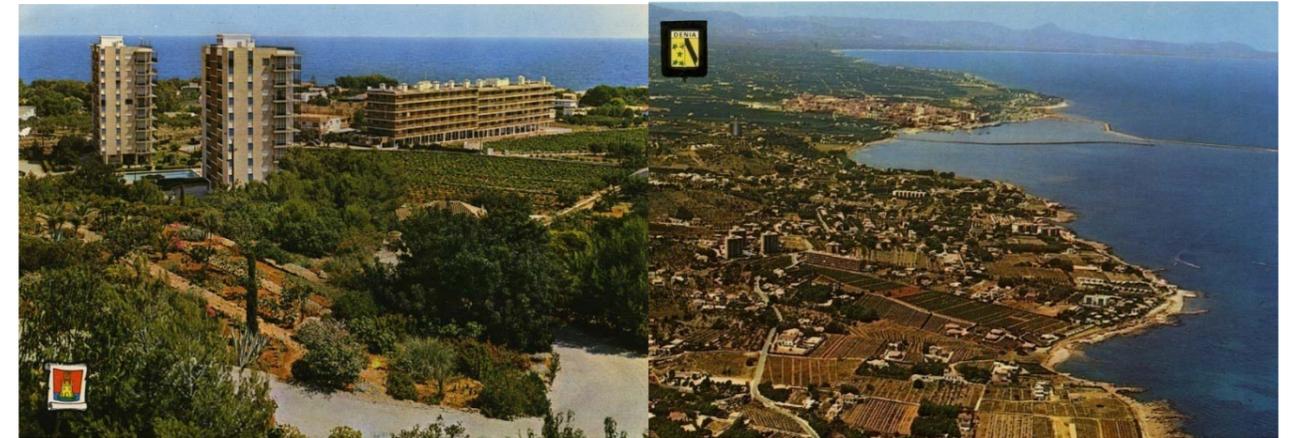
Hay, por lo tanto, una continuidad con las etapas anteriores, si bien con una gran diferencia, en sintonía con lo que sucede en la ciudad: se implantan bloques de apartamentos en altura, generalmente de 5 plantas, como los de *Sorts de la Mar, Sant Nicolau, Begimar* y la *Alhambra*, en el *caminal del Pegolí, el Trampolí, Las Viñas, Los Molinos, El Cid*, etc, si bien alguno alcanza las 13.



59-60 Dos intervenciones de la década de los 60: *Sant Nicolau*, al inicio, y *les Arenetes*, al final

66 Carece de memoria y planos.

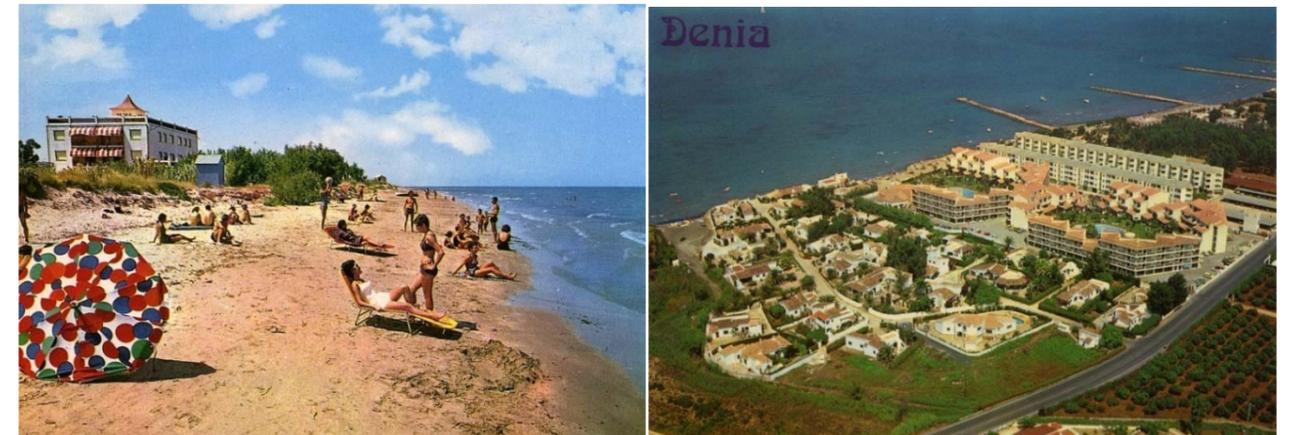
67 Curiosamente, como en el PE, tampoco figuran *La Xara, Jesús Pobre* y *La Pedrera*, lo que, indirectamente, da una idea clara de cuál es el objetivo real de estas normas.



61-62 A principio de la década de los 70 *les Rotes* estaba ocupada por chalets. Los primeros bloques de apartamentos en altura se construirán en este periodo.

#### 7.1.2.2 LES MARINES

Similar planteamiento sucede en *les Marines*: caminos rurales y parcelación agraria son los patrones de ocupación del territorio, si bien será la carretera de *les Marines*, cuyo trazado llega ya (1976) hasta el *Assagador dels Molins*, el eje vertebrador del gran desarrollo urbano. La ausencia de



63-64-65-66 Primeras urbanizaciones de *les Marines*: apartamentos Tetom, Villas Ferrer, en primer plano y apartamentos Nova Dénia.

planificación provoca una gran discontinuidad en la ocupación, seguramente en función de la propiedad del suelo, que a modo de “manchas” aisladas ocupa la primera franja en contacto con el mar. Estas manchas pueden tener una lectura complementaria: se forman en las áreas de influencia de los municipios o poblaciones vecinas. Así el *Molins* sería la playa de *Pedreguer-la Xara*, *Estanyó-Alberca*, la de *Ondara*, *Deveses*, la de el *Verger* y *Racons-Santa Anna*, la de *Pego*.

En origen coexisten tres tipos de edificaciones, la vivienda unifamiliar aislada, bien de promoción particular, bien formando pequeñas agrupaciones, la vivienda adosada o bungalós, y el bloque de apartamentos en altura, que rápidamente se impondrá, tanto en esta etapa como en la posterior, dado que las Normas provisionales asignan una edificabilidad de hasta 3 m<sup>3</sup>/m<sup>2</sup> y la demanda de apartamentos era creciente.

Muchas de estas primeras intervenciones de bloques en altura se distinguen por la ocupación a la totalidad de la parcela, salvo los retranqueos a lindes, lo que conlleva la ausencia de espacios comunes, que se “trasladan” a la playa, lugar público por excelencia.

### 7.1.2.3 RESTO DEL TÉRMINO

Las Normas posibilitan la construcción en todo el término municipal, por lo que a las zonas de ocupación más temprana, como *les Rotes* o primer tramo de *les Marines*, se unen otras más al interior, puede que buscando zonas más tranquilas, de mejor vista, o en las que la repercusión del coste del suelo fuera menor. Destacan entre todas ellas las partidas *Campusos* y *Sant Joan*, en el *Montgó*, pero también en zonas más alejadas como *la Casablanca* o *Torre Carrals*. Independientemente de su ubicación, la ocupación siempre se realiza mediante viviendas unifamiliares aisladas; los apartamentos y adosados son escasos y los bloques en altura casi inexistentes<sup>68</sup>.

Respecto las infraestructuras viarias existe una sustancial diferencia con *les Rotes* y *les Marines*, lo que se da principalmente en el *Montgó*: las vías de penetración continúan siendo los caminos rurales – *Sant Joan*, *Alqueries*, *Santa Llúcia*, *Alt de Dénia a Xàbia*, etc–, pero dadas las fuertes pendientes son necesarios nuevos viales de ordenación, que siguen cuando pueden el trazado de las curvas de nivel.

## 7.2 1972-1991. EL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA<sup>69</sup> (1972)

Esta situación urbanística atípica –las Normas eran de carácter provisional– sin duda beneficiaría a gran parte de la sociedad dianense, estableciendo un incipiente mercado de suelo, pero la misma provisionalidad crearía problemas de todo tipo, por lo que inmediatamente se inicia la redacción de un Plan General de Ordenación Urbana<sup>70</sup>. El nuevo PGOU<sup>71</sup> se expone al público en el verano de 1972 y se aprueba definitivamente en noviembre del mismo año. El cambio respecto el planeamiento anterior era radical o, mejor, aparentemente radical.

El tránsito de un planeamiento (PE+NN.SS.) a otro (PGOU) debió ser caótico, lleno de dudas y miedos, como lo testimonia el elevado número de licencias solicitadas en el año 1972, previas a la aprobación definitiva de PGOU, que alcanzan alrededor de 2.000 viviendas. La *Memoria (1979-1979)*<sup>72</sup> editada por las corporaciones municipales del periodo 1970-1979 explica todo el proceso:

“Las circunstancias geo-turísticas de Denia impulsaron, hacia 1964, el desarrollo de la construcción tanto en el Casco Urbano como en el suelo rústico; y tal impulso, cada vez más acelerado, nos conducía a un caos urbanístico, situación generalizada en muchas poblaciones turísticas. La ubicación anárquica de las industrias, las urbanizaciones construidas en pleno terreno agrícola, la destrucción del paisaje y de los valores ecológicos, la densidad avara de la construcción, la ofensa permanente a la agricultura; en fin, todo este cúmulo de circunstancias

en el que, a la falta de previsión de una ordenación mínima, se añadía una fuerte especulación de los terrenos, constituía la situación real que esta Alcaldía contempló en los inicios de su mandato.

La deformación sistemática de nuestro Término Municipal, con la desproporción entre las alturas y el ancho de las calles, que las convertía en túneles, el ocultamiento tras bloques de cemento de la panorámica del Castillo desde el mismo puerto, la invisibilidad del mar desde distancias cortas porque ante él se levantaban cortinas de Apartamentos, falta total de respeto a los escasos edificios de valor histórico, ubicación de industrias dentro del Casco Urbano y otras lamentables circunstancias enrarecían el medio ambiente quedando asfixiados los valores humanísticos del paisaje y de las tierras de Denia.

Y ante tal situación y con un ambiente social totalmente adverso pues eran escasas las gentes dispuestas a aceptar una ordenación que ponía fin al libertinaje urbanístico, que racionalizaba la construcción con el paisaje, una ordenación que armonizaba la superficie, una ordenación que, en fin, devolvía a la ciudad una dimensión humanística de crecimiento, que descongestionaba el ambiente. exigiendo la creación de áreas verdes de uso público, que ha proyectado viales a nivel de tráfico previsto para el futuro - esta Alcaldía y la Corporación aprobaron el 11 de noviembre de 1972 el Plan General de Ordenación Urbana -.

Evidentemente el Plan General heredó una situación anterior inevitable y consolidada; eran los hechos consumados, eran los derechos adquiridos.

Pero supuso un freno total a la anarquía urbanística y fue el punto de arranque de la ordenación del desarrollo que Denia precisaba y que una Corporación, totalmente responsable, exigió.

Evidentemente esta política podrá ser cuestionada y lo harán precisamente aquellos que llegaron a percatarse mentalmente tarde de la situación urbanística, quienes en su frustrado protagonismo convierten la oposición en una distorsión sistemática de la realidad, los que olvidan las circunstancias socio-económicas y políticas de 1972, circunstancias en las que ordenar la construcción parecía frenarla, eliminar las alturas absurdas de edificios constituía un atentado contra el progreso, poner orden era frenar el desarrollo, orientar ese desarrollo y limitarlo, para respetar valores superiores, era atentar contra la política de pleno empleo y la propia implantación del Plan a finales de 1972, con la naciente crisis económica de 1973 conllevó para éste la acusación de ser factor causante de la crisis del ramo de la construcción, cuando lo cierto es que tal crisis sectorial era un aspecto más de la crisis general tanto de España como de Occidente.

Pero el Plan se ha mantenido siendo una Ordenación que en sucesivas etapas se ha completado con los Planes Parciales, tanto por los de iniciativa privada como por los promovidos por este Ayuntamiento, planes que se diversifican desde los planteamientos turísticos del Plan Parcial Montgó hasta el plan de asentamiento de las industrias en un polígono industrial.

La próxima adaptación del P.G. de O.U. a la Ley del Suelo implicará una perfección en las directrices de crecimiento de la ciudad, y tal adaptación indudablemente, subsanará algunos errores técnicos que la experiencia y aplicación del Plan han evidenciado; pero en definitiva esos grandes sectores del desarrollo urbanístico de Denia nacen del centro de coordenadas que estableció el Plan.”

Caos urbanístico, situación anárquica de las industrias, construcciones construidas en suelo agrícola, destrucción del paisaje y de los valores ecológicos, ofensa permanente a la agricultura, desproporción entre las alturas y ancho de las calles creando túneles urbanos, ocultamiento de la panorámica del Castillo, invisibilidad del mar oculto por cortinas de apartamentos, falta total de respeto a los edificios de valor patrimonial, libertinaje urbanístico, etc, son, según la mencionada *Memoria*, resultado del desarrollo del Plan Especial de Reforma Interior y de las Normas Provisionales, y por lo tanto carencias, defectos o problemas a resolver con la redacción del nuevo PGOU.

Pasar de una etapa de gran permisividad urbanística a otra más restrictiva, aunque hoy no lo parezca tanto, conllevaría fuertes tensiones. Se deduce también de la justificación de las directrices del nuevo Plan:

<sup>68</sup> Se localiza una edificación en altura en el cruce de las carreteras CV-724 y CV-725, a la altura de *la Xara*.

<sup>69</sup> En adelante el PGOU.

<sup>70</sup> El pretendido conjunto de planes generales de los municipios de la provincia de Alicante queda en un Plan Comarcal de la Costa Blanca, dividido en dos: norte y sur.

<sup>71</sup> Ídem redactor que el Plan Comarcal citado.

<sup>72</sup> M.I. Ayuntamiento de la Ciudad de Dénia, *Memoria (1970-1979)*. 1979

**“ESQUEMA GENERAL DE LA ESTRUCTURA URBANÍSTICA PROPUESTA:**

Puesto que el desarrollo turístico exige una localización de acuerdo con la situación de los elementos fundamentales de atracción que son en definitiva el mar y la costa, es obvio que la organización territorial del término municipal, tiene que acusar el impacto de este desarrollo previsto ajustándose a un esquema de tipo lineal, tratando al mismo tiempo de evitar una invasión indiscriminada de las posibles actuaciones turísticas hacia el interior, que además de destruir la riqueza agrícola, darían lugar a la dispersión de los servicios de urbanización con todos los problemas que esto trae consigo.

Propone pues, el Plan un esquema lineal desarrollado a lo largo de la costa, con dos zonas perfectamente diferenciadas a ambos flancos del núcleo. Una de ellas, en la playa las Marinas. la otra sería la zona de Rotas y estribaciones del monte Montgó. La delimitación de la faja costera objeto de este desarrollo turístico la establece el Plan en función de las plazas turísticas previstas y teniendo en cuenta los accidentes topográficos y los elementos de la infraestructura existente.

El Plan General de Ordenación, divide al territorio en áreas de distinto uso, estableciendo una delimitación entre las áreas urbanas (Suelo Urbano y de reserva Urbana) y las áreas rústicas:

**Zonas urbanas:** Las áreas urbanas comprenden los sectores actualmente edificados en el núcleo de Denia y además aquellas establecidas en los puntos de promoción de desarrollo urbano en los que se localizan los centros de servicios a nivel de sector turístico.

**Zonas rústicas:** Las áreas rústicas comprenden el resto del término municipal y se dividen en las siguientes zonas:

**Zona rústica de Interés turístico:** Comprende las áreas asignadas para la posible promoción del desarrollo turístico. En ella se pueden dar la edificación diseminada y también la promoción de urbanizaciones en superficies mayores de 5 Ha. mediante la redacción del Plan Parcial correspondiente.

**Zona Forestal:** Son áreas hoy destinadas a monte o improductivas, las cuales se consideró imprescindible mantener como reserva forestal y para mejorar los valores paisajísticos de la zona.

**Zona agrícola de Producción:** Comprende aquellas áreas que por su calidad agrícola o el interés de sus cultivos, es necesario proteger contra toda clase de actuaciones urbanísticas.

**Rústico Normal:** Constituye el resto del suelo rústico dedicado fundamentalmente a la explotación agrícola.

La deformación sistemática, a que anteriormente se aludía, con la invasión de áreas que interesa proteger, con la destrucción de los valores paisajísticos, con la dispersión de los servicios, al carecer de una planificación ordenada, queda resuelta con las líneas marcadas por el Plan General de Ordenación al separar las distintas áreas y establecer las distintas finalidades que de una manera sucinta se han descrito.

Es muy importante resaltar que de las 6.616 Ha. que comprende nuestro término municipal, 3.447 Ha. están comprendidas por las zonas forestal, rústico normal, y de protección agrícola en las que no se pueden permitir actuaciones sobre superficies mayores de 5 Ha. y únicamente se pueden autorizar edificaciones diseminadas, en condiciones muy restrictivas, según establece la normativa del Plan General y que, por tanto, son áreas que constituyen un conjunto de protección del territorio del término municipal.

No hay que olvidar que esta área de protección que comprende más del 50% de la superficie total, debe ser, y esa era nuestra intención, el entorno que rodee y que proteja el patrimonio paisajístico y agrícola, que caracterizan y han caracterizado siempre a nuestra ciudad y sus alrededores.

Podemos significar, a modo de ejemplo, algunos de los aspectos más positivos del planeamiento urbanístico vigente en cuanto a aprovechamientos máximos permitidos como el número máximo de plantas permitidas dentro del casco urbano que pasa de ser de 10 antes del Plan General a 6 después de éste. El volumen sufre una reducción considerable, dado que en zonas residenciales pasa a ser de 2,25 m<sup>3</sup>/m<sup>2</sup> (sic) antes del P.G.O. a 9,5 m<sup>3</sup>/m<sup>2</sup> (sic) después de éste. Siguiendo, y a título de ejemplo, con los aspectos positivos del planeamiento, conviene resaltar, de entre ellos, la variación de la superficie mínima de parcela exigible para la construcción de una vivienda unifamiliar aislada; antes del Plan General esta

parcela mínima se cifraba en 600 m<sup>2</sup>, como consecuencia de la entrada en vigor del Plan General de Ordenación Urbana la parcela mínima pasa a ser de 3.000 m<sup>2</sup>, mientras que en la zona donde se vaya a ubicar la edificación no se desarrolle un Plan Parcial de Ordenación que cuando así sea, la parcela mínima, pasa a ser de 800 m<sup>2</sup>.”

De la lectura de la *Memoria (1970-1979)* pueden deducirse las tres grandes metas del Plan:

- Un intento de racionalizar el proceso urbanístico y edificatorio.
- Potenciar el desarrollo turístico, desarrollo íntimamente ligado a la construcción.
- Asumir del planeamiento anterior la Ronda Perimetral.

Evidentemente el apartado b) predominó sobre el a) y el c), lo que a vista de hoy, supone una cierta continuidad con el planeamiento anterior, muy evidente en el desarrollo lineal de dos franjas, a norte *–les Marines–* y sur *–les Rotes* y estribaciones del *Montgó–* del núcleo urbano:

- La calificación de suelo urbano, ordenado a todos los efectos, en *les Marines –*franja delimitada por el casco urbano, la carretera de *les Marines* y el *barranc de l’Alter–* y *les Rotes –*franja delimitada por *Sant Nicolau*, la carretera de *les Rotes* y la urbanización Las Viñas.
- El resto de *les Marines*, *les Rotes* y estribaciones del *Montgó* se califican con suelo Rústico de Interés Turístico, artimaña urbanística mediante la cual un suelo calificado de rústico –no urbanizable, por tanto– devenía suelo urbanizable, cuando no urbano, por la mera aprobación de un Plan Parcial. En cualquier caso la vocación de este suelo, según el Plan, era la de urbano como lo evidencia la asignación de Centros comerciales, repartidos a lo largo de la costa *–les Deveses*, la *Punta de l’Almadrava* y *els Molins–* y Servicios especiales *–les Bassetes–*, y el devenir urbanístico.

Pero también existen sustanciales diferencias con el planeamiento anterior, que pueden ser debidas a la legislación vigente, a los técnicos redactores, a los promotores, políticos o a cambios sociales:

- Se asignan 5 zonas verdes en el perímetro del Casco urbano, cuatro de ellas inviables por estar dentro de la línea marítimo-terrestre o sobre equipamiento escolar. La quinta se consolidará como equipamiento deportivo.
- Se crea un polígono industrial, al oeste de la población, en la partida *Madrigueres*, delimitado al norte por la carretera de *Ondara (CV-725)* y al sur por el *camí del cementeri*, evidenciando el interés municipal, y en parte de los empresarios industriales, de extraer la industria ubicada en el casco urbano, focos molestos que en determinadas zonas deberían tener problemas de abastecimiento y carga<sup>73</sup>. Dentro del casco urbano el nuevo Plan no califica ninguna zona expresamente como industrial, pero si permite su uso<sup>74</sup>.
- Se crea una gran área denominada Servicios Especiales, al oeste de la población, donde confluyen las nuevas líneas ferroviarias *Carcaixent-Dénia* y *Alacant-Dénia*. Con ello desaparecerían, en teoría, los dos trazados ferroviarios que cruzaban o bordeaban la población y sus instalaciones, permitiendo la rápida ocupación de *Torrecremada-avda.*

<sup>73</sup> Interés que no alcanzó a encauzar su desarrollo real como tal polígono, como ya se estaba haciendo en el resto del estado: adquisición pública del suelo, ejecución también pública de la obra de urbanización, venta de las parcelas a promotores/empresarios interesados.

<sup>74</sup> El P.G.O.U. subdivide la industria en tres categorías:

1ª categoría: actividades sin molestia para las viviendas.

2ª categoría: actividades molestas compatibles con la vivienda.

3ª categoría: actividades incompatibles con la vivienda.

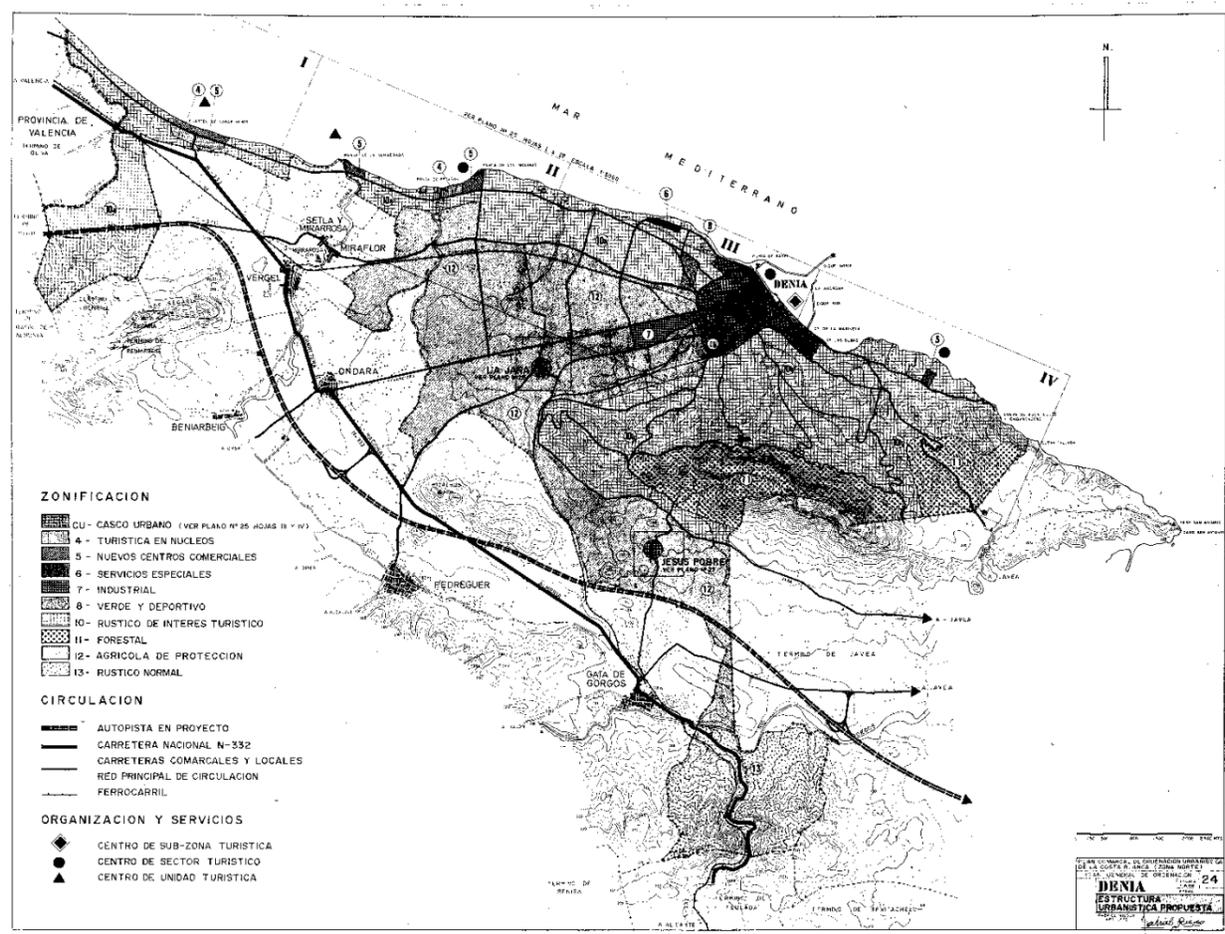
Estas industrias se podían ubicar en las diferentes zonas del casco de la siguiente forma:

- Casco antiguo: 1ª categoría
- Casco actual: 1ª y 2ª categoría
- Expansión del casco:
  - Sub-zona 3a: 1ª y 2ª categoría
  - Sub-zona 3b: 1ª, 2ª y 3ª categoría
- Turística en núcleos: 1ª categoría

Las sub-zonas 3a y 3b coincidían básicamente con las zonas Industrial y de Tolerancia industrial del Plan Especial de Reforma Interior y Extensión.

d'Alacant y la conexión fallida de *el Saladar* con el puerto y la carretera de *les Rotes* (CV-736). Esta macro propuesta no se llevó a cabo<sup>75</sup>.

- Se reducen ligeramente las intensidades de edificación y se rebajan las alturas en el consolidado urbano, que no superarán la 6 alturas.
- Se prevé un viario en el medio rural, de comunicación del exterior con las urbanizaciones existentes y las proyectadas, la mayoría de ellas de ensanche y adecuación de las existentes, pero también de nuevo trazado como la prolongación de la carretera de *les Marines* desde *els Molins* hasta el río *Racons*, límite de término.
- El interior del término, alejado de la costa y de las estribaciones del Montgó, se califica como rústico, con tres niveles:
  - o Rústico normal, sobre suelos no productivos –ambos lados de la N-332 a su paso por la Garganta de Gata.
  - o Rústico forestal, suelos no productivos de posible explotación forestal –cumbre del *Montgó*.
  - o Rústico de protección agrícola, suelo muy productivo –el *Pla de Dénia*.



67 Plan General de Ordenación Urbana (1972)

75 No existen medidas de gestión urbanística que permitieran la obtención pública de esta gran extensión ( 28 Ha) de suelo dotacional.

### 7.2.1 DESARROLLO DEL PGOU

El PGOU de 1972 no presenta ordenación detallada, sino que plantea una zonificación y las infraestructuras territoriales<sup>76</sup>. Se desarrolla urbanísticamente mediante Planes Parciales, que determinan la ordenación detallada, a la vez que, en este caso, transforman el suelo Rústico de Interés Turístico en Suelo Urbano. Pero también se desarrollan mediante las obras públicas, cuyo caso paradigmático sería la carretera de *les Marines*.

#### 7.2.1.1 RONDA DE LES MURALLES

Según la *Memoria (1970-1979)* la obra se acomete para eliminar un foco de chabolas adosadas a la muralla del recinto norte de la ciudad y poner esta en valor, lo cual si bien es cierto, y de hecho se promovió en su entorno el grupo de las 65 viviendas<sup>77</sup>, se intuye que la finalidad de la actuación era otra.

El Plan Especial de Reforma Interior y Extensión de 1966 calificaba a la zona ubicada al norte de la ciudad, como Industrial y de Tolerancia Industrial. La ocupación fue rápida, por edificios residenciales –grupo San Andrés– e industriales, asentados alrededor de *camí del Llavador*, previa a la ejecución de cualquier infraestructura<sup>78</sup>. Era urgente acometer la urbanización de la *Ronda de les Muralles*, que permitía el acceso a viviendas e industrias y el asentamiento de nuevas, pero también el acceso al nuevo Instituto Técnico ubicado en la cantera del castillo, al barrio de *Baix la Mar* o a *les Marines*, sin cruzar la ciudad. En la misma actuación se eliminaban 15 chabolas y se recuperaba un tramo de casi doscientos metros de lienzos y torres del recinto amurallado de la ciudad.

En 1973 se redactó el proyecto de urbanización, finalizando las obras al año siguiente; el nuevo vial, que seguía el trazado del *Camí de ronda del Castell* se elevó en su tramo central más de 1 metro sobre el terreno, seguramente para posibilitar el correcto drenaje de la zona.

#### 7.2.1.2 DESAPARICIÓN DE LA LINEA FÉRREA GANDIA-DÉNIA

El P.G.O.U. preveía el traslado de las líneas ferroviarias *Carcaixent-Dénia* y *Alacant-Dénia*, al oeste de la ciudad en una única estación, posibilitando la conexión de *Alacant* y *València* a través de las instalaciones de *Dénia*<sup>79</sup>.



68 La estación de Dénia el día del cierre de la línea Carcaixent-Dénia

76 Se asemeja a los Planes Estructurales de la vigente LOTUP y a la ordenación estructural derivadas de las anteriores leyes urbanísticas valencianas: LRAU (1974) y LUV (2005).

77 En 1972 se promueve por parte del Instituto Nacional de la Vivienda el grupo de las 65 viviendas (proyecto de Fernando Cerveró Barbolla, arquitecto) con la finalidad principal de absorber a los habitantes de las 15 chabolas. Debido a diversos problemas las viviendas no se adjudicaron hasta 1977.

78 Las consecuencias: el grupo San Andrés se inunda a la mínima precipitación, fruto de la improvisación de la determinación de su rasante, que ha quedado deprimida respecto al entorno, urbanizado más tarde.

79 El diseño del PGOU es curioso, ya que lo que se dibuja son dos terminales adosadas y no una estación pasante, lo que hubiera sido lo lógico ya que el material móvil era en buena parte remolcado y la gestión de ambas líneas era ya única: FEVE.

El proyecto nunca se llevó a cabo. Al contrario, en 1974 se suprime el tramo entre *Gandia* y *Dénia*, justificándose por la nula rentabilidad de la línea. La supresión supuso para la ciudad la disponibilidad de unos terrenos céntricos, la eliminación de pasos a nivel, el ensanche de la *avda. de Alacant*, etc, lo que favoreció la comunicación entre el núcleo histórico y el sur y oeste de la ciudad. Pero *Dénia* quedó incomunicada por tren con el norte del país, potenciando los problemas de una ciudad ubicada en *cul-de-sac*.

#### 7.2.1.3 CARRETERA DE LES MARINES

La carretera de *les Marines* es el eje vertebrador que posibilita el desarrollo de la zona. Aparte de numerosas razones lo evidencia también la gran inversión que se realiza en la mejora de esta infraestructura. A través de la *Memoria (1970-1979)* podemos relacionar las obras realizadas:

- 1971. Acondicionamiento y ensanche (Km 0-3,16).
- 1972. Desdoblamiento.
- 1976. Mejora del firme (Km 0-5,60)
- 1976. Mejora del firme (Km 5,60-*Assagador dels Molins*)
- 1976. Eliminación de curva peligrosa en *els Molins*.
- 1977. Acondicionamiento de arcenes.

Pero la obra más importante es la prolongación de la carretera desde el *Assagador dels Molins* hasta el río *Racons*. En 1972 el Pleno de la Corporación acordaba prolongar la carretera hasta el límite del término con un ancho de 12 metros, a la vez que conectarla con la N-332; en 1974 se inauguraba: con ello toda la franja costera norte del término de *Dénia* quedaba “vertebrada”, preparada para cumplir los objetivos del PGOU. También *Dénia* mejoraba la comunicación con el norte, sin necesidad de cruzar las poblaciones de *el Verger* y *Ondara*, utilizando una carretera cuya finalidad principal era la de comunicar las diferentes urbanizaciones costeras, a la vez que permitir otras nuevas.

#### 7.2.1.4 SALADAR-TORRE CREMADA-CAMÍ DEL LLAVADOR: SUSTITUCIÓN EDILICIA Y OCUPACIÓN DE SOLARES

El PGOU y su desarrollo mediante el Plan Parcial del Casco Urbano y Área de influencia consolidan la intervención en estas áreas. Mientras que al norte de la población la intervención es de nueva planta, ocupando un espacio en general libre de edificaciones, de baja altura (2-3 plantas), combinando la edificación industrial con la residencial, al oeste y sur, la edificación de nueva planta se realiza sobre los escasos solares libres pero, sobre todo, mediante la sustitución de edificación de muy baja altura, de una y dos plantas por otra de media altura, entre 4 y 6 plantas.

Se formaba así una corona de bloques que abrazaba y constreñía al núcleo urbano, preludio de la gran corona que se formará en la etapa siguiente bajo el auspicio del PGMU de 1990/92.

#### 7.2.1.5 LAS INICIATIVAS DE URBANIZACIÓN: LOS PLANES PARCIALES

El PGOU se desarrolla mediante Planes Parciales, de iniciativa pública y privada. En el caso de *Dénia* las iniciativas públicas se limitan a un mero papel de coordinación: se redacta el Plan Parcial por el Ayuntamiento, pero la falta de financiación para su desarrollo y, lo que es peor, la no delimitación de ámbitos de gestión, conlleva que sea la iniciativa privada la encargada de desarrollar el planeamiento sin un control excesivo, gestión que se reduce a lo mínimo: la cesión de viales...cuando no queda más remedio. Las iniciativas privadas no se limitan a la ordenación, incluso se diría que no es el aspecto más importante, sino que pretenden transformar el territorio: urbanizarlo, mejor semiurbanizarlo, y venderlo, edificado si puede ser, o no.

La *Memoria (1970-1979)* no detalla porqué determinados planeamientos se abordaron desde la administración, que si bien se puede justificar en determinados planes –Polígono industrial y Casco Urbano– es de difícil justificación en otros –Monte *Montgó*.

#### 7.2.1.5.1 PLANES PARCIALES DE INICIATIVA PÚBLICA

##### PLAN PARCIAL DE LA ZONA INDUSTRIAL (1973).

Si bien el plan es de iniciativa pública, se intuye la participación de los empresarios del juguete, alguno de los cuales formaban parte de la Corporación Municipal.

Antes de la aprobación de este plan la industria juguetera *dianense* estaba desperdigada por todo el núcleo histórico y las periferias de los siglos XIX-XX, ocupando plantas bajas y almacenes de uva pasa. En los últimos años la industria se había agrupado en pequeñas concentraciones como las del *Raset*, la *avda. de València*, tramo urbano del *camí de Gandia*, *Saladar*, *camí de les alqueries*, etc; y a partir de 1966 la zona norte, entre el *camí del Llavador* y la *avda. de València*.

En 1971 se produce un hecho importante, la formación de la agrupación de empresas jugueteras JUYARCO (Agrupación Intersindical de Juguetes y Artículos Complementarios). Su finalidad era la de aglutinar compras para conseguir buenos *rappels* y promocionar las ventas. Probablemente entre sus metas también figuraba la de establecer un polígono industrial para el sector juguetero e industrias afines y complementarias. En 1973, el mismo año en que se aprueba el PP, había adquirido 5,50 Ha y las había repartido entre sus socios a precio de coste. En los siguientes años se trasladan las empresas más importantes del sector: Viuda de J. Simó, Javitoy, Maytu, Nober, Mach, Estrela, Ramís, Camps, Cayro, Caselles, Aura, Esteban Giner S.L., etc.

Una de las ventajas del Polígono era su ubicación: bien comunicado por la carretera de *Ondara* (CV-725), al norte, y en contacto con la nueva línea de ferrocarril *Carcaixent-Dénia*, que se presumía de vía ancha. Sin embargo el éxito de la operación se vio empañado por diversas circunstancias, algunas totalmente ajenas. Sin duda la más importante es la crisis de 1973: en el mundo occidental se produjo una gran crisis económica denominada del Petróleo, provocada por la negativa de los países productores a vender petróleo a los aliados de Israel (Estados Unidos y sus socios europeos). Coincidió esta crisis con la muerte del dictador Francisco Franco y los años de incertidumbre política de la transición; pero existe otra causa: las plusvalías que genera el consolidado mercado del suelo y el proceso edificatorio eran muy superiores a los que generaba la industria del juguete, lo que supondrá la no renovación de la industria cuando no el cierre y, aunque, en 1986 ingresó España en la Comunidad Europea, después de un largo proceso de acercamiento, lo que fortaleció la economía española mediante la inversión extranjera y la modernización del tejido empresarial, era tarde para la revitalización de la industria juguetera *dianense*.



69 El Polígono Industrial (7) al oeste de la población, según el PGOU de 1972.

Ni la ordenación ni la urbanización del polígono son modelos a seguir. La ordenación la configuraban las estructuras viarias existentes, la CV-725 y el *camí del Cementeri*, con viales de unión entre ambas. El *camí de les Madrigueres*, camino rural que lo cruza parcialmente de este a oeste, se mantuvo a todos los efectos. La urbanización fue, y sigue siendo, deficiente: no se acondicionaron los viales perimetrales a la nueva realidad urbana, ni el reparto de parcelas en 1973 y la inmediata construcción de las naves industriales estuvieron acompañados de la urbanización de los viales internos. En general la poca sección de los viales, la urbanización parcial a tramos o la falta de urbanización en algunas zonas, muestran todavía hoy un conjunto inacabado con síntomas puntuales de degradación.



70 El Polígono Industrial antes de 1986.

#### PLAN PARCIAL DEL CASCO URBANO Y ÁREA DE INFLUENCIA (1976)

El PGOU carecía de ordenación pormenorizada. El problema en el casco urbano se intenta resolver mediante la redacción del PP del Casco Urbano y Área de Influencia.

El PP desarrolla el esquema de zonificación e infraestructuras del PGOU, con una ordenación a grandes rasgos heredera del P.E. de Reforma Interior y Extensión de las Zonas Norte y Sur de *Dénia*. Presenta similitudes y grandes diferencias con el Plan Especial.

Respecto del núcleo histórico, que subdivide en dos zonas –Casco antiguo y Casco actual–, se conserva su trazado, salvo algunas regularizaciones de alineaciones como consecuencia de la supresión de la línea ferroviaria *Carcaixent-Dénia*.

El PP asume la propuesta de Vía Focense o Ronda Perimetral del P.E., vía que teóricamente estructura el ensanche, por lo que junto las preexistencias urbanas –viales, construcciones– la solución formal del ensanche era, a grandes rasgos, coincidente; sin embargo presenta sustanciales diferencias:

- Se elimina, aunque tímidamente, su carácter perimetral totalmente exterior al desarrollo urbano, al prever pequeñas extensiones exteriores a ella.
- Pero quizás lo que más llama la atención de la “ordenación” propuesta es su deficiente ordenación. El Plan Especial de 1966 proyectaba entre el casco urbano consolidado y la Vía Focense un ensanche con enormes e inviables manzanas, sobre todo al norte y oeste. Sin embargo el PP de 1975 proyectaba un sinfín de calles que configuraban reducidas y quebradas manzanas, cuya única justificación podría ser las preexistencias edilicias, que, sin embargo, no se aprecian en la cartografía.

Sin duda la deficiente ordenación se evidencia, sobre todo, en los nuevos ensanches externos a la Vía Focense, al norte –playa del *Cagarritar*–, oeste –*Torrecremada*– y sur –desde la Vía Focense al *barranquet de Miro*–, en los que no se intuye ningún patrón de ordenación o vector de desarrollo. Destaca desfavorablemente el área de *Torrecremada*, cuya ordenación viaria surge de un mixto de caminos rurales y viales de nuevo trazado, en una zona sin preexistencias condicionantes, cuyo resultado son enormes e irreales manzanas.

- Llama la atención la ausencia de plazas urbanas propiamente dichas<sup>80</sup>, de tal forma que las tres plazas del núcleo histórico –Major, del Convent y la Glorieta– continúan siendo las únicas plazas de la población. Y también la deficiente planificación de las zonas verdes, que el PP aumenta respecto el PE, pero unas continúan siendo inviables –playas norte, el *Cagarritar*, y sur, la *Marineta Cassiana*; gran parte del puerto; zona deportiva del *Rodat*–, y otras residuales o totalmente rodeadas por el tránsito rodado.

Sin embargo la característica (negativa en este caso) más acusada del PP es la ausencia de determinaciones de gestión, ausencia que hace que el PP sea más un dibujo que un Plan propiamente dicho.

Con sus defectos, más que virtudes, este PP regirá los destinos urbanísticos del casco urbano y sus ensanches hasta la aprobación del nuevo PGMO en 1990/92



71 Planos P.P. del Casco urbano

<sup>80</sup> En las zonas de nuevo desarrollo el PP prevé, mediante el artificio de quebrar las alineaciones puntualmente, multitud de pequeños ensanches viarios, que a modo de remedo de pequeñas plazuelas, poco o nada agradecidas al quedar en “cul de sac”.

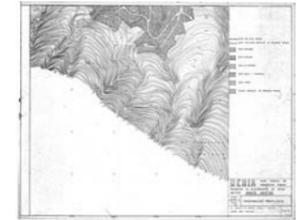
PLAN PARCIAL MONTE MONTGÓ (1976)<sup>81</sup>

El Plan abarca casi toda la falda norte del Montgó (716 ha), y divide sus enclaves en:

- Extensiva
- Intensiva, en varias manzanas aisladas, más numerosas en cotas bajas.
- Servicios, id.
- Social y deportiva, id.
- Verde
- Planes parciales de promoción privada<sup>82</sup>

La principal característica de la ordenación propuesta es la intensidad del tapiz que se dibuja, con una desorientadora maraña de viales estrechos, condicionados por la topografía y las preexistencias edilicias, cuya única finalidad parece ser la explotación al máximo del suelo para viviendas unifamiliares aisladas. Otro sería la ubicación de gran parte de las zonas verdes en barrancos y aledaños. Y también, siguiendo una tradición del planeamiento dianense: la falta de determinaciones de gestión.

Con la aprobación definitiva del PP, el 9 de abril de 1976, todo el ámbito del Plan quedaba calificado como suelo urbano, preparado para la edificación con el único trámite de la obtención de la licencia. El resultado es una zona semi-urbanizada (viales sin aceras, falta de instalaciones—alumbrado público, alcantarillado—, zonas verdes no ejecutadas, etc), laberíntica (las únicas referencias son la pendiente y la visión del mar en el horizonte) y des-equipada, pues la poca densidad y las dificultades para la movilidad (rodada y peatonal) han alejado al comercio, incluso el de uso diario (panaderías, colmados, pequeños súper), que no se han instalado en el ámbito hasta hace bien poco, y cuando lo ha hecho ha sido en los bordes en contacto con el núcleo urbano.



72 Planos de ordenación del Plan Parcial Monte Montgó

PLANES MUNICIPALES NO APROBADOS (*la Xara, Jesús Pobre, les Deveses, Molins-Alberca-Almadrava, les Rotes*)

Según la *Memoria (1970-1979)* los Planes Parciales de *la Xara* y de *Jesús Pobre* se redactan a iniciativa de “los vecinos y el Sector de la construcción”. Se aprueban provisionalmente por la Corporación el 28 de marzo de 1979.

No tenemos referencias de los Planes Parciales de *les Deveses* y *Molins-Alberca-Almadrava*. Sabemos, según la *Memoria (1970-1979)*, que el primero afectaba una superficie de 26,6 Ha y el segundo 54,37 Ha.

Seguramente el Plan Parcial de *les Rotes* pretendía emular al contiguo P.P. Monte *Montgó*, pero “al ser una zona ya muy poblada y por tanto con poco campo para la construcción... se creyó necesario cambiar el destino de la redacción de los planes en las playas abiertas al turismo con la realización de la nueva carretera de Las Marinas y que eran, por tanto, prácticamente terrenos vírgenes para el turismo...”<sup>83</sup>

Ninguno de estos planes se aprobó definitivamente. Los recién legalizados partidos políticos se oponían a la forma de actuar anterior. Los tiempos políticos habían cambiado.

7.2.1.5.2 URBANIZACIONES DE INICITIVA PRIVADA

El PGOU se desarrolla también con planes parciales de iniciativa privada repartidos por todo el término. El listado es extenso y, como puede apreciarse, la mayor parte (10) de ellos (16) se sitúan en el litoral de *les Marines*<sup>84</sup>, sin que, sin embargo, su superficie (82,3 Ha) sea la mayor, pues los del entorno del *Montgó* y *Segària* (Marquesa, Mitchans, Monte Pego) suman 239,3 Ha, y solo uno de ellos se sitúa cercano al núcleo urbano: Suertes del Mar (5,8 Ha). En total la iniciativa privada “ordena” 327 Ha, en su mayoría suelo Rústico de Interés Turístico.

	LES MARINES	OTROS	SORTS
Suertes del Mar (1974)	5,30		5,80
Bovetes (1974)	6,70		
Denia-Mar (1974)	7,50		

<sup>83</sup> M.I. Ayuntamiento de la Ciudad de Dénia, *Memoria (1970-1979)*. 1979

<sup>84</sup> Siguen un patrón ya conocido: pequeñas o medianas actuaciones descoordinadas por completo respecto de las otras, sin otra relación que la ctra. de *les Marines*.

<sup>81</sup> Es curioso que la *Memoria (1970-1979)*, que en general aporta numerosos detalles y justifica y publicita todas las actuaciones, solo le dedica 4 líneas a un plan tan importante,

<sup>82</sup> El PP trata igual al aprobado definitivamente: San Nicolás (1972), de otros en ese momento en trámite de aprobación como los de Marquesa (1974), Quijote II (1974), la Florida (1974), Campusos-San Juan (1974), Altomira I y II (1976), creando cierta confusión.

El Palmar (1974)			
La Marquesa (1974)		82,70	
Mitchans (1974)	22,60	5,20	
El Retiro (1975)	10,50		
La Marjal (1975)	5,40		
Denia-Mar II (1976)	4,70		
Denia Park (1977)	5,70		
Costa de la calma (1977)	5,90		
Les Deveses (1978)			
Monte Pego II (1979)	8,00	49,20	
Caudeli (1981)			
Marquesa VI (1981)		75,50	
Monte Pego III (1988)		26,70	
	Σ	82,30	Σ 239,30
	ΣΣ		Σ 5,80
			327,40 Ha

### 7.3 1992-2008 UN FINAL EXPLOSIVO

Esta etapa se caracteriza por:

- 1) una desbordante actividad inmobiliaria, hecho que no afecta sólo a Denia, sino que es común, con escasas variaciones, a todo el estado, actividad que se retroalimenta y llega a formar una enorme burbuja financiero-inmobiliaria que, tras la quiebra de la financiera estadounidense Lehman Brothers, pincha en un triste colofón.
- 2) la coexistencia con un nutrido conjunto legal y normativo: LRAU 1994, LOTyPP 2004, LUV 2005, acompañado de otro de planeamiento general municipal: PGM 90/92 y PGT 05/07, con la particularidad de que este conjunto actúa como comparsa de la primera, especialmente el planeamiento municipal.

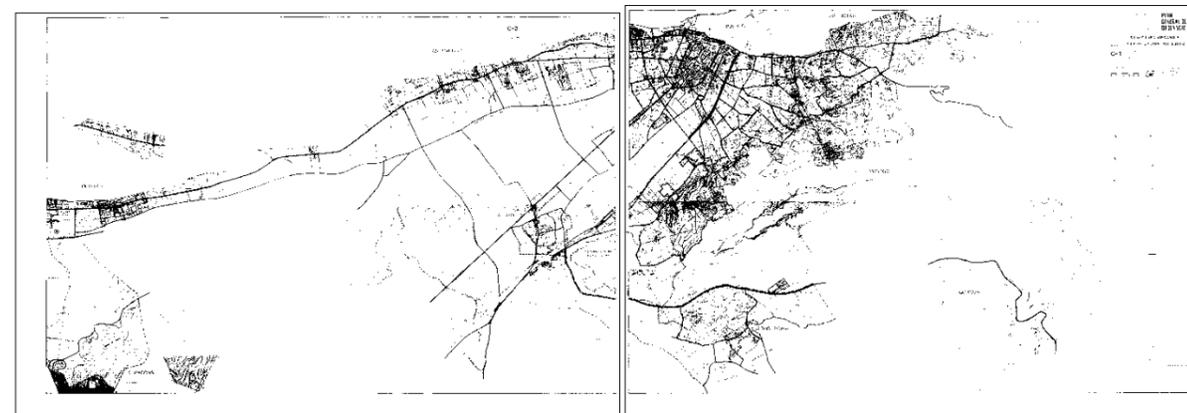
Esta actividad se hace patente en todos los ámbitos, desde el núcleo urbano, que se rodea de un cinturón inmobiliario moderno, al relleno de huecos en Les Marines, Rotes y Montgó, etc, etc, y también en las dotaciones e infraestructuras: CV725; Puerto, Hospital, etc.

#### 7.3.1 EL PLAN GENERAL MUNICIPAL DE ORDENACIÓN<sup>85</sup>1990/92 + PLAN GENERAL TRANSITORIO<sup>86</sup> 2005/07<sup>87</sup>

<sup>85</sup> En adelante el PGM. Aprobado por acuerdos de CTU 15.06.1990 y 25.07.1990. Texto Refundido publicado por Resolución de 22.06.1992. Anulado por sentencia TSJ 23.09.1994, confirmada por otra del TS de 17.04.2000. Aprobado nuevamente por Resolución del Conseller de 26.09.2000., fue anulado de nuevo por sentencia del TSJ 07.06.2003.

<sup>86</sup> En adelante el PGT. Aprobado por Resolución del Conseller de 27.12.2005. Prorrogada su vigencia varias veces: 07.01.2008; 22.12.2008; 07.07.2009; 11.07.2011. Anulado por sentencia TSJ 22.09.2008, confirmada por sentencia TS 13.09.2012.

<sup>87</sup> El tratamiento conjunto tiene una explicación: El PGM se anula por sentencia del TSJ de 07.07.2003 y provoca que la administración autonómica tenga que venir, urgentemente, en auxilio de la municipal dictando el PGT en el 2005, rectificándolo en el 2007. Este PGT suspende buena parte del suelo urbanizable, pero deja casi como estaba al suelo urbano: en definitiva, para esos momentos en los que la crisis ya aparecía por el horizonte y hacía retraerse a iniciativas de envergadura, el PGT es una mera continuación del anterior. Por otra parte, el PGT apenas si tiene desarrollo pues el único planeamiento que lo completa es el Plan Especial de *Madriqueres Nord*, 2008, que es realmente una modificación del PGT, pues este ámbito, vacante de usos urbanos propiamente dichos y sin urbanización, había -sorpresivamente- merecido la calificación de urbano en el PGM y también en el PGT.



73 Planos de clasificación del suelo del PGM de 1992

El periodo se abre con la aprobación del PGM. Este Plan General, redactado en base a la ley del suelo estatal de 1975/76 facilita considerablemente, en buena parte del territorio dianense, la actividad inmobiliaria, pero lo hace de una forma tan flexible y carente de las más mínimas contraprestaciones que hoy<sup>88</sup> casi se podría considerar poco menos que escandalosa.

Pero es el Plan que consolida definitivamente la división territorial iniciada anteriormente, por la que cabe distinguir:

- Núcleo Urbano
- Núcleos secundarios<sup>89</sup>:
  - La Xara
  - Jesús Pobre
- Les Marines-Deveses
- Les Rotes
- Montgó
- Sorts
- Diseminado

#### 7.3.1.1 DESARROLLO DEL PGM: INICIATIVAS DE URBANIZACIÓN

Aunque el Plan oferta suelo clasificado como urbano, calificado y ordenado en una cuantía más que excesiva<sup>90</sup>, esta llega a quedarse corta para la demanda derivada de la actividad desbocada y "burbujeante", y llega a planificarse y desarrollarse una apreciable cantidad de suelo urbanizable:

<sup>88</sup> También entonces: compárese este Plan General con los contemporáneos de este mismo entorno cultural; v.g.: Alicante, SvDR, etc.

<sup>89</sup> Cada uno dotado de su dinámica propia.

<sup>90</sup> Clasifica como suelo urbano, y lo dota de ordenación pormenorizada y sin incluir en unidades de actuación/ejecución -es decir, preparado para la concesión de licencias de edificación, acompañadas o no de exigencia de obra de urbanización, pero referida solo a la parcela sobre la que se actúe-, a una cuantía de suelo (1.726 Ha) que excede del máximo que podría derivarse de la consolidación del planeamiento anterior. Este aspecto se ve muy claro en *Marines-Deveses*, en donde es posible cartografiar con rigor este exceso:

Actuación	año aprobación	Superficie Ha		
		Marines-Deveses	diseminado	entorno núcleo urbano
La Plana	1992			7,50
El Datiler	1994	4,90		
M32.2	1995	3,70		
El Sueño	1996			8,90
Retiro Beach	1996	3,20		
La Sella	1998		10,30	
La Giralda	1999	5,50		
Les Brises	2001	5,10		
Los Pomelos	2003			0,60
Σ		17,3	10,30	17,00
Total				44,60 Ha

que, no obstante, queda muy lejos de las del periodo anterior, pero quebrándose la tendencia de los periodos anteriores, pues el entorno del núcleo urbano (El Sueño, Los Pomelos, La Plana) tiene tanta o más importancia superficial como les *Marines-Deveses*.

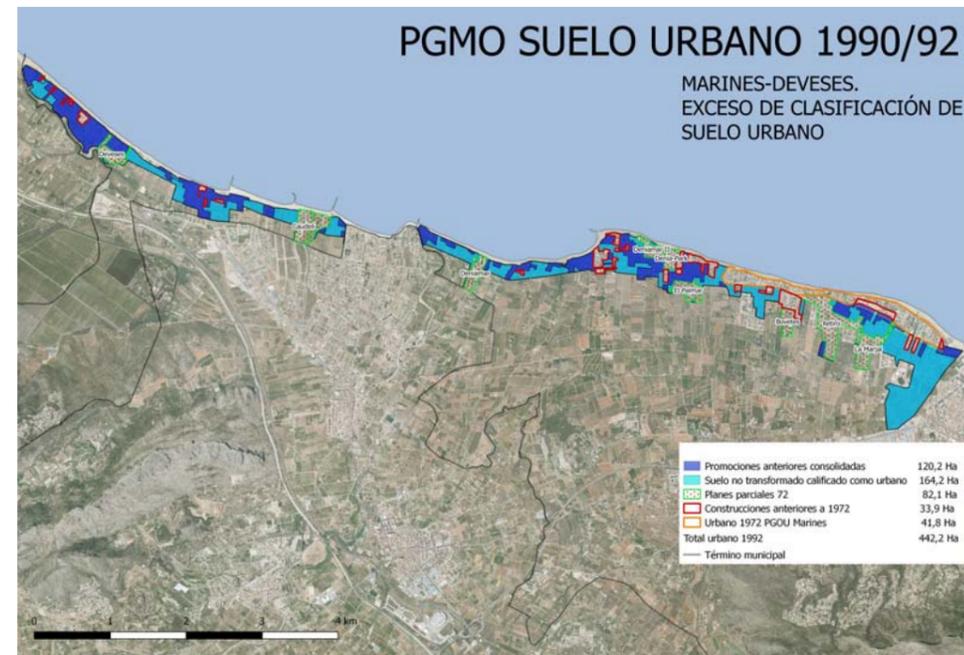
### 7.3.1.2 EL DESARROLLO DEL CASCO URBANO: LA CORONA

Los últimos años de vigencia del PGMO y los primeros de su secuela, el PGT, coinciden con una nueva etapa de desarrollo económico, que conlleva el urbanístico y, en el núcleo urbano, propicia la aparición de una nueva pieza: la Corona. No es un fenómeno urbanístico nuevo, pero presenta características individualizables: es una actuación periférica y perimetral a la ciudad consolidada que la rodea a modo de “corona”, mediante edificios de mediana altura de 5/6 plantas (B+4/5) con sótano, generalmente, y ático. El trazado deriva del previsto por el PP casco Urbano y Zona de Influencia pero limpiado de sus caprichosas alineaciones por el PGMO 90/92. La diferencia con otras promociones de alturas similares radica en que es una zona mixta que participa de las características de dos zonas diferenciadas, el casco urbano y *les Marines* o *Sorts de la Mar*. Respecto del casco urbano, la

proximidad conlleva que parte de las viviendas sean de 1ª residencia; respecto de *les Marines* o *Sorts de la Mar* participa en que las promociones presentan en su interior amplias zonas con equipamiento privado –jardín, piscina, etc– y no quedan alejadas de las playas.



74 Vista de Dénia. Ca. 1980, antes de la ejecución de la Corona.



PGMO Suelo Urbano 190/92 (Andrés Alemany)

De un total de 442 Ha que el PGMO clasifica como urbano pueden justificarse: 41,8 Ha urbano PGOU72; 33,9 Ha enclaves desarrollados con anterioridad a 1972; 82,1 Ha Planes Parciales de desarrollo del PGOU72; 120,2 Ha de promociones consolidadas según cartografía 1990; total 278,0 Ha. Quedan 164,2 Ha (37,1%) de suelo no transformado que se clasifica por el PGMO directamente como suelo urbano. En todo el TM este exceso puede cuantificarse en ca. 250 Ha.



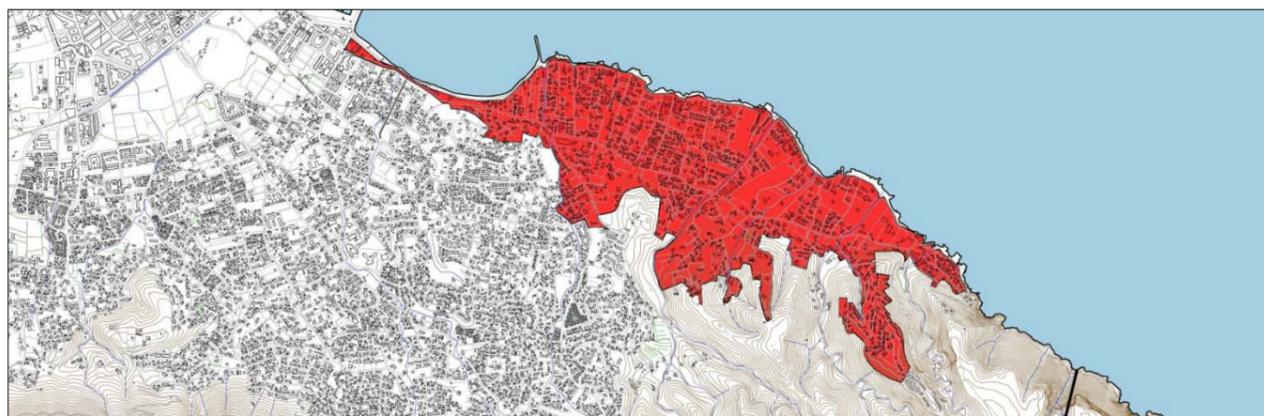
75-76 Vistas de las Coronas norte y sur



77-78 Puerto romano, una de las promociones más emblemáticas de la Corona

### 7.3.1.3 LES ROTES

El PGMO da un paso más sobre el PGOU 1990/92, clasificando como suelo urbano todo el ámbito de *les Rotes*. Desde este año hasta el inicio de la crisis económica, alrededor de 2008, el Plan posibilita la ocupación de abundantes “islas” sin edificar, sin la previa o simultánea cesión y urbanización.



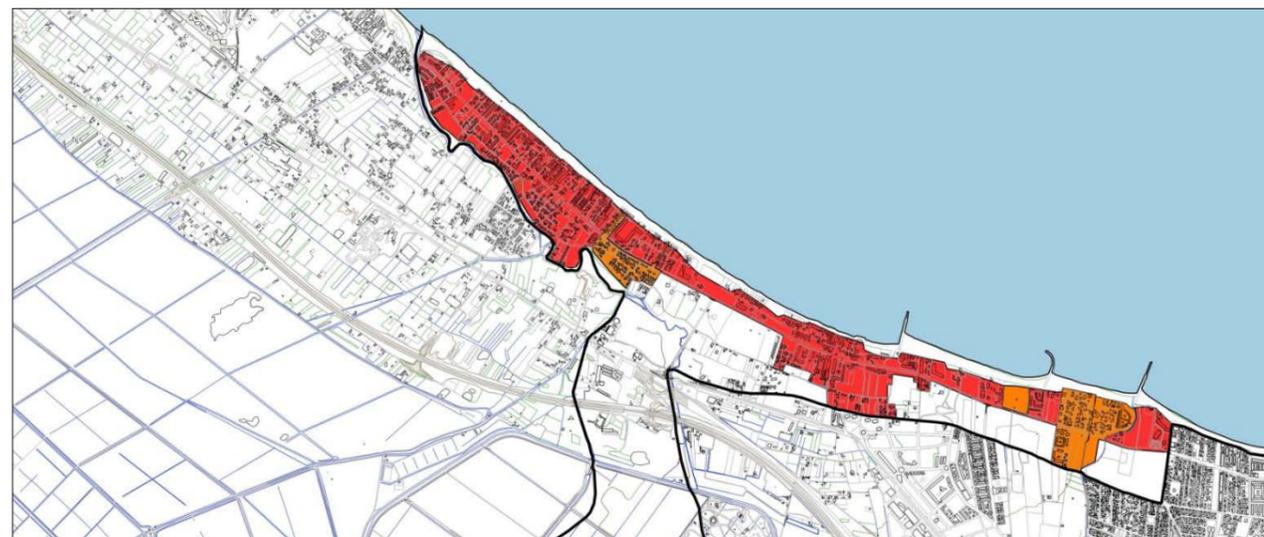
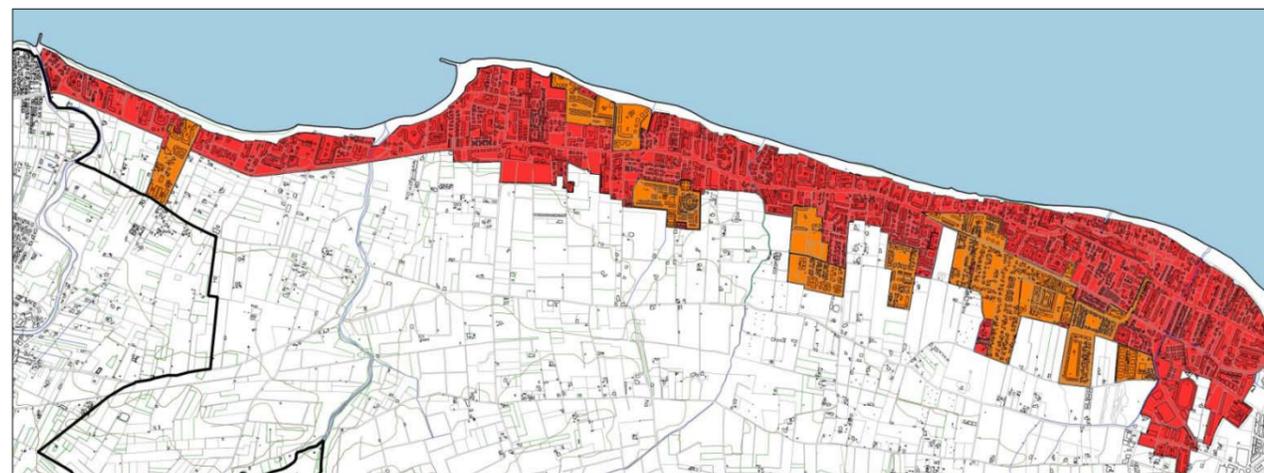
79 El consolidado actual de *les Rotes*  
(Andrés Alemany, sobre cartografía del ©INSTITUT CARTOGRÀFIC VALENCIÀ)



80 Vista aérea de *les Rotes* (Google Earth, 2015)

Las parcelas que hoy quedan sin edificar son escasas, 23,3 Ha<sup>91</sup>, sobre un total de 175,0 Ha. La práctica totalidad de *les Rotes*, sobre todo de la carretera hasta el mar, están edificadas, sin un planeamiento de ordenación –los planes de 1972 y 1992 reflejan, en parte, la realidad urbanística subyacente. Y, a pesar de la ausencia de urbanización o, precisamente por ello, la zona resulta más agradable que otras zonas del término, como pueden ser *les Marines* y *el Montgó*.

### 7.3.1.4 LES MARINES



81-82 El consolidado actual de *les Marines*, tramos occidental y oriental (Andrés Alemany, sobre cartografía del ©INSTITUT CARTOGRÀFIC VALENCIÀ)

Los azarosos antecedentes del desarrollo urbanístico de *les Marines* vistos anteriormente:

- 1) Actuaciones aisladas derivadas de la Normas Provisionales de 1966, en que indistintamente se autorizaba las viviendas unifamiliares en pequeña parcela, bien de forma aislada bien agrupada (parcelaciones de fincas), los bungalós de baja altura y los bloques de apartamentos de altura media, y

<sup>91</sup> Con una variedad de tamaño de parcela muy amplio, pues se aprecian enclaves (es difícil saber si están divididos en parcelas más pequeñas, o no) de casi 30.000 m<sup>2</sup> a pequeñas parcelas de aproximadamente 1.000 m<sup>2</sup>. Los tamaños intermedios, de aproximadamente 3.000 m<sup>2</sup>, son numerosos.

2) Planes Parciales derivados del PGOU 72, en los que por preverlo así dicho Plan se autorizaba esa mezcla, también indiscriminadamente, criterio que siguen los planeamientos generales posteriores, PGMO 90/92 y PGT 05/07 (y que incluso mantiene el RUT vigente), unido a la falta de coordinación de las diferentes actuaciones entre sí, ha propiciado un tejido urbano lineal desordenado (ca. 13 km. de largo y profundidad muy variable pero en general algo inferior a 500 m desde la costa) que se parece más a uno espontáneo que a otro planificado, pues los únicos elementos que lo estructuran son la línea de costa y la ctra. de *les Marines*, desde *el Cagarritar* al *Racons*. Hoy la huella urbana está muy colmatada (32,7 Ha de parcelas vacantes, sobre 348,2 Ha de área consolidada, aparte 99,3 + 7,5 = 106,8 Ha de superficie de Planes parciales, prácticamente colmatados a su totalidad) y donde la coexistencia tipológica es la norma, no la excepción. El resultado es cercano al caos urbanístico. Si se une la dificultad de drenaje derivada del pasado palustre de ese entorno, el caos puede llegar a calificarse de casi (los calados no son elevados) peligroso.

Pieza de características diferenciadas es la formada sobre el *camí vell de Gandia*, a la salida de Dénia, ocupada exclusivamente por bloques de apartamentos en altura, de trazado perpendicular al camino (actual CV-723). Es, sin duda, la más alejada de la costa (1 km). Participa, en parte, de las características de la edificación de *les Marines* y, sobre todo, de la “corona” norte. Se beneficia de la proximidad al polideportivo, al IES Maria Ibars y a la ciudad.

### 7.3.1.5 EL MONTGÓ

En el periodo anterior 1976 se aprobó el PP Monte *Montgó*, transformando por solo este hecho, y por ministerio de la ley, un suelo rústico –un galimatías urbanístico– en suelo urbano.

El PGMO 1990/92, y el PGT 2005/07, siguen una línea continuista de la ordenación establecida, y las condiciones para la edificación también son continuistas, alteradas de forma restrictiva en los primeros años del siglo XXI<sup>92</sup>.

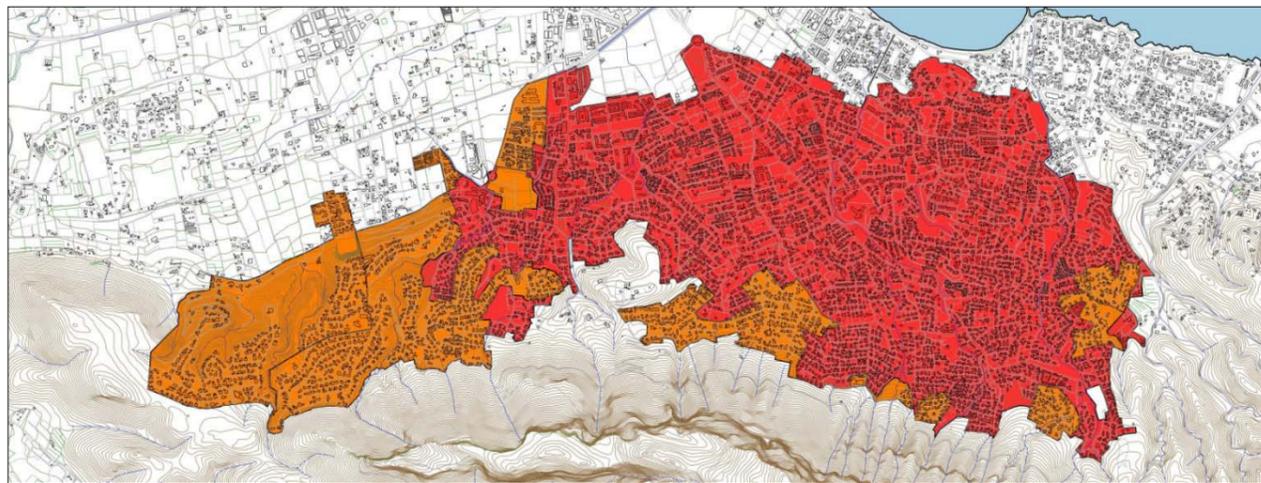
Hoy en día, a pesar de su elevado grado de consolidación (46,4 Ha de parcelas vacantes sobre 479 Ha de consolidado total, aparte PP privados), aún carece de instalaciones urbanas propiamente dichas.



84 Tramo oriental del *Montgó*. En muchas zonas la ocupación ronda el 100%



85 Tramo central del *Montgó*. Se distingue, en contacto con la ciudad, una gran mancha verde de suelo vacante.



83 El consolidado actual del *Montgó* (Andrés Alemany, sobre cartografía del ©INSTITUT CARTOGRÀFIC VALENCIÀ)

92 Para obtener la licencia de obra era necesaria la cesión y urbanización del vial afectado por las obras.

### 7.3.1.6 EL ENTORNO DEL NÚCLEO URBANO

El final del periodo ha traído, como se ha visto antes, la aparición de iniciativas privadas de urbanización en el entorno del núcleo urbano.

Es el cambio de escala: el promotor privado ya no se conforma con operar en la ciudad solar a solar, aunque estos sean grandes; ahora se empieza a operar en este entorno con urbanizaciones propiamente dichas: Los Pomelos; C1; Pedrera Azahar; un buen puñado de hectáreas, hoy urbanizadas y todavía vacantes. La iniciativa de por dónde evoluciona la ciudad la tiene la iniciativa privada.

Siempre ha sido así, pues de hecho los planeamientos municipales desde los planos geométricos del XIX al PGT han tenido un papel meramente coordinador, lo que ocurría es que la escala en la que antes actuaba el promotor no era muy grande, pero ha ido poco a poco creciendo. Ahora el planeamiento sigue teniendo ese papel y la falta de iniciativa municipal la suple el promotor privado que tiene capital e iniciativa para urbanizar, es decir desarrolla la ciudad, donde le conviene, y así ocurre que las piezas citadas se desarrollan semiconectadas con la ciudad, no plenamente integradas en ella; la ciudad explota en fragmentos urbanos con difícil transitabilidad desde el consolidado urbano, con los efectos colaterales esperados, que harán cotidiana esa explosión urbana para cientos de jóvenes: el Tercer Instituto se emplaza aprovechando el suelo dotacional obligado de una de estas iniciativas (C1) pero su emplazamiento queda innecesariamente alejado de su ámbito servido.



86 Urbanización C1, en Sorts de la Mar; aún vacante, excepto el Tercer Instituto. Google Earth.

### 7.3.2 INFRAESTRUCTURAS Y DOTACIONES

#### 7.3.2.1 EL PUERTO

Al inicio del periodo mantiene las características del periodo anterior, en el que la actividad principal es la pesquera, con escasa o prácticamente nula actividad comercial y ausencia de líneas para pasajeros.

Probablemente aprovechando la escasa actividad portuaria se reordena por parte de la iniciativa privada, la zona sur del puerto, entre *el martell* y el dique sur, una zona deprimida e infrautilizada, sobre la que nunca se había intervenido. En torno 1967 se instalan los Astilleros Noguera<sup>93</sup>; en el año siguiente se inaugura el Club Náutico de *Dénia*, contiguo a los astilleros, pero más al sur, sobre una zona de mayor calado denominada *la Caldera*. Ambos aprovechan la carretera de les Rotes, sin modificar sus características.

En la siguiente década se detectan obras que anuncian cambios: entre 1971 y 1978 se llevan a cabo tres dragados del puerto, incidiendo principalmente en el canal y la zona de amarre, que no solucionaron uno de los grandes problemas del puerto de *Dénia*, la falta de calado. En 1979 se inicia un nuevo dragado general.

Pero el gran cambio se produce a partir de 1982, cuando la *Generalitat Valenciana* asumió la gestión del puerto, no visible en los primeros años, dedicados a la realización de estudios y elaboración de planes. El puerto tiene en este periodo un proceso de desarrollo de análogo potencial al que sufre la ciudad y su territorio, pero inverso: mientras que el urbano y territorial es explosivo y centrífugo, el del puerto es implosivo y centrípeto y así esta infraestructura ve en pocos años como su actividad pasa de ser simplemente la pesquera y poco más a diversificar sus funciones, y de presentar un aspecto silvestre y romántico a tener sus bordes internos, especialmente los que bordean al consolidado urbano, urbanizados.



86 El puerto de *Dénia* en la actualidad. En primer término la *Marineta*, centro comercial y de servicios; en segundo, la terminal de pasajeros.

Hoy conviven en él varios puertos deportivos (CN *Dénia*; Marina de Denia; *el Portet*; amarres públicos), un muelle en el que atracan yates de lujo de gran eslora, dos varaderos, uno de ellos capaz de acoger buques de eslora más que apreciable, un puerto pesquero y otro comercial, pasaje y carga,

93 Con los astilleros desaparecerá la construcción de barcos de pesca en el barrio de *Baix la Mar*, sobre la futura Explanada de Cervantes y en *el Raset*, imagen típica de los años 20 a los 60 del siglo XX, muy reproducida en tarjetas postales.

y presenta una hermosa terminal de viajeros, que explota la inmejorable posición del puerto para el tráfico con Baleares tráfico para el que se ha consolidado comercialmente en un lugar puntero.

En total, incluida lámina de agua (ca. 39,15 Ha) y *la canal* de acceso (ca. 14,77 Ha) presenta una superficie total de 92,15 Ha (más de la mitad del consolidado total del núcleo urbano de *Dénia*), con la peculiaridad de que la interfaz entre ciudad y puerto, antes claro dominio portuario al que, desde prudencial distancia, se asomaba el caserío, ahora se va constituyendo en un nuevo centro urbano donde se combinan funciones de ambos con ventaja cada vez más para las urbanas, situación que fuerza al diálogo mutuo ciudad-puerto máxime si se tiene en cuenta el rol casi urbano de las buena parte de las instalaciones de la terminal de viajeros y las edificaciones anexas a ella y la presencia de espacios aún vacantes en el recinto portuario, próximos al consolidado<sup>94</sup>.

### 7.3.2.2 INFRAESTRUCTURAS VIARIAS

La infraestructura más relevante que se ejecuta en el periodo es la conexión directa del núcleo urbano con las infraestructuras viarias de carácter europeo (AP/) y estatal-regional (N332), aprovechando en parte –el tramo más próximo a *Dénia*- la traza de la vieja carretera *Dénia-Ondara*. Este nuevo acceso a *Dénia* no cambia la posición geográfica del núcleo urbano, sigue estando en situación terminal, pero la facilidad de conexión que suponen palia con creces ese inconveniente, y<sup>95</sup> marca un vector que señala hacia donde tenderá a ir espontáneamente el futuro desarrollo urbano.

### 7.3.2.3 EQUIPAMIENTOS

La diáspora urbana tiene su corolario en las dotaciones, más si se tiene en cuenta el rol de cabeza comarcal que sigue prestando *Dénia* y el auge del transporte por vehículo privado.

Como en el caso del puerto, en este aspecto el periodo puede dividirse en dos: hasta mediados de los ochenta y el resto hasta ahora.

En la primera parte la evolución es simple: se conservan los equipamientos de la etapa anterior: religioso, administrativo y comercial; el equipamiento sanitario se amplía con la inauguración del céntrico edificio del ambulatorio, sede a la vez del Instituto Nacional de Previsión, en el tramo central de la c/m. de Campo, hoy demolido, y la puesta en funcionamiento en el año 1979 de la residencia de ancianos “Santa Lucía”, ubicada en la partida homónima, procediéndose al cierre del Hospital de origen medieval, cuyo último uso fue también el de residencia de ancianos.

Los cambios más significativos aparecen en el campo de la educación. En la pública continúa la línea, implantada en la etapa anterior, de escolarización total, con la construcción de dos nuevos institutos, el “Historiador Chabás”, a la entrada de *Dénia* por la carretera Denia-Ondara, que sustituyó al antiguo ubicado en la calle de *la Mar*, mejor situado y de mayor capacidad, y el Técnico<sup>96</sup>, al norte de la población, ubicación que evidencia las nuevas perspectivas urbanas que se estaban fraguando hacia el norte de la ciudad. En la privada, las monjas Hermanas Carmelitas abandonan el colegio de la calle *Loreto* y se trasladan a la partida *Santa Llúcia*, junto al *camí d’Aranda*; en 1969 se inaugura la guardería Bambi, germen de la escuela Paidos, que se construye en 1976. Y en 1979 se pone en funcionamiento la guardería infantil *Montgó*, germen de la escuela Alfa & Omega.

Más tarde se construyen los colegios públicos *Rodat*, *Vessanes*, *Pou de la Muntanya* y *Montgó*, concentrados al sur-oeste de la Ciudad.

Un cambio importante es la construcción del nuevo edificio de los Juzgados, en la calle *Temple de Sant Telm*, inaugurado el 1974, acompañada de la adquisición y puesta en uso de los jardines de Torrecremada y de su explanada. Hasta ahora los juzgados estaban en un obsoleto edificio contiguo al Ayuntamiento.

La segunda etapa se caracteriza por la instalación de equipamientos en emplazamientos poco o nada urbanos: Hospital de La Pedrera, de ámbito comarcal; IES Chabás en un nuevo emplazamiento en la subida a La Pedrera; IES María Ivars en el borde hacia el núcleo urbano de *les Marines*; Tercer Instituto en el C1, Nuevo Hospital Comarcal en el medio rural, en las inmediaciones de *La Xara*,

<sup>94</sup> Ocupados transitoriamente por un aparcamiento y por instalaciones provisionales: feria infantil, etc.

<sup>95</sup> Como ha sido pauta en la evolución urbana a largo plazo de la mayoría de las poblaciones de nuestro entorno cultural.

<sup>96</sup> La localización, en la cantera del castillo, es inadecuada, ya que permanece en sombra durante el periodo lectivo.

aprovechando las buenas comunicaciones comarcales que le prestan la CV725 (acceso a la N332), la CV724 y la CV7221<sup>97</sup>.

### 7.3.3 LOS DESARROLLOS AISLADOS

Puede discutirse la “urbanidad” de buena parte de los desarrollos hoy urbanos dianenses: *Rotes*, *Montgó*, *Marines-Deveses*, pero todos ellos parten de una relación funcional con la ciudad de *Dénia*, o, en el caso de *Deveses* y las zonas más alejadas de *Marines*, de los núcleos urbanos inmediatos: *el Verger*, *els Poblets*. Pero en este periodo aparece un fenómeno nuevo: se implantan desarrollos urbanos sin apenas relación alguna con un núcleo urbano próximo: es el caso de *Mitchans*; Monte-Pego, *La Sella*, urbanizaciones privadas, las primeras nacidas al amparo del PGOU y la última del PGMO y asociada a un campo de golf inmediato con el que se imbrica funcionalmente. Cabe calificarlas de ensimismadas y monacales, por su aislamiento de los entornos urbanos, conectadas exclusivamente por carretera, pero salvo *Mitchans*, poco visible pero un grano en el *PN Montgó*, tienen un peso territorial y paisajístico relevante.

### 7.4 RESUMEN

El plano adjunto recoge, y detalla la superficie (el cuadro general, inserto seguidamente, las agrupa y simplifica), agrupada por grandes conjuntos, del conjunto de la gran variedad de piezas urbanas que constituyen el consolidado urbano actual de *Dénia*. Destacan dos aspectos: Su gran superficie total: más de 1.700 Ha<sup>98</sup> ~25% s/sup. TM, que corrobora la gran explosión urbana acaecida durante este periodo y, especialmente, a partir de 1992, y su diversidad.

La superficie del consolidado urbano, como puede apreciarse comparando con el fin del periodo anterior, ha pasado en este periodo de poco más de 240 (218+22: ~*La Xara*+*Jesús Pobre*+Restos) a 1.713 Ha., es decir, se ha multiplicado por 7 en medio siglo, mientras que la población sólo ha pasado de ~ 14.335 hb a poco más de 44.500 (a finales de 2010) , o sea, multiplicado por 3,1, menos de la mitad del anterior.

Pero quizás la diversidad y complejidad es aún más llamativa, y el puzzle formado por las diferentes piezas resulta ser eso:: un difícil rompecabezas que necesita elementos estructuradores a escala del consolidado.

Ω

<sup>97</sup> Sigue el ejemplo que ya marcó a finales de los 70 la instalación del Parque Comarcal de Bomberos, en la hoy CV7221 (*Dénia-Ondara*).

<sup>98</sup> Incluye *La Xara* y *Jesús Pobre*: 22,95 y 14,11 Ha, respectivamente.

## II.- LOS NÚCLEOS URBANOS SECUNDARIOS<sup>99</sup>

---

<sup>99</sup> Aunque participan de la dinámica de *Dénia*, no lo hacen de una forma correlativa, sino específica de cada uno. Por otra parte su individualidad hace que presenten características morfológicas propias y también cadencias de desarrollo específicas. De ahí su análisis individualizado.

## 1. LA XARA

### 1.1 ANTECEDENTES

En las primeras décadas del siglo XIX se edifican las primeras casas que darán origen al núcleo urbano de *la Xara*.

Es posible que en ese momento ya existiera la partida de *la Xara*, pero la documentación existente –escrituras y censos– se refieren a este territorio como partida *Pinella*. Según el modo de asentamiento de las primeras casas se intuyen dos zonas diferenciadas: a ambos lados de la actual CV-724, sobre todo al oeste, formando un caserío disperso con agrupaciones de dos o tres casas; y al oeste del *barranc de Morxama*, probablemente inculto, donde se forma núcleo urbano.

Según fuentes orales, recogidas en la publicación “*La Xara, un poble del segle XIX*”, el primer asentamiento fue el de *Mateu Ivars Peiró* (*Senija*, 1773-*la Xara*, 1846), casado con *Francesca Maria Vaquer Serra*, natural de *Pedreguer*, que se instaló en *la Xara* con su numerosa prole.

Diversas son las causas que justifican la emigración desde *Senija* al término de *Dénia*:

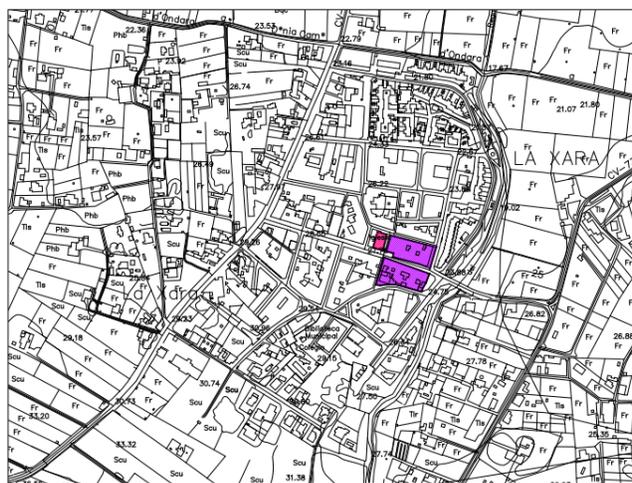
- El término de *Senija*, muy montañoso, daría pocas posibilidades de subsistencia a *Mateu Ivars*, tercer hijo del matrimonio de *Pere Ivars* y *Josepa Peiró*.
- A ello podemos añadir que el cultivo de la vid y la elaboración de la uva pasa se habían convertido en un negocio boyante, del que *Dénia* será el primer productor y exportador.
- No habría de descartar que dado que a lo largo del siglo XIX y parte del XX forman la familia más numerosa de canteros, el traslado viniera motivado por la existencia de buen material base, la piedra caliza de *la Xara*.

*La Xara* se funda cerca del *barranc de Morxama*; su vector de crecimiento lleva dirección oeste, seguramente buscando el contacto con algún camino –más tarde ocupado por la CV-724. Alcanzada esta meta el vector de crecimiento cambia de dirección: el núcleo se desarrollará en dirección norte-sur, sin sobrepasar las dos grandes barreras, el *barranc de Morxama*, al este, y la CV-724, al oeste.

### 1.2 EVOLUCIÓN URBANA

#### 1.2.1 1804-1939 EL ORIGEN

Según la tradición oral, la primera casa que forma parte del futuro núcleo de *la Xara*, fue la de *Mateu Ivars Vaquer*<sup>100</sup>; la segunda fue la de su hermano *Roc*. Ambas se construyen cerca del *pou de Morxama*.



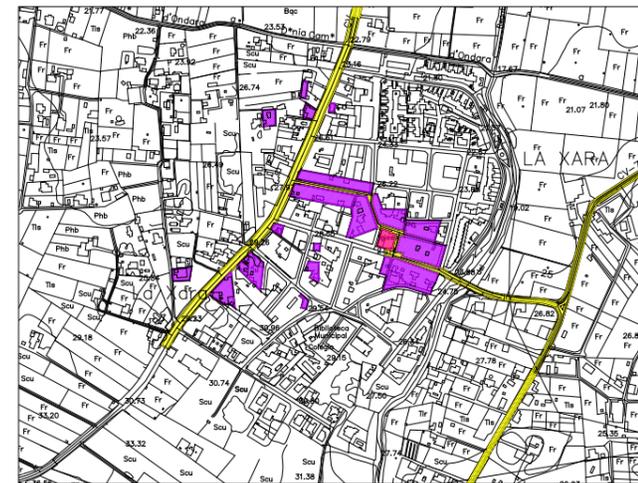
87 *La Xara* en 1881 (Josep Ivars, sobre cartografía actual)

<sup>100</sup> Probablemente su casa sería construida por su padre *Mateu Ivars Peiró*.

Estas dos casas serán el origen de dos calles: la primera configura la actual calle de *Mateu Ivars*, inicialmente de recorrido corto; la segunda, la calle *Major*, actualmente de Constantino Gómez, la más importante. Inicialmente la población de *la Xara* queda configurada prácticamente por una única calle, la *Major*, de trazado este-oeste, con casas de 2-3 crujías y un amplio corral al fondo, limitando por el norte con la actual calle de la *Abadía*, y por el sur por el *camí de Pedreguer*.

Entre 1876 y 1881 se construye la iglesia de *Sant Mateu*, al oeste de la población y perimetral a ella; favorece la construcción de nuevas casas en su entorno, que configurarán la *plaça de l'església* – en realidad un ensanche de la calle de Constantino Gómez–, y en las nuevas calles de *Sant Antoni* y de la *Abadía*, ambas probablemente sobre viario rural.

En 1902 se construye la casa *Abadía*. Confirma la centralidad alrededor de la iglesia, consolida las calles de la *Abadía* y de *Sant Antoni* y favorece la formación de una nueva calle, la actual *Major*, conexión interna de la población con la CV-724 o carretera de “*Alcanalí a la playa*”. El núcleo histórico quedaba configurado en la primera década del siglo XX.



88 *La Xara* y su diseminado ca. 1909 (Josep Ivars, sobre cartografía actual)

La ciudad de *Dénia* entrará en crisis en la primera década del siglo XX, cuando decae la exportación de la uva pasa. Esta crisis afecta especialmente a la comarca, pero no tanto a *la Xara*, dado que la actividad principal de sus habitantes es la cantería, siendo la elaboración de la pasa una actividad secundaria o complementaria. Se deduce que durante las dos primeras décadas continuaría la actividad de los canteros, años en que construyen las casas más interesantes, en las calles *Sant Antoni* y *Major*.

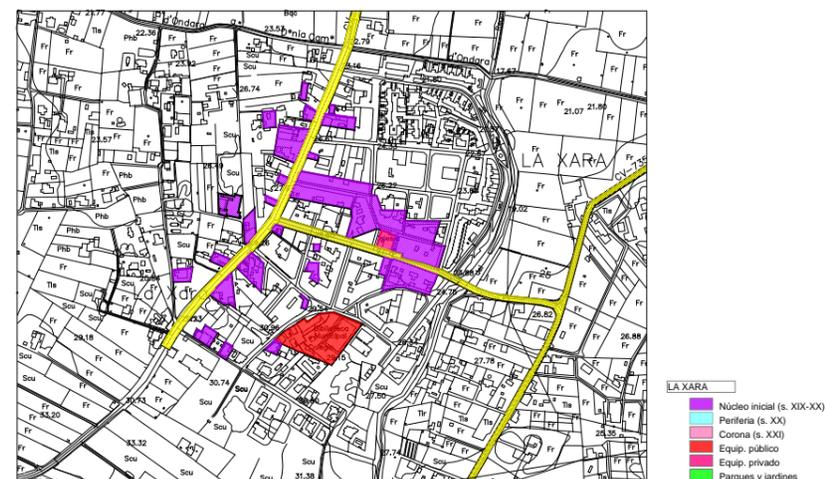
Las viviendas se edifican en parcelas en las que predomina el fondo sobre el ancho, propio de una sociedad agraria. Las viviendas son de 2-3 crujías, generalmente dos alturas (B + 1), destinada la alta a *cambrá*; al fondo de la vivienda se dispone de un amplio corral, presentando muchas un acceso trasero. Con posterioridad la altura de la *cambrá* se eleva, destinándose también a vivienda, algunas con acceso desde el exterior. Se cubren con teja árabe.

#### 1.2.2 1940-1965 LOS INICIOS

La crisis de las primeras décadas del siglo XX se agrava por los efectos de la Guerra Civil – guerra y posguerra. Por diversos motivos la obra de los canteros entra en crisis, siendo relegada a un segundo plano, lo que supone prácticamente su desaparición.

La economía de la pequeña población se diversifica. Son los años de grandes y pequeñas transformaciones de tierras de secano en regadío, para la plantación de hortalizas y, sobre todo, agrios, que absorben abundante mano de obra; el resto se dedica a la construcción o emigra a países europeos –Francia, Suiza, Reino Unido.

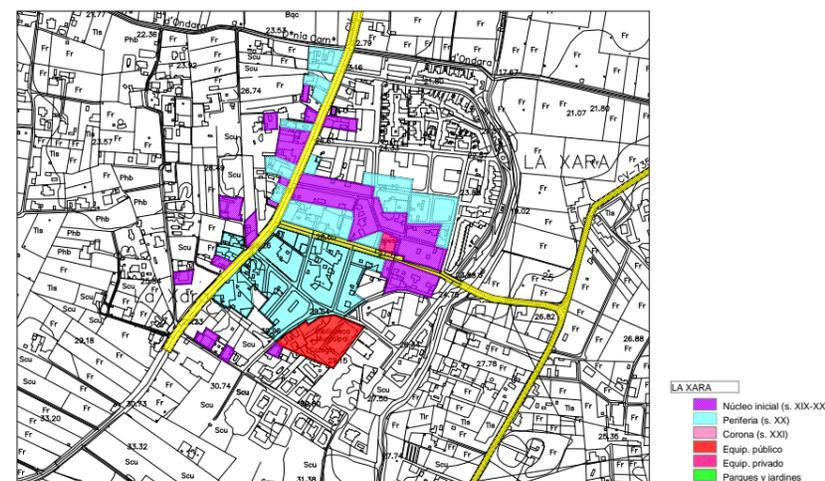
Dos hitos urbanos condicionarán el futuro de la población. El primero de ellos es la apertura de la *avda. de l'Oest* o *carrer Nou*: sigue el trazado este-oeste de calle de Constantino Gómez, a la que comunica directamente con la CV-724, pero con un ancho notablemente superior. La nueva calle, se constituye automáticamente en el centro, potenciando el ensanche al sur. El segundo hito es la construcción de las escuelas, inauguradas en el curso 1964-1965. Su ubicación al sur de la población confirma la centralidad del *carrer Nou* y potencia la apertura de nuevos viales y la rápida construcción en su entorno.



89 La Xara ca. 1965 (Josep Ivars, sobre cartografía actual)

### 1.2.3 1966-1991 LA CONSOLIDACIÓN

La apertura de la *avda. de l'Oest* y la construcción de las escuelas, posibilitan el desarrollo del suelo existente entre ambas. La planificación de la nueva trama, que consolida la centralidad de la avenida, sigue dos patrones: calles perpendiculares a la *avda. de l'Oest* y paralelas a la CV-724 – Federico Domenech, *Sud* y *Sant Mateu*–, de nuevo trazado, y una calle ligeramente paralela a la *avda. de l'Oest*, la calle de *Sant Roc*, trazada sobre camino rural. En el nuevo trazado se integran viviendas aisladas y agrupaciones de viviendas agrícolas anteriores a la urbanización.



90 La Xara alrededor de 1990 (Josep Ivars, sobre cartografía actual)

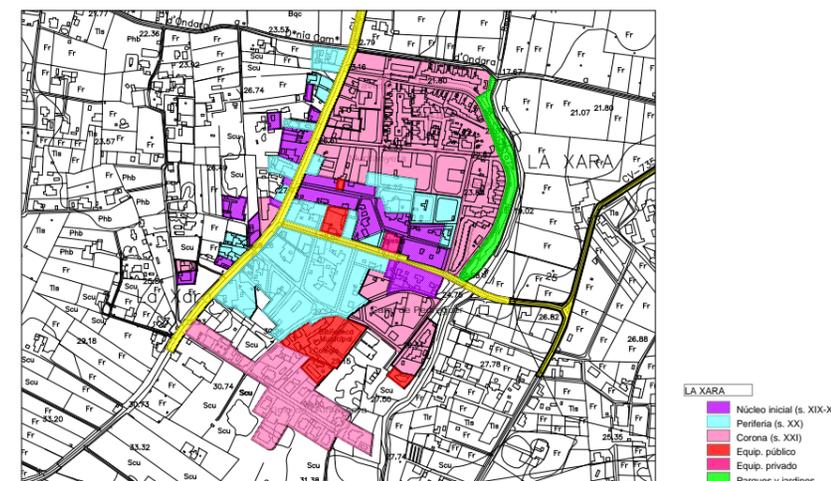
Las nuevas viviendas se diferencian del periodo anterior; las parcelas son más anchas y de reducido fondo, dado que el corral es prescindible; el sistema constructivo ya no es exclusivamente de

muros de carga, sino que presentan estructura de hormigón o bien estructura mixta, con pilares de fábrica en el centro y muros de carga perimetrales. Salvo casos puntuales todas son de dos alturas (B+1), cubriéndose con teja árabe o con terraza plana. Algunas de ellas son autoconstruidas.

Se detecta también un ensanche al norte del núcleo urbano, surgido alrededor de la actual calle del Pintor Segrelles, trazada sobre un camino rural. La construcción de un edificio de cinco alturas (B+4), adosado al casco, propicia el crecimiento en su entorno, con viviendas idénticas a las recién descritas.

En ningún caso la edificación voltea la CV-724<sup>101</sup> ni el *barranc de Morxama*.

### 1.2.4 1992-2008 EL DESARROLLO



91 La Xara ca. (Josep Ivars, sobre cartografía actual)

Los primeros años de la última década del siglo XX son años de crisis que afectan al sector de la construcción. La crisis se supera rápidamente, emergiendo el sector con un vigor inusitado. Al igual que el periodo anterior el crecimiento sigue dos vectores, norte y sur, configurando una corona parcial. El crecimiento periférico norte se localiza entre el *barranc de Morxama*, la CV-724 y el *camí Fondo*. En el sur se localiza alrededor de las escuelas, llegando hasta la actual calle *Ximo de l'Almàssera*, planificada sobre un camino rural, que la edificación voltea mínimamente. Se dan dos tipos de construcciones, la vivienda entre medianeras, de un máximo de tres alturas (B+2+ático), y la vivienda unifamiliar aislada. Las primeras se ubican, entre la CV-724 y las calles de *les Escoles* y de *Ximo de l'Almàssera*, al sur-oeste, y a ambos lados del *camí de Pedreguer*, al este. Las segundas a ambos lados de la calle *Ximo de l'Almàssera*. Características diferenciadas presenta *Ca la Xara*, urbanización delimitada por la CV-724, el *Camí Fondo* y el *barranc de Morxama*, de diseño cerrado no integrado en el callejero urbano, con viviendas adosadas de dos alturas (B+1) y aparcamiento en sótano, que ocupa gran parte de la actuación.

### 1.3 ELEMENTOS ESTRUCTURALES Y TERRITORIALES

El elemento estructural más importante es la *avda. de l'Oest*; su apertura supuso la conexión de la CV-724 con la CV-735 –comunicación con *Jesús Pobre* y *Xàbia*– sin necesidad de atravesar el incómodo callejero del núcleo inicial. Además se constituye como eje transversal de la población. La plaza de la iglesia, ensanche de Constantino Gómez, queda engullida con la apertura de la avenida.

Presenta un completo equipamiento: religioso –la iglesia, en cuyo entorno se han realizado los actos sociales y festivos más importantes–; educativo –*les escoles*, con biblioteca pública y

<sup>101</sup> En cambio son numerosas las viviendas rurales aisladas construidas al oeste de la carretera, que no llegan a configurar un tejido urbano.

equipamiento deportivo–; sanitario –ambulatorio integrado en el edificio de las escuelas–; administrativo –el ayuntamiento, sede de la EATIM–; y social –*la llar dels vells* y *la plaça del Cinema*.

La travesía de la CV-724 o carretera de *Pedreguer*, actual *avda. de la Mar*, juega un doble papel, estructural y territorial. El núcleo inicial y su entorno próximo han perdido el atractivo comercial, que se ha trasladado a la *avda. de la Mar*; los nuevos comercios, servicios y hostelería se ubican en ella, atractivo potenciado con la construcción del nuevo hospital comarcal, al norte de población, junto a la vieja carretera *Ondara-Dénia*.

#### 1.4 RESUMEN

En 1881, recién terminadas las obras del templo, los escasos habitantes de *la Xara* se agrupan alrededor de la calle *Major* –actual Constantino Gómez–, ocupando una superficie de 0,69 Ha. El número de casas sería de unas 15 y el de habitantes no superaría los 100: probablemente estas cifras se duplicarían si se considera el disperso próximo.

Al final del periodo 1804-1936 la superficie del consolidado urbano se ha duplicado holgadamente (1,76 Ha) Se han abierto nuevas calles configurando lo que será el núcleo histórico.

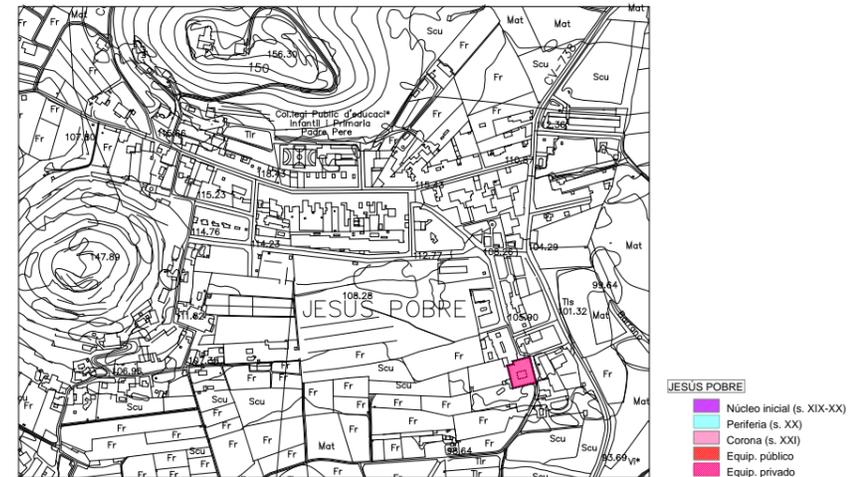
El gran cambio se produce con la apertura de la *avda. de l'Oest* y la construcción de las escuelas, dado que conlleva la rápida ocupación del suelo agrícola existente entre ambas. Alrededor de 1990 la superficie del consolidado sobrepasa las 8 Ha. Sin embargo el gran crecimiento se produce en los primeros años del siglo XXI, a norte y sur de la población, en que alcanza las 18,52 Ha.

La crisis de 2008 frenará este crecimiento especulativo, muy superior a las necesidades reales de la población de *la Xara*

## 2. JESÚS POBRE

### 2.1 ANTECEDENTES

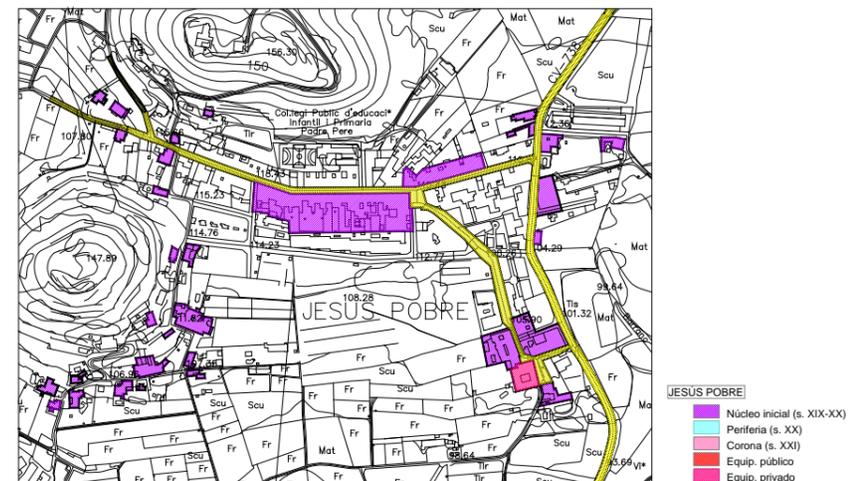
El núcleo de *Jesús Pobre* tiene sus antecedentes urbanos en la alquería morisca de *Benissa de vi*, de localización incierta, pero probablemente coincidente físicamente con el actual núcleo inicial. La población morisca perdura hasta su expulsión en 1609. La fundación del *convent de Jesús Pobre* por el *Pare Pere* (1582-1658) en el año 1642<sup>102</sup>, en un entorno ocupado por dispersas alquerías –*Colomer*, *Ferrando*, *Bisserot*, propiciaría posteriormente el nuevo asentamiento urbano.



92 El convent de Jesús Pobre (1642) (Josep Ivars, sobre cartografía actual)

### 2.2 EVOLUCIÓN URBANA

#### 2.2.1 1804-1939 LOS INICIOS



93 Jesús Pobre ca.1939 (Josep Ivars, sobre cartografía actual)

<sup>102</sup> La actual iglesia es de 1660-1668 y el convento de 1798. Estos edificios eliminarían las construcciones fundacionales, que nos son desconocidas.

El actual núcleo urbano no conserva ninguna edificación residencial anterior a la segunda mitad del siglo XIX. Con la desamortización de Mendizábal (1836-1837) el convento y sus propiedades rurales fueron adquiridos por particulares<sup>103</sup>. Hacia la segunda mitad del siglo XIX, coincidiendo con el boom de la exportación de la uva pasa, se debieron producir los siguientes cambios:

- Parcelación del entorno norte del convento; se construyen las primeras viviendas que configurarán las actuales calles del *Bisbe Hervàs* y del *Convent*. Quedaba formado el primer núcleo urbano.
- Construcción de las primeras viviendas que configurarán un caserío disperso, entorno el *camí de les Cases Noves*, a la falda de la *montanya dels Molinets*, la CV-738 y el *camí vell de Xàbia a Pedreguer*; éste último caserío será el germen del segundo núcleo urbano.

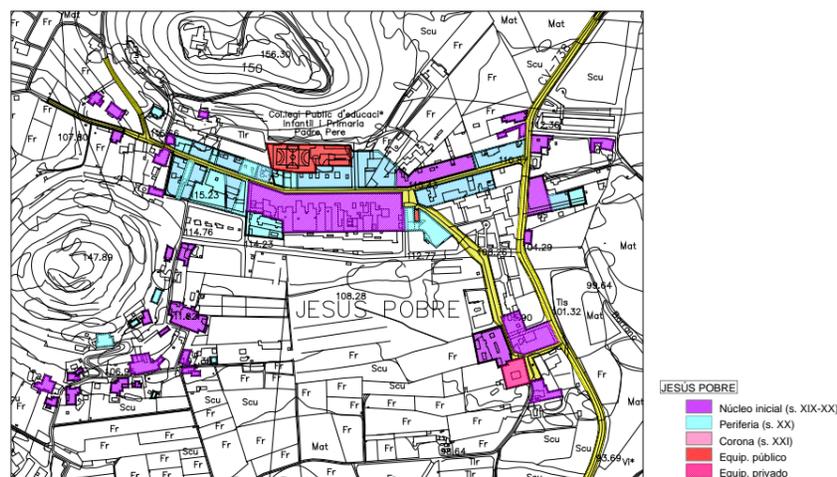
En la primera década del siglo XX el segundo núcleo está parcialmente consolidado. En los años 20-30 del siglo XX se ocupan parte los numerosos espacios no edificados, con viviendas de dos alturas (B+1) de tendencia modernista popular. La estructura característica de este período es la mixta, con muros de carga perimetrales y pilares centrales.

Diversas cuestiones –propiedad del suelo, trazado viario preexistente, calidad del suelo– propician la ocupación al este y oeste de la plaza del *Dr. Vicent Sentí*, a la vez que las congelan en el núcleo del *Convent* y en el disperso de les *Cases Noves*.

### 2.2.2 1940-1965 EL ESTANCAMIENTO

Guerra Civil y posguerra son dos etapas de crisis en que las construcciones son prácticamente nulas. La tendencia cambiará en la década de los 60.

### 2.2.3 1966-1991 LA CONSOLIDACIÓN



94 Jesús Pobre ca. 1990 (Josep Ivars, sobre cartografía actual)

La recuperación económica se produce en las décadas de los 60 y 70, en que la población de *Jesús Pobre* participa colateralmente del boom de la industria –marroquinería, palma, muebles– de las poblaciones vecinas de *Gata* y *Pedreguer*.

Esta recuperación se traduce en la construcción de nuevos edificios a lo largo del eje *carrer Major-carrer del pare Pere*, el *camí vell de Xàbia a Pedreguer*, ocupando solares, pero sin abrir calles nuevas. En general son edificios de dos o tres alturas (B+1/2), con un solo caso de cuatro.

La construcción del Colegio Público *Pare Pere*, en el centro de la población, a la falda de una pequeña elevación, confirma la preponderancia de este núcleo sobre el resto.

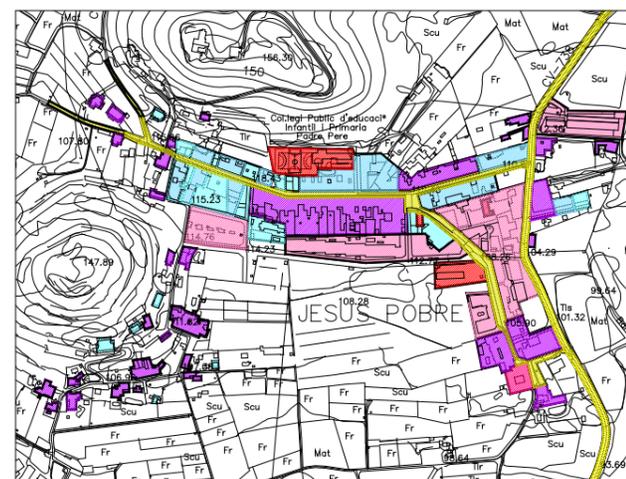
103 Hasta finales del siglo XX el entorno del convento pertenecía a un único propietario, el denominado *Senyoret de Jesús Pobre*. En parte explicaría el actual desarrollo urbano de la población.

### 2.2.4 1992-2008 EL DESARROLLO

La crisis industrial de las poblaciones vecinas repercute en la población. A ello se unen dos crisis cortas en el sector de la construcción (1980 y 1990); una vez superadas, resurge el sector de la construcción con gran vigor. El crecimiento del caserío sigue prácticamente con exclusividad un vector sur<sup>104</sup>, configurando una “corona” parcial.

Las construcciones son en general bloques de viviendas, aislados o entre medianeras, de dos o tres alturas (B+1/2), con áticos y sótano destinado a aparcamiento. Algunas promociones peatonalizan el interior y otras lo destinan a equipamiento privado. Destaca, por su originalidad, la intervención en torno al *Pou del Pare Pere*, que proyecta pequeñas plazas y viales estrechos e irregulares, siempre peatonales.

El conjunto presenta similitudes con las “coronas” de *Dénia* y *la Xara*.



95 Jesús Pobre ca. 2008 (Josep Ivars, sobre cartografía actual)

### 2.3 ELEMENTOS ESTRUCTURALES Y TERRITORIALES

El eje longitudinal *carrer Pare Pere-carrer Major*, que atraviesa la población de este a oeste, y el eje avda. Diagonal-Juan Ramón Jiménez-*Bisbe Hervàs*, que comunica los dos núcleos, son los elementos estructurales más importantes de la población. El resto del callejero son callejones perpendiculares al eje longitudinal, de recorrido corto; la reciente apertura de la avda. Diagonal, paralela al *carrer Major*, puede reemplazar en un futuro al eje *carrer Pare Pere-carrer Major*. La población carece de plazas; la denominada plaza del *Dr. Vicent Sentí* no es en realidad una plaza, y las nuevas creadas con la urbanización alrededor del *Pou del Pare Pere*, por sus dimensiones y localización, funcionan más como patio de manzana que como plaza del pueblo.

Presenta un buen equipamiento: religioso –la iglesia–; educativo –*les escoles*, con equipamiento deportivo–; administrativo –el ayuntamiento, sede a de la EATIM–; sanitario –ambulatorio–; y social –Centro Social. Pero el equipamiento socio-cultural más importante lo constituye el *riurau del Senyoret*, aglutinador de numerosas y diversas actividades.

La CV-738, que comunica *Jesús Pobre* con *Dénia*, *Xàbia* y *Gata*, es el elemento estructural más importante.

### 2.4 RESUMEN

El actual núcleo urbano se configura a partir de un diseminado formado alrededor de una fértil tierra de labor y el convento de *Jesús Pobre*. Explica, en parte la existencia de dos pequeños núcleos. El primero se forma, después de las desamortizaciones, alrededor del convento, con una superficie de

104 Solo una construcción se localiza en el norte, un bloque de viviendas sin terminar, actualmente abandonado.

0,65 Ha. El segundo se forma en las primeras décadas del siglo XX sobre el *camí vell de Xàbia a Pedreguer*, en parte actual calle Major, ocupando una superficie de 1,29 Ha. Hacia 1936 la superficie del consolidado es de 1,94 Ha.

Las décadas 70-90 del siglo XX son un periodo de crecimiento, concentrado en el eje Major-Pare Pere, mientras que el núcleo alrededor del convento permanece estable (0,65 Ha). El total del consolidado en torno a 1990 es de 4,26 Ha.

El último periodo en estudio, que finaliza con la crisis de 2008, es un periodo desarrollista: se ensancha el núcleo formado alrededor de la calle Major por el sur, a modo de corona, enlazando con el núcleo del convento, que pierde su condición de aislamiento: la superficie del nuevo consolidado es de 7,52 Ha, casi doblando la del periodo anterior.

Ω

### III.- LAS PIEZAS URBANAS

El recorrido anterior sobre la formación del consolidado urbano de Dénia deja un extenso catálogo de piezas urbanas, de las que se deja seguidamente un listado ordenado con especificación de su superficie bruta, un plano con su emplazamiento y delimitación y, finalmente, una sintética descripción de cada una<sup>105</sup>.

PIEZAS RESIDENCIALES	Superficie Total Ha	Sup. No Urbanizada
<b>Núcleo Urbano DÉNIA</b>		
<i>DALT DÉNIA</i>		
Núcleo Intramuros	5,52	
Ampliación Intramuros	2,18	
<i>Les Roques</i>	1,84	
Ensanche Extramuros	3,52	
<i>Trinquet</i>	1,08	
<i>Sant Antoni</i>	1,86	
<i>Sant Josep</i>	5,78	
Colon	3,40	
<i>Benicadim</i>	1,05	
<i>Llibertat</i>	1,24	
<i>Castell</i>	5,29	
	<u>Σ</u>	32,76
<i>BAIX LA MAR</i>		
<i>Pont</i>	0,92	
<i>Raset</i>	1,16	
<i>Sandunga-Fontanella</i>	2,20	
<i>Convent</i>	2,95	
<i>Sant Pere</i>	2,15	
<i>Hort</i>	1,59	
	<u>Σparcial</u>	10,97
<i>DÉNIA</i>		
Pintor Llorens	1,30	
<i>Passeig del Saladar</i>	15,56	
Pza. París	2,13	
<i>Alacant</i>	3,85	
<i>Corona Nord</i>	19,14	
Marqués de Campo	3,74	
<i>Calp</i>	1,20	
<i>Patrici Ferrándiz</i>	3,71	
<i>Llavaor</i>	17,44	
<i>Valencia</i>	3,84	
<i>Corona Sud</i>	26,04	
<i>Grup Mariners</i>	1,02	
Jorje Juan	1,98	
<i>Camí Gandía</i>	5,01	
Pomelos	1,96	
Polideportivo	9,10	
Torrecremada	3,66	
	<u>Σ</u>	120,68
<u>Σ Núcleo Urbano Dénia (Residencial)</u>		164,41
<i>LA XARA</i>		
<i>Major</i>	1,72	
<i>Escoles-P. Segrelles</i>	4,30	
<i>Ca La Xara</i>	2,21	
<i>Morxama</i>	1,39	
<i>Muntanyeta</i>	1,74	
<i>Pedreguer</i>	0,89	
Travesía	5,17	
<i>Ximo l'almassera</i>	5,46	0,50
	<u>Σ</u>	22,88
<i>JESÚS POBRE</i>		
<i>Convent</i>	0,85	
<i>Major</i>	3,72	
<i>Cases Noves</i>	4,71	
<i>Pou</i>	1,18	
<i>Pinaret</i>	1,66	
Travesía	1,97	
	<u>Σ</u>	14,09

SORTS

<i>La Patá</i>	2,30	
Aldebarán	1,25	
La Guitarra	1,06	
<i>Camí d'Aranda</i>	8,84	
Suertes del Mar	6,92	
<i>Camí del vasc</i>	3,32	
San Nicolás	7,30	
<i>Camí dels Iladres</i>	5,78	
C1	13,74	
	<u>Σ</u>	51,57

LES ROTES

MARINES-DEVESES

<i>Marines-Deveses</i>	320,27	
<i>Bovetes</i>	5,29	
<i>Les Brises</i>	5,08	
Caudeli	8,07	
Costa de la Calma	5,31	
Deniamar1	6,58	
Deniamar2	5,60	
DeniaPark	4,24	
<i>Deveses</i>	5,88	
<i>El Datiler</i>	4,96	
La Giralda	5,49	
M32.2	3,68	
<i>La Marjal</i>	10,35	
<i>El Palmar</i>	7,46	
El Retiro	22,43	
RetiroBeach	3,18	
UE2	2,02	
	<u>Σ</u>	425,89

MONTGÓ

La Plana	7,44	
<i>Montgó</i>	471,99	
Altomira I	5,65	
Altomira II	6,98	
<i>Campussos-SanJuan</i>	29,99	
Florida	5,78	
Marquesa	77,28	6,38
Marquesa 6	60,16	5,52
Pedreira Azahar	5,01	
Quijote II	5,22	
El Sueño	9,74	
Hospital La Pedreira	4,54	
	<u>Σ</u>	689,78

DISEMINADO

<i>Mitjans</i>	5,23	
Monte Pego	80,51	15,73
<i>La Plana</i>	7,54	
<i>La Sella</i>	9,91	3,63
	<u>Σ</u>	95,65

SUMA PIEZAS RESIDENCIALES

1.635,84

PIEZAS ACTIVIDADES

POLÍGONO

Polígono	52,00	
<i>Cementeri</i>	4,01	
	<u>Σ</u>	56,01

BAIX LA MAR

Senieta	0,78	
---------	------	--

SUMA PIEZAS ACTIVIDADES

56,79

TOTAL PIEZAS URBANAS

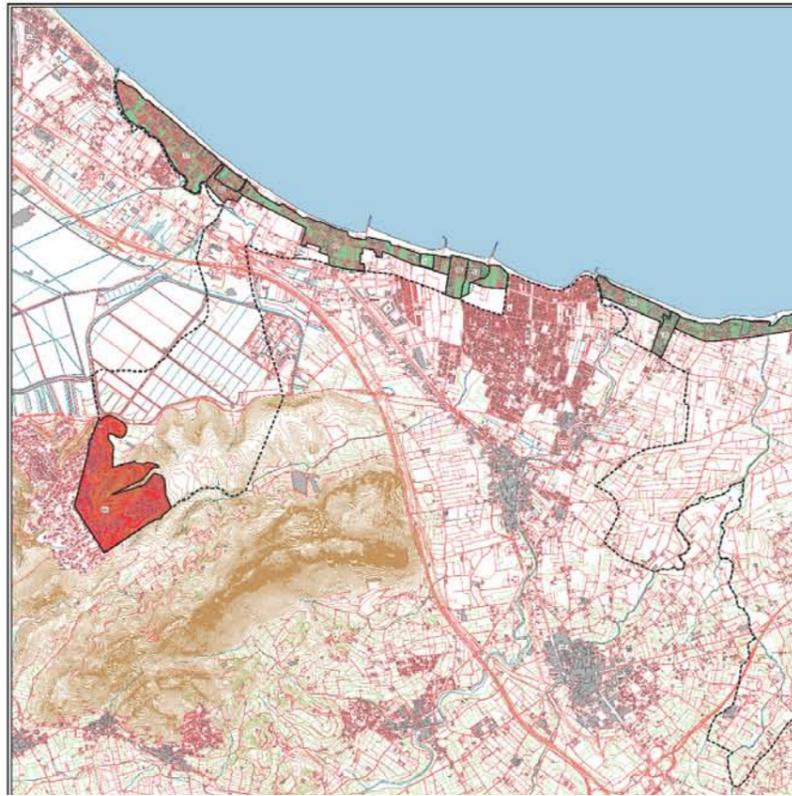
1.692,63

31,76

PORT

	38,19	
	39,15	
	14,51	
	<u>Σ</u>	91,85

105 Incluye un plano con su delimitación, cada uno a una escala, diferente de las restantes, derivada de la composición de este texto.



# DÉNIA (NÚCLEO URBANO)

## DALT DÉNIA

### 1 NÚCLEO INTRAMUROS



Pieza hoy estructurada sobre el eje formado por la calle *Loreto*, la Pl. de la *Constitució* y el primer tramo de la calle la *Mar*. Formada inicialmente en el siglo XIV, conformada sobre el eje que unía el *Portal de la Vila* con el *Portal de Terra*, completada posteriormente, hasta el XIX. Calles estrechas y ligeramente sinuosas, orientadas en dirección este-oeste, y callejones transversales, formando manzanas sensiblemente rectangulares, algunas de largo desarrollo. Parcelario estrecho y de fondo muy variable. Edificaciones de dos o tres crujías a base de muros de carga transversales, con cobertura de teja árabe, de la segunda mitad del siglo XVIII y, sobre todo, de la segunda mitad del siglo XIX, de planta baja, piso y *cambrà*, que en muchos casos integran restos arquitectónicos medievales –portadas, esquinas, zócalos, muros, etc.–, con uso de vivienda, hoy normalmente divididas en varias, e incluso locales en planta baja para usos terciarios. Aparecen excepcionalmente edificios de más altura (B+4/5) del último tercio del siglo XX, que alteran el paisaje urbano. Actualmente, tras la peatonalización de la calle *Loreto* se ha producido una intensa implantación de actividades de hostelería a nivel de planta baja e incluso en edificios completos.

### 2 AMPLIACIÓN INTRAMUROS

Ensanche al sur del núcleo intramuros. Pieza proyectada y ejecutada alrededor de 1850 por el maestro de obras *Josep Bellver*. Se estructura por medio de la calle *Pare Pere*, de trazado este-oeste, con dos tramos rectilíneos de diferente dirección, unidos por una pequeña plaza redonda que actúa como charnela. Son escasas las calles transversales, que comunican con el núcleo intramuros. El trazado se justifica por condicionantes del recinto amurallado de la ciudad: la calle arranca en el *Portal de terra*, bordea las traseras de los edificios de la calle *Major* y a partir de la plaza endereza su rumbo, en dirección al mar, frenado por el recinto amurallado: su trazado condiciona el ensanche de

finales del s. XIX. Se instalan en la calle la burguesía dianense, enriquecida por el comercio de la uva pasa, y profesionales liberales.



Las casas, de dos y tres plantas presentan características arquitectónicas homogéneas: dos o tres crujías a base de muros paralelos a la fachada, altas (B+1/2 PP) de cornisa similares y uso de la piedra tosca en recercado de huecos, esquinas y cornisas. Aparecen, excepcionalmente, edificios de más altura (B+5) del último tercio del siglo XX, que alteran el paisaje urbano. La calle *Pare Pere* era, en el momento de su ejecución, la más ancha de la población (entre 6 y 7 m). Pronto se convierte en el centro, siendo paso obligado para acceder al ensanche extra muros de finales del siglo XIX. La actividad comercial de la calle, que continúa siendo el único acceso al centro de la población, perdura hasta la década de los 70 del siglo XX. Hoy, con el pequeño comercio desaparecido o trasladado, es una calle residencial; solo el último tramo, lindante con la *Glorieta*, manifiesta cierta actividad terciaria.

### 3 LES ROQUES

Pieza formada sobre suelo rocoso no edificado, del, entonces, ámbito de protección militar del castillo, (que por R.O. de 22 de enero de 1859 pierde su condición militar, y se vende diez años más tarde a un particular, que lo transforma en finca agrícola e inicia la planificación de su entorno, parcelando el suelo), que se ocupa con una base social formada por jornaleros, empleados en las labores del campo y en los almacenes paseros.



No existe un eje vertebrador; y se pueden distinguir dos tipos de calles, las que siguen las curvas de nivel del montículo, de dirección norte-sur, y las perpendiculares, de mayor pendiente, formando manzanas de tendencia rectangular. En general las calles son estrechas y rectilíneas; la calle, más importante por su trazado, dimensiones y función –acceso al castillo–, es *Sant Francesc*.

El parcelario es estrecho –no suele superar los 6 de fachada y los 15 de fondo. Las edificaciones son, en origen, de una planta –muchas de ellas elevan posteriormente otra–, de dos crujías con muros de carga portantes paralelos a la fachada, y cobertura de teja árabe.

El barrio es exclusivamente residencial. Es un barrio tranquilo con buena ubicación respecto al centro. Presenta una compleja problemática de difícil solución: calles de fuerte pendiente, mala accesibilidad, falta de plazas de aparcamiento, ausencia de comercios, etc. Sin embargo el barrio está vivo, y con un buen nivel de población.

La peatonalización de la vecina *c/ Loreto*, y su rápida ocupación por actividades de hostelería, amenaza su carácter.

### 4 ENSANCHE EXTRAMUROS

Ensanche al este del Núcleo Intramuros. La pieza la planifica el maestro de obras *Patrici Ferràndis*, que redacta en 1867, el Plano Geométrico de Dénia. En parte conecta y prolonga la Ampliación Intramuros, configurando el eje *Pare Pere-Glorieta-Marqués de Campo*, que conecta el exterior de la ciudad con el puerto, sin atravesar el núcleo original intramuros; en el resto –*de la Mar* y *Diana*– se traza sobre caminos. Calles rectilíneas y espaciosas cuyo ancho duplica o triplica al de las calles intramuros. La ejecución de esta pieza es coetánea a la demolición del recinto amurallado (coincidiendo también con el momento de máximo esplendor de la comercialización de la uva pasa). La calle *Marqués de Campo* se convierte rápidamente en el centro de la población, condición que aún perdura.



Las mejores casas de la población, de B+2PP, se construyen en este ensanche; presentan características

específicas arquitectónicas –arquitectura neoclásica academicista, proyectada y construida por maestros de obra– y constructivas –estructura mixta a base de muros de carga perimetrales y pilares centrales y cubierta de teja árabe– muy homogéneas, consecuencia en parte de su ejecución coetánea; destaca el uso de la sillería caliza.

En planta baja se ubican instalaciones comerciales y de hostelería y en el resto de plantas los despachos y oficinas compiten con las viviendas, cada día más residuales. Este ensanche continúa siendo el centro comercial y terciario de la ciudad.

### 5 c/TRINQUET

La formación de la pieza, las características arquitectónicas de los edificios y el grupo social son en origen idénticos a *les Roques* (ver ficha CPO-3). Presenta también la misma problemática. Pero también existen manifiestas diferencias:

- La pieza está formada por tres calles –*Hospital*, *Trinquet* y *Fora Mur*–, que bordean los muros del castillo, rectilíneas con diferentes direcciones. La *c/ Hospital* se relaciona con el núcleo intramuros, la *c/ Loreto* principalmente, y *les Roques*. En cambio las *c/ Trinquet* y *Fora Mur*, lo están con el barrio de *Baix la Mar*.
- En ningún caso se manifiesta sentimiento de barrio.
- El parcelario es todavía menor que en *les Roques*, de similar ancho y escaso fondo, que –en algunos casos apenas sobrepasa los 6 m.

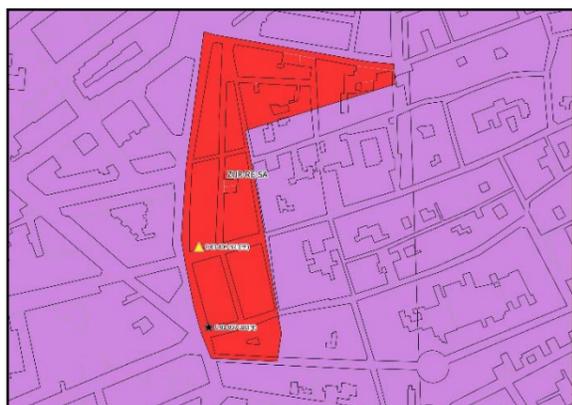


Las casas están, en general, adosadas a los muros del castillo, que en algunos casos llegan a perforar, buscando ensanchar la parcela. Ocultan o dificultan la percepción del castillo, hecho que se acentúa entre las torres de la *Gramàtica* y de el *Consell*.

### 6 SANT ANTONI

Pieza periférica coetánea al ensanche de finales del s. XIX y principio del s. XX, estructurada en torno a las calles *Sant Antoni* y *Sant Pasqual* (en el plano Geométrico de 1867 aparece planificada la *c/ Sant Antoni*; en levantamiento topográfico de 1872 ya está prácticamente edificada; en cambio todavía está sin planificar la *c/ Sant Pasqual*; en 1901 las dos calles están parcialmente consolidadas), pero muy alejada, a todos los niveles, de aquel.

Ambas calles, muy estrechas –alrededor de 4 m–, siguen un trazado paralelo a las murallas, configurando un vector de crecimiento del interior de la población hacia el exterior. Su trazado es prácticamente rectilíneo, de dirección norte-sur, con escasas y estrechas calles transversales, formando manzanas estrechas de desarrollo alargado. Parcelario estrecho –no suelen superar los 6 m–, de escaso fondo –una media de 20 m–, con fachadas a dos calles. Las edificaciones son de una o dos plantas (B+0/1), con 2-3 crujías y corral trasero, estructura de muros de carga paralelos a la fachada y cubierta de teja árabe.



Originalmente era un barrio de jornaleros y de pequeños propietarios agrícolas. En la actualidad es un barrio residencial, con escasa actividad comercial y hostelera, concentrada en la Av. de València, cuyo primer tramo participa de la actividad surgida de la *c/ Loreto*, después de su peatonalización.

## 7 SANT JOSEP



Pieza formada a partir de 1900, con la finalidad de acceder directamente a la *c/ Colón* –estación de València y puerto– sin atravesar la ciudad. Ocupa la *Closa* sur, terrenos de huerta intramuros, prácticamente libre de edificaciones en aquel momento.

Se estructura por el eje formado por las calles *Montcada* y *HH. Palau*, paralelas a la calle *Pare Pere*. Sin embargo, el proceso de crecimiento es más complejo: la parte este, entre las calles *Diana* y *Sant Josep*, al sur de la *Glorieta*, ya está edificado en 1900, formándose por extensión de la *c/ Colón* y de los viales de la *Glorieta* –*Ramón y Cajal* y *Cop*–, la parte central este tejido conjuntivo de los tramos este y oeste; la parte oeste lo define la *c/ Montcada*, en un intento de comunicar con la calle *Colón*.

Calles rectilíneas de ancho medio, alrededor de 8 m; parcelas de fachada entre 7 y 10 m y fondo variable, pero en general escaso, entre 10 y 20 m.

Las edificaciones son, generalmente, de dos plantas (si bien algunos edificios presentan mayor altura (B+3/4/5) distorsionando el homogéneo paisaje urbano), de 2/3 crujías con muros de carga paralelos a la fachada, o estructuras mixtas de muros de carga perimetrales y pilares centrales, con cubierta de teja árabe.

La coetaneidad de las construcciones unifica sus características arquitectónicas, de fachadas ordenadas inspiradas en la arquitectura academicista; sin embargo predomina en algunas calles –*Colón* y *H. Palau*– la arquitectura popular de tendencia modernista.

La pieza, sobre todo parte este, siempre ha tenido un carácter acusadamente comercial, sin duda como consecuencia de la proximidad del mercado municipal ubicado en la *Glorieta*. La puesta en funcionamiento del nuevo mercado, en 1955, supondrá el cierre de numerosos comercios. Hoy es una zona residencial con algunos pequeños comercios.

Alberga dos dotaciones importantes y propias de los tiempos en los que se desarrolla esta pieza:

- *El Rodat*, enclave que probablemente cercado, queda encerrado por el desarrollo de este barrio y el ferrocarril, y que se destino a actividades periféricas (futbol, ...)
- El CEIP Cervantes, que, utilizando la parte del anterior mejor situada y accesible, fue durante los años 50/70, el “colegio” de Dénia.

## 8 c/COLON

Pieza lineal estructurada sobre la *c/ Colón* (Calle de trazado rectilíneo, de ancho alrededor de 11 m). Se planifica al poco de la inauguración de la estación del Norte –1884–, con la finalidad de comunicar la ciudad con la estación, pero también la de acceder al puerto (en origen se llama la calle del Puerto).

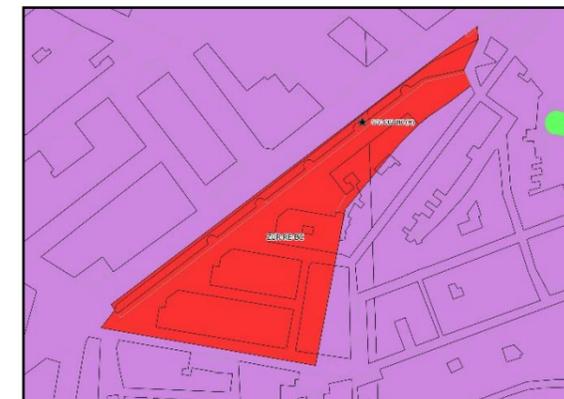
Parcelas en general de escaso ancho –no superan los 8 m– y fondo menor de 20 m. Edificaciones de 2 plantas (B+1) de 2/3 crujías con muros de carga paralelos a la fachada, o estructuras mixtas de muros de carga perimetrales y pilares centrales, con cubierta de teja árabe. La masiva y posterior construcción de edificios de 4 alturas (B+3) altera irrecuperablemente la uniformidad de la pieza.



Arquitectura homogénea de influencias academicistas, con algún elemento modernista.

En origen goza de una buena ubicación, cerca de la estación del Norte y del puerto, única vía de comunicación por el sur, del núcleo urbano entonces consolidado, permite la ubicación de pequeños comercios y almacenes paseros. La apertura de la *c/ M. de Campo* –1917– y el cierre de la línea ferroviaria con *Carcaixent* (estación de Valencia) –1974–, recortan sus posibilidades comerciales, hoy dependientes de la *c/ M. de Campo*. Actualmente es una zona más residencial que terciaria.

## 9 c/BENICADIM



Pieza que ocupa, en la década de los 80 del siglo pasado, los restos de la *Closa* norte, todavía sin urbanizar, entre el barrio de *les Roques*, al que se adosa, y la *Ronda de les Muralles*. Vertebrado tan solo en su borde norte por el lienzo interior de las murallas existentes, es una intervención de nueva planta con bloques adosados a las traseras de las viviendas de *les Roques*, y bloques aislados, a 45° con las murallas de la ciudad.

Edificaciones de 2 plantas (B+1) y puntualmente, por condicionantes del terreno, 3 plantas. Estructura de hormigón armado, cubierta mixta (plana+ inclinada).

La pieza es residencial, con actividades no comerciales en las plantas bajas.

## 10 c/LLIBERTAT

Pieza rudimentariamente planificada ubicada en el entorno exterior del desaparecido *Portal de Terra*. En 1901 su solar estaba libre de edificaciones; unos pocos años más tarde el barrio estaba consolidado.

No existe una calle estructurante ni un vector de desarrollo; el trazado de las calles se adecuan al solar de forma triangular delimitado por el trazado ferroviario, el *Camí del Pou de la Muntanya* y las traseras de las parcelas recayentes al *Camí vell d'Ondara* (hoy *c/ Campo Torres*)

Las calles son rectilíneas y paralelas al *Camí vell d'Ondara*, orientadas en dirección este-oeste, inicialmente el fondo de saco (el ferrocarril impide la continuidad), sin comunicación entre ellas, formando manzanas alargadas sensiblemente rectangulares; parcelas pequeñas –una media de 7x20 m–, la mayoría, en origen, pasantes. Viviendas de planta baja, con estructura mixta de muros de carga y pilares centrales, de dos o tres crujías, cubierta de teja árabe y corral al fondo. Composiciones simples de fachada con algún elemento mueble modernista.



Barrio eminentemente obrero, en origen, la supresión del trazado ferroviario y la apertura de la Av. Alicante, ha trastocado profundamente su estructura y papel urbano. Actualmente es un barrio residencial sin actividad comercial, excepto en las recientes transformaciones: parte de las parcelas pasantes se segregan con la finalidad de construir otra vivienda en el antiguo corral; en las parcelas lindantes con viales perimetrales, principalmente, se ha edificado en altura (de B+2 hasta B+5+ático). A pesar de las transformaciones todavía conserva características que lo diferencian de su entorno inmediato.



Su uso actual es el recreativo: por su situación en el centro de la población y por sus valores arquitectónicos y naturales, es frecuentemente visitado por los habitantes de Dénia. Sin duda es el monumento más visitado de la ciudad, tanto por los naturales como por los turistas; solo la deficiente comunicación con la ciudad y la difícil accesibilidad, ambas de difícil mejora, dificultan su uso. Completan el equipamiento el Museo Arqueológico – ubicado en los restos del Palau de Governador–, la Sala, centro de conferencias y una cafetería. Declarado Bien de Interés Turístico (BIC), es el principal monumento y el más emblemático de la ciudad

## 11 CASTELL

Pieza urbana céntrica que ocupa la cima de la elevación rocosa. El origen lo podemos establecer en época islámica, pero todas las culturas, desde época romana hasta hoy, han dejado su impronta. A principio del siglo XIV, en el recinto del albacar, se funda la *Vila*, que perdura hasta la segunda década del siglo XVII, en la que es demolida, a consecuencia de la Guerra de Sucesión. Parcialmente excavada, a sus restos se le han dado visibilidad. Destacan el conjunto de puertas de época islámica –torre del Mig, portal de la Vila, porta nord– y los elementos de la arquitectura bajo medieval –torre del Consell– y abaluartada –la torre punta del Diamant, la torre Oval, el baluarte etc.

## BAIX LA MAR

### 1 c/PONT

Pieza formada sobre el último tramo del *Camí de la Mar* – la actual *c/ del Pont*–, vía de comunicación entre la *Vila* y el puerto. Las primeras edificaciones son almacenes<sup>a</sup> ligados a la actividad portuaria. A finales del siglo XVIII se inicia una sustitución edilicia: los almacenes se trasladan a los ensanches norte y sur, siendo sustituidos por edificios residenciales. La *c/ del Pont*, rectilínea, de ancho irregular, perpendicular a la línea de costa, se convierte, y perdura hasta hoy, en la vía central de *Baix la mar*.



Las parcelas son de dimensiones variables, algunas procedentes de antiguos almacenes, con un frente medio de 12 m; otras, en cambio, procedentes de divisiones o parcelaciones sobre un suelo que escasea, suelen ser muy estrechas, con un ancho medio de 5 m. Edificaciones de dos y tres plantas (B+1/2), de dos o tres crujías, estructura de muros de carga o mixta –muros de carga perimetrales y pilares centrales–, con cobertura de teja árabe.

Históricamente la pieza ha tenido gran actividad comercial, hoy prácticamente desaparecida y sustituida por hostelería, sobre todo en el tramo más cercano al puerto. A pesar de que la pieza presenta un paisaje armónico, se aprecia una cierta degradación provocada por la existencia de viviendas vacías y abandonadas y por restos degradados de su actividad original.

### 2 RASET

En la segunda mitad del siglo XIX se inicia la extensión de la pieza inicial de *Baix la mar*, a norte y sur, configurando dos piezas diferenciadas. La norte es de rápida ejecución, pues en un plano de 1789 ya aparece completamente edificada. Es un barrio cerrado<sup>a</sup>, con una única y deficiente comunicación con la *c/ Pont*, a través de un estrecho y curvado callejón.

La pieza se estructura mediante dos pequeñas plazas en sus extremos –*Pl. de Sant Antoni*, al sur, inmediata a la *c/*

*Pont*, y el *Pati de la creu*, al norte– unidas por dos calles estrechas –*Sant Vicent de la mar* y *Bitibau*– paralelas al mar, y perpendiculares a la *c/ Pont*. Predomina la parcela pequeña, con frentes entre 5-7 m y fondos entre 5 y 20m; alguna parcela no supera los 25 m<sup>2</sup> y gran parte de ellas no alcanzan los 50 m<sup>2</sup>. Edificaciones de una o dos plantas (B; B+1), con muros de carga, de una a tres crujías y cobertura de teja árabe.



Población en origen de ocupación relacionada con la pesca y la actividad portuaria, pero que dadas las condiciones de las viviendas, en general insalubres y el atractivo de varias promociones de vivienda protegida externas, acaba trasladándose *el Saladar* y a *el Fortí*, desdoblamiento que ha tenido dos consecuencias: la degradación del barrio y la pronta implantación de actividades de hostelería, que alcanza su cenit en fechas recientes. La urbanización del frente portuario ha incorporado de hecho la amplia acera a la pieza.

Hoy es una pieza residencial, de escasa población, con apreciable actividad hostelera.

### 3 cc/SANDUNGA y FONTANELLA



Pieza formada por la extensión al sur de la *c/ Pont*. En un plano de 1789 está parcialmente edificada. Se estructura mediante dos calles –*Sandunga* y *Fontanella*– paralelas al

mar y perpendiculares a la *c/ Pont*, de trazado rectilíneo, exceptuando el primer tramo, ligeramente curvado, extendiéndose desde la *Pl. de Sant Josep* hasta el *Riatxol*. Presentan deficiente comunicación con la *c/ Pont* y con el mar. En origen es un barrio industrial con actividades relacionadas con el puerto –almacenes, comercios, talleres, etc–; si bien el primer tramo de la *c/ Sandunga* es el más residencial de la pieza.

Parcelas de forma y dimensiones desiguales. En el primer tramo, cerca de la *c/ Pont*, las parcelas son estrechas –no llegan a los 5 m– con un buen fondo –25 m–; en cambio, según nos acercamos al *Riatxol*, las parcelas presentan dimensiones adecuadas a las actividades que alberga: frente entre 9 y 24 m; fondo en torno los 10 m. Exceptuando el margen oeste de la *c/ Sandunga*, las parcelas son pasantes, con fachada a dos calles, configurando una nueva calle de una sola acera, la actual calle de servicio de la Explanada de Cervantes.

Edificaciones de dos (B+1), y, excepcionalmente, tres plantas (B+2). En las décadas de los años 60-70 del siglo XX se construyeron bloques de viviendas en altura, de hasta 10 plantas (B+9), en primera línea del frente marítimo, alterando gravemente el paisaje urbano, puerto y castillo principalmente. También se construyeron, en primera y segunda línea, bloques de viviendas de menor altura, de cuatro, cinco y seis plantas (B+3/4/5), que en nada favorecieron al barrio.

La pieza ha conservado hasta fechas recientes un cierto rescoldo de su actividad industrial y comercial. En cambio hoy predomina la actividad hostelera, sobre todo en la primera línea, con tendencia a ocupar el interior, acondicionando los edificios industriales. La población se agrupa en el primer tramo de las dos calles y en los bloques de viviendas.

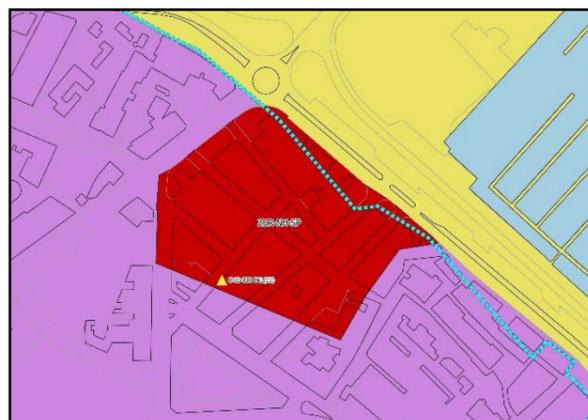
#### 4 CONVENT

Surge como extensión de *Baix la Mar*, cuyas posibilidades de expansión solo eran viables hacia el norte y el oeste, alrededor del *convent de Sant Antoni*. La calle *Sandunga*, con su desarrollo paralelo al mar y sin ninguna calle transversal, impide una buena y lógica comunicación, por lo que el acceso se localiza en su perímetro: *c/ de la Mar*, *Cándida Carbonell* y *Marqués de Campo*, quedando en el interior una zona de difícil acceso. Las naves industriales ubicadas en su perímetro, relacionadas con la comercialización de la uva pasa y posteriormente con los juguetes, son las más importantes de la población –*magatzems de Sauquillo* y *dels anglesos*. La crisis de ambas actividades y la apertura de la *c/ de Sant Telm* provocaron el abandono y la sustitución edilicia a partir de la década de los 80 del siglo pasado.



Edificios de nueva planta, de alturas variables, desde la vivienda unifamiliar de dos plantas(B+1) hasta el bloque de viviendas de nueve (B+8), pero con claro predominio de las 4 plantas (B+3), con estructura de hormigón armado y cubierta plana, sobre todo, y de teja árabe. Hoy es una pieza residencial, dinámica, con actividad comercial y de servicios.

#### 5 SANT PERE



Orígenes urbanísticos desconocidos; en un plano de 1901 aparece consolidado, con el trazado actual.

La pieza se estructura sobre la actual *c/ de Gabriel Moreno*, rectilínea, paralela al mar, con trazado desde la *c/ Senieta* hasta la plaza de Benidorm, cruzada por varias calles perpendiculares –*Sant Pere*, *Alberto Sentí* y *Hort*. Existen otras calles paralelas al mar –*Escollera* y *Marines*–, pero de recorrido parcial. El viario configura manzanas sensiblemente rectangulares.

Parcelario estrecho, entre 5 y 7 m, y fondo variable, en general escaso, entre 6 y 14 m. Edificaciones de una a tres crujías, con estructura de muros de carga y mixta –muros de carga perimetrales y pilares centrales–, con cubierta de teja árabe; viviendas de una y dos alturas (B; B+1), y puntualmente de tres y cuatro (B+2/3) sobre la *c/ Gabriel Moreno*, la vía principal.

Importante sustitución de edificios, con estructura de hormigón armado, generalmente de 2 plantas (B+1), que ha impedido el despoblamiento.

Hoy es un barrio residencial, con apenas actividad comercial. En cambio la actividad de hostelería es importante. Se ubica en primera línea del frente marítimo; la reciente peatonalización de la *c/ Gabriel Moreno*, ha conllevado una nueva proliferación hostelera, sobre la plaza de Mariana Pineda. La urbanización del frente portuario ha incorporado de hecho la amplia acera a la pieza.

#### 6 HORT



En la documentación gráfica de la década de los 60 del siglo XX se aprecia que el barrio de *Sant Pere* limita por el oeste con una zona de cultivo, seguramente denominada *l'Horç*. Comienza su urbanización en la misma década, coetáneamente con su entorno –*Ronda de les muralles* y *Dr. Fleming*–. Parte de las calles son prolongación de las de la pieza de *Sant Pere* –*Sant Pere*, *Alberto Sentí* y *Hort*. Parcelas de formas y superficies variables, con una superficie media de 350 m<sup>2</sup>, adecuadas para pequeñas promociones. Edificaciones de altura muy variable, entre una y seis plantas (B; B+1/5), con estructura de hormigón armado y cubierta de teja árabe y plana.

Es una pieza residencial, dinámica, pero con muy poca actividad comercial y alguna actividad de hostelería.

#### 7 SENIETA

En la década de los 60 del siglo pasado, coincidiendo con el afianzamiento y expansión juguetera e industria complementaria, se instalan pequeñas industrias, hoy generalmente sustituidas por edificios residenciales. Una de estas zonas esta, *Senieta*, entre la *c/ Bitibau* y el castillo. Con la crisis de la industria juguetera estas naves quedaron sin actividad, tal como permanecen hasta hoy. En algunos casos su estado es ruinoso. Así mismo permanece un importante solar sin edificar.

Parcelas de fachadas entre 12 y 25 m, y fondo muy variable, que puntualmente llega a los 90 m. Edificación de naves industriales de estructura metálica, con acceso

desde las calles *Pont* y, principalmente, *Senieta*. Cubierta de fibrocemento o de chapa metálica.



El conjunto de naves permanece abandonado, degradando el perímetro de *el Raset*.

## DÉNIA

### 1 c/PINTOR LLORENS



Superado el largo período de crisis posterior a la Guerra Civil, se inicia una nueva etapa en la ocupación del *Saladar*. Después de las agrupaciones desarrolladas en torno al *Camí de Sant Joan* –actual Diana– y de la *c/ Calp*, con viviendas de una o dos plantas (B; B+1), aparecerán, en la década de los 60, los bloques de viviendas, entre medianeras y, sobre todo, exentos.

Esta nueva pieza se desarrolla al sur-este del núcleo histórico, junto a las estaciones de *València* y *Alacant* entre la *c/ de P. Ferràndis* y el paseo del *Saladar*, actuando como eje transversal la *c/ P. Llorens*, de dirección norte-sur, una calle de 21 m de ancha, que por sus dimensiones podía funcionar como vector de crecimiento y ordenación de la zona, pero que estaba condicionada por su proximidad a la estación de *Alacant* y por el trazado ferroviario. Las calles de la pieza, seguramente urbanizadas con posterioridad a la edificación, son paralelas al paseo del *Saladar* –este-oeste– y a *P. Llorens* –norte-sur–, rectilíneas, configurando manzanas rectangulares; parcelas de gran tamaño y bloques de viviendas –grupos Sinerol, *P. Llorens*, Antonio Catalá y Luis Arranz– de tres y cinco alturas (B+2/4), con estructura de hormigón armado y cubierta generalmente plana. Los edificios, de escaso valor arquitectónico –se les denominan “casas baratas”–, presentan una visible degradación, especialmente en Antonio Catalá y *P. Llorens*, que necesitan una pronta intervención.

A pesar de las carencias, es una pieza residencial, poblada y activa, con escasa actividad comercial o servicios, pues las plantas bajas tienen, normalmente, el uso de vivienda.

### 2 PASSEIG DEL SALADAR

Después de las primeras intervenciones en el *Saladar* –viviendas adosadas de una planta, sobre el *Camí de Sant Joan* y en la *c/ Calp*, en los años 20-30 del siglo XX; vivienda protegida en bloques de mediana altura, en el

entorno de *Pintor Llorens*, en la década de los 50/60– se inicia en la década de los 60/70 un proceso de ocupación a la totalidad de el *Saladar*, mediante el Plan Especial de Reforma Interior y Extensión de las zonas Norte y Sur de Dénia (1966), que conserva las líneas maestras –*P. Ferràndis*, *Passeig del Saladar*– del planeamiento anterior.



El trazado de las calles es rectilíneo; las más importantes atraviesan longitudinalmente el *P. del Saladar*, de dirección este-oeste, cruzadas por otras de menor sección, de dirección norte-sur, configurando una tupida red de viales, de trazado a veces ajeno a lo planificado en el Plan Especial. Las parcelas no siguen un patrón concreto, salvo el de disponer de dimensiones adecuadas para las nuevas promociones. Los nuevos edificios son de 6 plantas (B+5), los más recientes con ático, con estructura de hormigón armado y cubierta plana, sobre nuevas parcelaciones o sobre antiguas edificaciones de baja altura o sobre naves industriales o talleres.

La implantación de nuevos servicios y actividades –“estación de autobuses”, Casa de Cultura, Instituto Historiador Chabás–, provocan que la centralidad de el *Saladar* se desplace hacia el oeste, aprovechando en parte la conexión con el exterior de la ciudad a través de la *Av. d'Alacant*.

La gran densidad de población, en comparación con los núcleos históricos –*Roques*, *Loreto*, *Major*, etc–, favorece la aparición del pequeño y mediano comercio y actividades de hostelería e, indirectamente, el cierre del pequeño comercio de la ciudad histórica. Hoy es una pieza residencial, con mucha actividad comercial y de servicios, ubicada en las plantas bajas: sin duda el oeste de la pieza es la zona mejor equipada de la ciudad.

### 3 p/PARÍS

Los edificios denominados París, contiguos a la plaza homónima, son producto de una intervención unitaria, desarrollada sobre un solar libre de edificaciones cuyo eje es la *c/ P. Ferràndis*, delimitada por las calles *Sagunt*, *Senija*, *Av. del Montgó*-Pl. de París y *Passeig de el Saladar*. Participa a todos los niveles de las características de el *Saladar*, salvo el volumen de la operación: los tres bloques ocupan la totalidad de dos manzanas

rectangulares; la más grande, al norte, para un mejor aprovechamiento del solar, traza una calle peatonal entre bloques –*passatge París*–, en dirección este-oeste. Edificios de 6 plantas (B+5), uno de ellos con ático, estructura de hormigón armado, cubierta plana.



Es una pieza residencial, si bien con mucha actividad comercial, hostelera y de servicios.

### 4 av/ALACANT



El Plan Especial de Reforma Interior y Extensión de las zonas norte y sur de Dénia (1966) prevé la *Av. d'Alacant*. Es una solución ingeniosa que permite la conexión desde el exterior de la ciudad –CV-725– con el puerto y *les Rotes*, sin necesidad de cruzarla, siguiendo el trazado del ferrocarril y aprovechando la *c/ P. Ferràndis*. Las primeras edificaciones, de viviendas unifamiliares entre medianeras, se ubican cerca del *Camí del Cementerí*, entre las calles *11 de Maig* y *Gata de Gorgos*; son edificaciones de baja altura (B, B+1/2) sobre parcelas pequeñas –alrededor de 8x20 m–, con estructura de hormigón armado y cubierta plana. Esta tendencia es de corto recorrido, imponiéndose los bloques de viviendas entre medianeras de 5 plantas (B+4), solo en primera línea al noroeste, hasta la apertura de la *Av. Ramón Ortega* y más hacia el interior al sureste, donde se integra con la pieza *Passeig de el Saladar*, con parcelas de dimensiones adecuadas a las promociones,

estructura de hormigón armado y cubiertas planas. Las últimas edificaciones presentan una planta más (B+5), generalmente sin ático.

Hoy es una pieza residencial, con mucha actividad, sobre todo servicios, ubicados en las plantas bajas.

### 5 CORONA NORD



Se denomina “corona” al ámbito consolidado de la periferia actual de la ciudad, que la ciñe a modo de corona. Se considera dividida en dos piezas, la norte, que se extiende desde la carretera de *les Marines* hasta la *av. de València* y la sur. Presenta tendencia a ocupar cualquier solar libre entre medianeras o a sustituir cualquier edificación de escasa altura, pero la mayoría y más características de las intervenciones se desarrollan sobre grandes parcelas libres.

La pieza participa de las características de su entorno, *les Marines* y el casco urbano, con los que se hibrida: la edificación es similar a un edificio de apartamentos ubicados en la playa –predominio de la 2ª residencia, amplias zonas comunes con jardín, piscina, pistas deportivas, etc, grandes terrazas, áticos con piscina–, pero la ordenación es más “urbana” y buena parte de las viviendas o apartamentos son de 1ª residencia. Los edificios son de 6 plantas (B+5) con sótano, si lo permite el subsuelo, con uso de garaje-aparcamiento (en algunos casos este se implanta en la planta baja), estructura de hormigón armado, con cubiertas planas o un mixto de planas e inclinadas, en cuyo caso se forma un espacio bajo cubierta anexo al ático.

Hoy es una pieza residencial, con irregular distribución de actividades concentradas al oeste de la pieza.

### 6 MARQUÉS DE CAMPO

Pieza estructurada sobre el segundo tramo de la *c/ M. de Campo* –entre *Carlos Sentí* y *Sandunga*. A pesar de que la calle se proyecta en el Plano Geométrico de 1867, solo el primer tramo –entre las *c/ Diana* y *Carlos Sentí*– se consolidará a principio del siglo XX. El hecho de que la

calle no estuviera conectada con el puerto significaba un fuerte hándicap para su consolidación: en 1917, con el derribo de unos almacenes portuarios se lograba la conexión; mientras tanto el tránsito del puerto se canalizaba a través de la c/ del Puerto –hoy Colón. El segundo tramo de M. de Campo se consolida en la segunda mitad del siglo XX.



Se puede distinguir dos subpiezas, el actual entorno del mercado municipal, espacio residual cerrado al norte por los almacenes de la c/ de la Mar, que se puede prolongar hasta el *Convent de Sant Antoni*; y el segundo tramo de la calle M. de Campo. El primero depende a todos los niveles del segundo. Las primeras edificaciones se construyen en la c/ Magallanes, sobre parcelario variado –fachadas entre 8 y 14 m y fondos de 18 m–, edificaciones de 2 plantas (B+1), con fachadas sencillas y algún elemento mueble modernista, estructura mixta de muros de carga y pilares centrales, dos o tres crujías, y cubierta de teja árabe. Alrededor de 1900 ya está edificado el primer tramo de Magallanes. En 1955 se abre el mercado municipal, revulsivo para la edificación de la c/ Carlos Sentí, que poco antes se había comunicado con la C/ del Mar; sobre parcelas similares se levantan edificios modernos de 3 o 4 plantas (B+3/4), con estructura de hormigón armado y cubierta de teja árabe, con aparición de cubiertas planas. En el segundo tramo de la c/ Magallanes –hasta el convento–, se levantan edificios modernos, de 6 plantas (B+5), pero con acceso desde M. de Campo. La segunda subpieza, edificada a partir de la década de los 60, representa un cambio radical respecto el primer tramo de M. de Campo: parcelas grandes, edificios en altura (hasta de B+11), estructura de hormigón armado, cubierta plana, etc. Estos edificios de altura conviven con otros más bajos (B+2/3), restos de etapas anteriores. El segundo tramo o final es una zona con gran dinamismo social y comercial –tiendas, cafeterías, oficinas, bancos, etc–, que se irradia a calles paralelas –Magallanes– y travesías –Carlos Sentí. La vivienda se ubica principalmente en los edificios de altura.

7 c/CALP

Pieza que se forma por:

- 1) Al sur, delimitada por Av. *Marquesat*, c/ *Carlos Sentí*, trasera de edificios recayente a c/*Benissa* y *Diana* – Abu-S-Salt, en torno a la c/*Calp*, una antigua agrupación de viviendas bajas obreras que se emplaza aquí al inicio del siglo XX, conformando un vial (hoy c/*Calp*) en fondo de saco al que se accedía desde el camino de *Sant Joan*.
- 2) Al norte, alrededor de la c/*Benissa*, entre la anterior y las traseras de los solares recayentes al *Paso Saladar*, fragmento del nuevo tejido del *Saladar*, derivada de la planificación urbanística moderna (PE 1966, PGOU 1972+PPCU y ZI 1975, PGMO1990/92, PGT 2005/07)



El estado actual es sorprendente: De la primera se conservan prácticamente intactas, las viviendas bajas entre la Av. *Marquesat*, c/ *Carlos Sentí*, *Calp* y *Abu-S-Salt*; mientras que su otra mitad está edificada parcialmente con fincas altas (B+5+A). La segunda está edificada con fincas bajas: B+1 o excepcionalmente B+2, y, sorprendentemente, salpicada de edificaciones altas B+5+A

8 c/PATRICI FERRÁNDIS



Pieza de pequeño tamaño (3,82 Ha.) derivada del plano geométrico de *Dénia* de 1867, que planifica un primer ensanche de la ciudad, en el que se prevé un paseo en el *Saladar* -la actual c/ *P. Ferrándis*- siguiendo el trazado del *Riatxol* (canal que encauzaba las aguas de escorrentía hasta el mar). La proximidad de la estación ferroviaria de Valencia y la buena comunicación con el puerto –los diques norte y sur se construyen entre 1898 y 1904- es un revulsivo que posibilita la rápida implantación de almacenes, primero relacionados con el comercio de la va pasa y, posteriormente, con la industria juguetera. La implantación de las industrias sigue un largo proceso, pues por las características arquitectónicas de algunos edificios se deduce que todavía se implantan industrias en la década de los 30 e incluso posteriormente (la cooperativa CAS, recientemente demolida, se construyó en los 50-60).

La proximidad a las zonas residenciales del núcleo urbano y el planeamiento urbanístico de *Dénia* (El Plan Especial, de 1966, califica suelo industrial al norte del castillo, entre la avenida de Valencia y el mar; el PGOU 1972 delimita un sector industrial al oeste e inmediato al núcleo urbano: el polígono), condicionan el futuro industrial de la pieza y hoy aún coexisten los antiguos edificios industriales (naves con cuchillos metálicos y edificios de dos y tres plantas, con estructuras de hormigón), con edificios residenciales, de variada altura, entre 2 y 7 plantas. Coinciden, pues, en la pieza parcelas procedentes de las primeras parcelaciones (8x20 m.) y grandes parcelas adecuadas a la antigua actividad industrial, y a la actual residencial, de bloques de viviendas entre medianeras.

La pieza presenta gran actividad, con pequeño comercio, servicios, hostelería, etc. ubicada, siempre, en las plantas bajas, tanto en los antiguos edificios como en los nuevos. Está totalmente consolidada, sin apenas suelo vacante (0,02 Ha.) pero con apreciable superficie (0,67 Ha.) susceptible de renovación edilicia. El PGOU 1972 preveía una altura de edificación de B+3 en manzana cerrada.

La tendencia actual, frenada por la crisis económica, es la de substituir los edificios iniciales que permanecen (0,67 Ha.) por edificios residenciales de tipología de manzana cerrada (~85% ocupado) y alturas medias (B+4+A).

9 cm/LLAVADOR



Pieza derivada del Plan Especial de 1966, que propuso la creación de una zona industrial al norte de la población, entre los alrededores del *Camí del Llavador* y la av. de *València*, en la partida *la Marjal*, sobre suelo que había permanecido sin edificar por sus deficientes condiciones naturales, en la que, inmediatamente, se implantará una nueva industria de transformados, relacionada con el sector juguetero, seguida de numerosos talleres y almacenes, la posterior previsión del PGOU 1972 de delimitar una zona industrial en la partida *Madrigueres*. (el polígono industrial), la crisis juguetera (provocada en buena parte por los pingües beneficios que ya se daban en el sector inmobiliario) incidirán negativamente en esta pieza, que acabará hundiéndose, y a partir de la década de los 70 se inicia un proceso de transformación, con implantación de bloques residenciales entre medianeras, sustituyendo edificios industriales. El boom inmobiliario surgido alrededor del año 2000, edificará intensamente el perímetro de la pieza –la corona (ver CPO 18)–, potenciando el futuro residencial de la pieza.

El tamaño y forma de las primeras parcelas es muy variable, predominando las de tamaño medio, de 12-15 m de fachada, y escaso fondo, que no supera los 20 m, con una superficie media de 300 m<sup>2</sup>, adecuadas para pequeñas industrias de transformados o servicios. Los edificios presentan uso industrial, de una a tres plantas (B, B+1/2), o mixto, industrial en planta baja y residencial en el resto. Presentan estructura de hormigón armado o de cuchillos metálicos.

Actualmente la pieza presenta una buena parte de su suelo edificable bien vacante (4,6 Ha.), bien susceptible de sustitución edilicia (0,2 Ha.).

La crisis industrial de la pieza potencia la edificación de bloques residenciales entre medianeras, de tres y cuatro plantas (B+2/3), sobre parcelario de similares características que el anterior, estructura de hormigón armado y cubierta plana o de teja árabe. Superada la crisis de 1992, se potencia el carácter residencial, con la construcción de edificios residenciales en su interior, agrupando parcelas industriales y, sobre todo, en su perímetro, con parcelas de grandes dimensiones, con bloques entre medianeras y aislados, de 5/6 plantas con sótano y ático (B+4/5+ático) y cubierta inclinada.

Hoy conserva parte de la actividad, con pequeñas industria, talleres y servicios, pero se ha consolidado el proceso de sustitución por la actividad residencial, frenado, hoy, por la crisis del 2008.

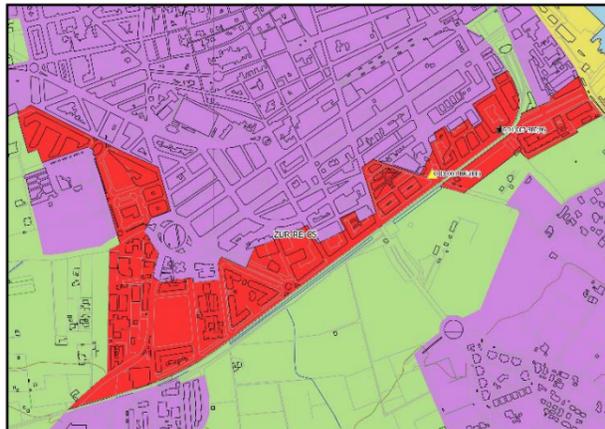
9 av/VALENCIA

Pieza moderna, iniciada en los 60 del siglo XX, alrededor de la carretera de *Ondara*, en su cruce con el ferrocarril a Carcaixent. Se caracteriza porque las promociones trocean las grandes manzanas previstas por el PE y actúan incorporando la entonces futura desaparición del trazado ferroviario, que incorporaba ese Plan Especial. Integra una dotación entonces muy importante: el IES Historiador *Chabas*, hoy CEIP Llebeig.



Totalmente colmatada a falta de un solar de apreciables dimensiones (~0,24 Ha.), con edificaciones en manzana cerrada de altura media, con bajos, que ocupan totalmente los solares, dedicados a actividades comerciales y talleres.

### 11 CORONA SUD



La Corona Sur, gemela de la Norte (ver ficha DN.5) se extiende desde la *av. de València* hasta la carretera de *Les Rotes*. Desarrollada por el PGOU 1972 y el PGM0 de 1990/92

Son promociones similares a las de la corona norte (CPO-DN.5), con similitudes –participa de las características de *Sorts de la Mar* y casco urbano– y diferencias –no participa de las características de *les Rotes* y el *Montgó*, donde se impone la vivienda unifamiliar aislada.

Por la mayor proximidad al casco urbano, y por estar la zona más consolidada, con la propiedad más dividida, hay un mayor predominio del bloque entre medianeras (margen norte *av. Joan Fuster*) sobre el bloque aislado con zonas comunes (margen sur).

Es una pieza residencial, con actividades comerciales y de servicios, que se concentran en el margen norte de la *av. Joan Fuster*, en los bajos de las edificaciones. Los escasos bloques al sur de la avenida carecen de actividades.

Totalmente consolidada, excepto algunos solares vacantes en el entorno de la plaza París y en Joan Fuster (ca. 2,0 Ha). Alberga dotaciones relevantes: Palacio de Justicia, Centros Salud, Colegios. Afectada por Inundabilidad a partir del Palacio de Justicia.

### 12 g/ MARINERS

Edificación unitaria construida con la finalidad y necesidad, de reubicar la población marinera del Raset.

Se estructura por medio de dos plazas –*Pere Eiximen d'En Carròs* y de la *Marina Alta*–, abiertas al este, por donde se accede principalmente, y cerradas al resto de orientaciones, formando la edificación de cada una una U abierta a la carretera de *les Rotes*. Entre ellas queda un enclave alargado donde se emplaza una “fanlera” de servicio del puerto y una vivienda aislada de planta baja, probablemente anterior a este conjunto y vinculada a la anterior.



Parcelas ubicadas rectangulares de reducido frente –6 m– y fondo variable, entre 8 y 17 m. Viviendas adosadas de dos plantas (B+1), estructura de muros de carga y cubierta de teja plana. En total 56 viviendas. Hoy es una pieza totalmente urbanizada, residencial, con implantación de alguna actividad de servicios en el frente que da a la carretera de *les Rotes*.

### 13 c/JORJE JUAN



Pieza residual, entre el ferrocarril de Alicante, y la carretera de *les Rotes*, compleja, donde confluyen varios vectores de crecimiento; por un lado el procedente de *Baix la Mar*, paralelo al mar, que llegaba hasta el *Riatxol*, con uso industrial; por otro, el formado a partir de los años 50 del siglo XX alrededor de la carretera de *les Rotes*, con edificios aislados relacionados principalmente con la actividad portuaria, y finalmente, los restos de las viviendas de empleados del ferrocarril, hoy en desuso y ruinosas.

A partir de los años 70 se inicia una sustitución de industrias o actividades por bloques en altura, que finaliza en la primera década del siglo XXI. Hoy predomina el bloque aislado de viviendas, de B+5/6 con ático. Presenta un amplio solar vacante destinado a aparcamiento provisional (~1.400m<sup>2</sup>) u el solar de las viviendas ruinosas (~3.000m<sup>2</sup>). Integra el “CAM *Les Rotes*”

Hoy es una pieza dinámica, con comercios y actividades hosteleras. Afectada de inundabilidad.

### 14 cm/GANDÍA



Pieza exclusivamente residencial de reciente formación, por calificación y clasificación del suelo y edificación permitida por el PGM0<sub>90/92</sub>, tributaria exclusivamente del tramo del *camí vell de Gandia* (hoy CV723), entre el camino s/n y el acceso al polideportivo, tramo, de poco

más de 300 m de longitud, al que han convertido en travesía.

La edificación es en todos los casos de bloques perpendiculares a la traza de la CV723, con edificabilidades de 1,20 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>, y presenta algunas parcelas vacantes.

La urbanización es incompleta y se limita a los frentes de las parcelas edificadas.

### 15 LOS POMELOS



Pieza reciente, desarrollo del PGM0<sub>90/92</sub>, mediante PAI con PP aprobado Ayt. 12.12.2002. Urbanizada y vacante, excepto el enclave dotacional previsto en el que se ha construido y está en servicio la sede local de la AT.

### 16 POLIDEPORTIVO



Pieza dotacional con uso deportivo.

Integra dos recintos: uno público, que se estructura a partir del *camí vell de Gandia*, si bien no linda con el mismo., otro privado (CTD) con acceso desde el *cm/Llavador*.

El PGOU de 1972 califica parte de su actual perímetro como “verde y deportivo”. El ámbito actual no coincide con lo dispuesto en el PGOU de 1972 ni con el planeamiento

posterior (PGMO de 1990/92; PGT 05/07). Afectada de inundabilidad.

## 17 TORRECREMADA



Antigua alquería perimetral al recinto amurallado, de gran extensión (ca. 9 Ha), dedicada al cultivo de la vid y a la elaboración de uva pasa. A finales del siglo XIX se remodela la edificación principal, ampliándola hacia el norte, con lo que queda más definida la zona ligada a la actividad agrícola y la residencial. La remodelación va unida a la ejecución de un jardín de diseño clasicista, formado por una rotonda central y varios parterres.

Hacia mitad del siglo XX, desaparecido prácticamente el comercio de la pasa, las cepas se sustituyen por agrios, actividad tan rentable en esos años que se ocupa hasta parte del jardín.

En la década de los 80 la finca es adquirida por el ayuntamiento de Dénia, que lo destina a parque urbano, recuperando el jardín primitivo y ajardinando parte de la finca.

La escasa distancia respecto al centro de la ciudad y la situación perimetral al Saladar, el barrio más poblado de Dénia, unido a la relativa amplitud de sus instalaciones (ca. 3 Ha), justifica su gran uso.

## LA XARA

### 1 c/MAJOR



Pieza estructurada por las calles Constantino Gómez –la primera calle de *la Xara*, denominada en origen calle *Major*–, *Abadía*, *Sant Antoni* y *Major*, de dirección este-oeste, configurando un vector de crecimiento que sigue la misma dirección, que arranca en el barranco de *Morxama* y en dirección oeste busca la conexión con la, hoy travesía, de la carretera de Pedreguer –actual CV-724. Calles rectilíneas de ancho medio, entre 6 y 8 m, formando manzanas de tendencia rectangular. Parcelario de dimensiones variables: en torno a la calle Constantino Gómez: el ancho oscila entre los 6-8 m, fondo más 30 m; en cambio la calle *Major* conserva el ancho, pero el fondo se reduce sin alcanzar los 20 m. Edificaciones de dos-tres crujías, a base de muros de carga portantes paralelos a la fachada, de planta baja y *cambra* (B+1) (posteriormente se habilitan como vivienda), con cubierta de teja árabe. La pieza es, actualmente, residencial y carece, casi por completo, de actividad comercial, con una regresión que se inicia en la década de los 80 del siglo XX.

### 2 ESCOLES-P.SEGRELLES

La apertura de la *Av. de l'Oest* –popularmente *carrer Nou*–, en 1958, que comunica directamente la calle Constantino Gómez con la CV-724, la construcción de las escuelas, inauguradas en el curso 1964-65, una relativa bonanza económica y el traslado de algunas familias del campo al núcleo urbano, propician el ensanche semi planificado de la población, a norte y sur del núcleo histórico. El ensanche norte, de menor intensidad, se consolida alrededor de la calle Pintor Segrelles, calle trazada sobre un camino rural; el ensanche sur se planifica en el espacio libre de edificaciones situado entre el núcleo inicial y *les Escolles*, mediante calles perpendiculares –Federico Domenech y *Sant Mateu*– al *carrer Nou* y otra –*Sant Roc*–, perpendicular a la CV-724, trazada sobre camino rural.

Este ensanche integra pequeñas agrupaciones de viviendas, como las travesías de la *av. de la Mar* y de *Sant Mateu*. Calles rectilíneas de ancho medio, entre 8 y 10 m, con manzanas irregulares de tendencia rectangular; parcelario de dimensiones variables, con parcelas relativamente cuadradas, de unos 12 m de fachada por 15 m de fondo. Los edificios son de dos o tres plantas (B+1/2), salvo un edificio de 5 plantas (B+4) de la calle Pintor Segrelles, con estructura de hormigón armado y cubiertas planas y, sobre todo, inclinadas. La pieza carece de actividad comercial; los pequeños comercios que abrieron en los años 70-80 han ido cerrando. Hoy es un zona residencial, con algunas actividades en plantas bajas.



### 3 CA LA XARA

Pieza unitaria planificada, aislada del resto de la población, de la que se separa mediante un muro perimetral, delimitada por las calles *Muntanyeta*, *Clara Campoamor*, *Camí Fondo* y barranco de *Morxama*.



Emula las características de una pequeña población de crecimiento orgánico: calles de trazado irregular y ancho medio –entorno los 7 m–, con estrecheces puntuales y

pequeños ensanches, a modo de plazoletas; edificios entrantes y salientes que no guardan alineaciones; ausencia de tránsito rodado, etc. Edificios homogéneos de 2 plantas (B+1) con sótano común y doble acceso, desde el viario interior y desde el aparcamiento en sótano.

Pieza residencial que carece de actividades, servicios o comercios.

Integra en su interior al antiguo lavadero comunal.

### 4 MORXAMA

Pieza de concepción aislada del resto de la población, de la que se separa mediante un muro perimetral. Ocupa una manzana completa delimitada por las calles *Mateu Ivars*, *Muntanyeta*, *Passeig de la Xara* y *Constantino Gómez*, con viviendas adosadas de dos plantas (B+1). Uno de los bloques, situado al norte, participa de las características formales y constructivas de *Ca la Xara*, descritas en su ficha, pero sin sótano; el otro bloque presenta características similares a los adosados de playa: una o dos plantas, juegos de volúmenes mediante retranqueos, jardín y piscina comunitarios, estructura de bloques de hormigón y cubierta de teja árabe.



Carece de actividades, servicios o comercios.

### 5 MUNTANYETA

Pieza mixta, configurada entorno a la calle *Muntanyeta*, de 10 m de ancha, trazada sobre un antiguo camino rural que sigue la orientación este-oeste. Presenta características diferenciadas: por el este las parcelas son grandes, ocupadas por bloques de viviendas adosados, generalmente de tres plantas (B+2+ático), algunos de ellos con garaje en sótano; por el oeste participa parcialmente de las características de la travesía, con parcelas más estrechas y viviendas entre medianeras de 2-3 plantas (B+1/2). Ambas presentan estructura de hormigón armado, las primeras con cubiertas de teja árabe, las segundas con cubierta plana y alguna de teja árabe.



Pieza residencial que carece de actividades, servicios o comercios, salvo en los bajos que recaen a la travesía.

## 6 c/PEDREGUER

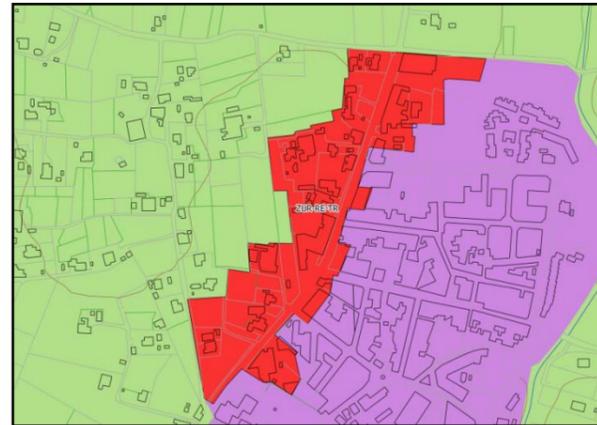


Pieza estructurada entorno la calle *Camí vell de Pedreguer*, ubicada entre el núcleo histórico y el ensanche sur; no participa de ninguna de sus características formales. Edificaciones entre medianeras de tres alturas (B+2 y S+B+2+ático), estructura de hormigón armado, cubierta de teja árabe y plana. Es una pieza residencial, con viviendas en planta baja, que carece de actividades, servicios o comercios.

## 7 TRAVESÍA

Pieza generada en torno a la carretera de *Pedreguer*, hoy travesía CV-724. Compleja, dado que existen viviendas construidas sobre un parcelario agrícola anterior al camino de *Pedreguer*; viviendas construidas posteriores a la apertura de la CV-724, unas que guardan relación con el parcelario agrícola y otras alineadas con la carretera. La inclinación de las parcelas respecto de la carretera oscila entre los 20° y 45°.

Coexisten dos vectores de crecimiento, uno en dirección este-oeste –la expansión de la calle Constantino Gómez a la búsqueda de la CV-724– y otro en dirección oeste-este, formada por pequeñas agrupaciones de tres o cuatro viviendas que definen media calle, pero que no llegan a configurar núcleo urbano: serán absorbidas por la expansión este-oeste.



La casuística generada es amplia, con una elevada ocupación de viviendas, a las que se accede por antiguos caminos rurales o directamente desde la CV-724. No existen calles. El caserío disperso de la franja derecha, en dirección al mar, ha sido absorbido e integrado en la expansión del núcleo urbano, si bien son todavía perceptibles, in situ y sobre plano, sus orígenes: en general son viviendas de planta baja más *cambrà*, habilitada posteriormente como vivienda, muros de carga y cubierta de teja árabe, ubicadas entre posteriores edificaciones de 2-3 plantas (B+1/2), alineadas con la CV-724, pero fosilizando antiguos caminos. El caserío disperso de la franja izquierda conserva mejor sus características originales, con características similares a la franja derecha; su solar está prácticamente colmatado de viviendas entre medianeras, viviendas aisladas, lindantes con la carretera o más al interior, y algunas intervenciones recientes, que siguen las mismas pautas.

Hoy combina la actividad residencial con otras actividades –pequeños comercios, supermercado, servicios y hostelería. Desaparecido el pequeño comercio del núcleo histórico y del ensanche, es de prever que se consolidarán las actividades a ambos lados de la CV-724 y la pieza pueda llegar a configurarse como lugar central del caserío.

## 8 XIMO L'ALMASSERA

Pieza al sur de la población, configurada entorno la calle *Ximo de l'Almassera* y la *c/ Pinaret*, trazada sobre caminos rurales, hoy sin urbanizar. La primera sigue dirección este-oeste, casi paralela a la *av. de l'Oest*. Por el oeste participa de las características de la travesía, con nuevos edificios de dos y tres plantas (B+1/2) entre medianeras, con estructura de hormigón y cubierta plana; en sus tramos central y este presenta características

propias, con viviendas unifamiliares aisladas generalmente de dos plantas (B+1), con muros y cubierta de teja árabe. Integra en su delimitación dos pequeños enclaves sin edificar ni urbanizar, con necesidad de ordenación, una al oeste, comunicada con la CV.724, y otra al este, casi lindante con el barranco de *Morxama*.



Hoy es una pieza residencial que carece de actividad comercial o servicios, salvo un almacén cuya actividad está ligada a la travesía. Integra la nueva dotación docente prevista, que sustituirá al grupo escolar actual.

# JESÚS POBRE

## 1 CONVENT



Pieza estructurada en torno al convento de Jesús Pobre, denominación que sustituirá al nombre original de la población<sup>1</sup>.

El convento primitivo, fundado por el *Pare Pere* (1582-1658), nos es desconocido; la actual iglesia parroquial, que formaba parte del convento, se construyó entre 1660-1668, y el actual convento en 1798. Con la desamortización de 1836 desaparece la comunidad franciscana, pasando a propiedad particular. Es de suponer que con la desamortización se parceló el entorno, construyéndose las primeras viviendas, configurando dos calles rectilíneas –las actuales *Bisbe Hervàs* y *Convent*; la *c/ Portelles* es un callejón al que dan los corrales de la *c/ Convent*–, estrechas y cortas.

Parcelario estrecho –7 m– y de escaso fondo –20 m–; edificaciones de planta baja y piso, dos o tres crujías, con muros de carga de mampostería paralelos a la fachada y cobertura de teja árabe. La arquitectura es homogénea y el paisaje urbano unitario.

El pequeño núcleo no experimenta crecimiento desde las primeras décadas del siglo XX. Hoy es una pieza residencial, de escasa población, que carece, casi por completo, de actividades comerciales o de servicios.

1. La actual población de Jesús Pobre tiene sus orígenes en la alquería morisca de *Benissa de vi*, de localización incierta.

## 2 MAJOR

En origen *Jesús Pobre* está formado por un caserío disperso que se agrupa en torno tres viales: el *Camí de les Cases Noves*, el *Camí vell de Xàbia a Pedreguer* y la actual CV-738, que configuran un trazado en forma de U donde se ubican buenas tierras para el cultivo. El devenir de estas tres agrupaciones presenta características propias: solo se formará núcleo urbano a ambos lados del

*Camí vell de Xàbia a Pedreguer*, las actuales calles *Major* y del *Pare Pere*, mientras que las otras dos agrupaciones quedarán en su estado original.

La pieza se estructura alrededor de la *c/ Major*. Presenta un crecimiento lineal, con centro en la *Pl. Dr. Vicent Sentí*, punto a partir del cual se expande a este y oeste, configurando una calle de trazado ligeramente quebrado, sin apenas calles o callejones transversales.

Las primeras construcciones son de las primeras décadas del siglo XX; su desarrollo se consolida con la construcción de las escuelas, en torno 1976. El éxito de su desarrollo congelará el núcleo histórico del *Convent* y *les Cases Noves*.



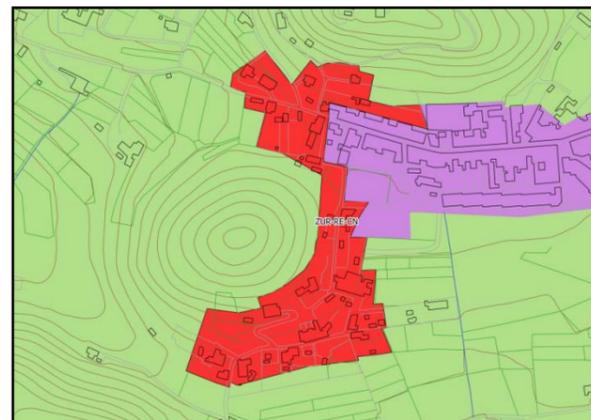
Las parcelas son de dimensiones variables, tanto en ancho –predominan las parcelas estrechas, con frente alrededor de los 8 m– como fondo –entre 18 y 48 m –. Dado el largo periodo de ejecución de la pieza, las edificaciones presentan características variadas: las más antiguas, B o B+1, con pautas modernistas populares, presentan dos o tres crujías con estructura mixta, a base de muros de carga perimetrales y pilares centrales, con cubierta de teja árabe, mientras que las posteriores son de estructura de hormigón armado con alguna cubierta plana. Hoy es una pieza residencial, dinámica, sin apenas actividad comercial, con implantación puntual de actividades de hostelería. Integra dotaciones docente y deportiva.

### 3 CASES NOVES

El topónimo de *Cases noves* con que se denomina el conjunto, puede llevar a confusión; probablemente sean de construcción más antigua que las del *Camí vell de Xàbia a Pedreguer*, *c/Major* y coetáneas a las del entorno del convento. Sin embargo, en un determinado momento –principio del siglo XX– el crecimiento de *les Cases noves* se congela, mientras que avanza el de la *c/ Major*.

La pieza está formada por viviendas adosadas contiguas al camino, sin formar calles, y por viviendas aisladas. En ambos casos están asociadas a la actividad agrícola de su entorno. Las parcelas son de tamaño muy variable; edificaciones a base de muros de carga paralelos a la fachada, de dos o tres crujías, dos plantas (B+1) y cubierta

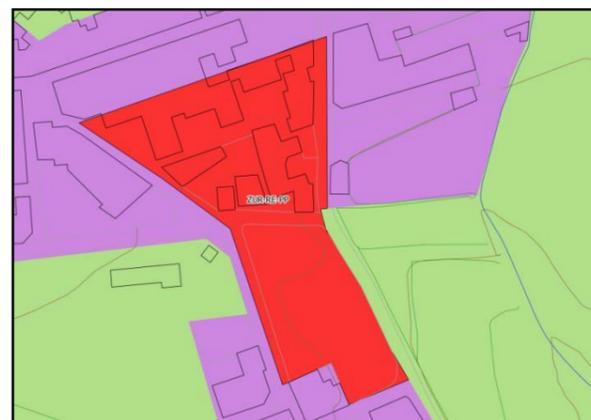
de teja árabe. Son pocas las viviendas de construcción reciente, pero en cambio son muchas las viviendas aisladas que se han reformado en su totalidad, perdiendo sus características originales.



Es una pieza residencial, poblada (en la que gran parte de la población autóctona ha sido sustituida por población foránea) que carece de cualquier tipo de actividad.

### 4 POU DEL PARE PERE

Pieza de trazado irregular, delimitada por la fachada trasera de la *c/ Pare Pere*, la *Av. Diagonal*, el caserío del convento y la *CV-738*. Podemos distinguir dos subpiezas: la primera al norte, sobre un solar de forma trapezoidal, y la segunda al sur, sobre parcela rectangular.

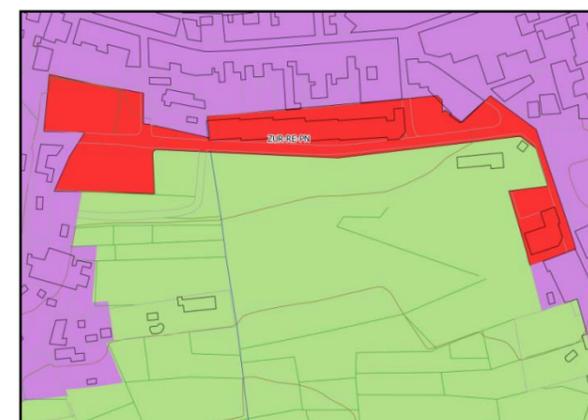


La primera subpieza es de promoción y ejecución unitaria; imita un desarrollo no planificado, con arquitectura de tendencia neoclásica; peatonaliza todo el interior creando pequeñas plazas y callejones estrechos. La edificación es de tres plantas (B+2PP), con, en la medida de lo posible debido a la orografía de la parcela, aparcamientos en las plantas bajas, estructura de hormigón armado y cubierta de teja árabe. Son escasos los áticos. La segunda pieza, de ejecución unitaria, está formada por cuatro bloques aislados, rectangulares, peatonalizando el

espacio entre bloques; la edificación es de tres plantas (B+2), con sótano para aparcamiento y áticos, con estructura de hormigón y cubierta mixta, de teja árabe y plana.

Ambas subpiezas son residenciales, sin ningún tipo de actividad, salvo el equipamiento público administrativo.

### 5 PINARET



Pieza perimetral al casco urbano, al sur de aquel, formada por bloques de viviendas aislados o adosados, que destina el espacio no edificado a elementos comunes, con piscina y jardín. Parcelario de dimensiones variables, adecuado a la promoción

La edificación es de baja altura, entre dos (B+1) y tres plantas (B+2), con algunos bloques con ático y sótano para aparcamiento; estructura de hormigón armado y cubiertas de teja árabe, planas o mixtas.

La pieza carece de actividad comercial. Hoy es una zona exclusivamente residencial. Esta totalmente consolidada, que solo presenta una parcela vacante de apreciables dimensiones (0,15 Ha.).

### 6 TRAVESÍA



Pieza estructurada alrededor de la *CV-738*, delimitada al norte por el *Camí vell de Xàbia a Pedreguer*. Al igual que *les Cases Noves* el conjunto de viviendas no configura núcleo urbano. Las viviendas se ubican a ambos lados de la carretera, si bien las de la derecha –en dirección a Gata– han sido integradas por el casco urbano de Jesús Pobre.

Coexisten las viviendas adosadas con las aisladas, e incluso bungalows en parcela común, con parcelarios muy diferenciados. En ambos casos las edificaciones son de dos plantas (B+1), a base de muros de carga, de dos o tres crujías paralelas a la fachada, y cubierta de teja árabe.

La pieza carece de actividad comercial. Hoy es una zona exclusivamente residencial.

## SORTS

### 1 LA PATÀ



Pieza surgida a la salida de la ciudad en dirección a *les Rotes*, generada por las preexistencias arquitectónicas de la medina islámica, la carretera de *les Rotes* y el *Camí dels lladres*. Participa de la primera ocupación de *les Rotes*: viviendas de planta cuadrada, de una planta, cubierta de teja plana, con manifestaciones modernistas (décadas 20-30 del siglo XX).

La ocupación definitiva se produce en la década de los 60, con anterioridad a la aprobación de la Normas Provisionales de 1966, mediante viviendas unifamiliares aisladas, generalmente de dos alturas (B+1), con estructura a base de muros de carga de bloques o de hormigón armado, y cubierta de teja árabe. Estas construcciones de los años 60 se apoyan en parcelaciones sin planeamiento, aisladas de su entorno, que aprovechan al máximo la parcela original.

La pieza, que presenta un elevado grado de ocupación, es residencial, sin ningún tipo de actividad.

### 2 ALDEBARÁN

Pieza que surge a ambos lados de la calle Aldebarán, de trazado paralelo a la *Patà*, que comunica la carretera de *les Rotes* con el *Camí dels lladres*. En primera línea de mar se ubican viviendas unifamiliares aisladas, pero el resto de la ocupación lo forman bloques de apartamentos de dos (B+1) y cuatro (B+3+ático) alturas.

La franja izquierda, en dirección al mar, planificada por el PGOU de 1972, está ocupada por bloques de dos alturas, con estructura de muros de carga de bloques de hormigón en masa, cubierta de teja árabe. La franja de la derecha, planificada con el PGM de 1992, la ocupan adosados de dos alturas y bloques de cuatro plantas con ático, con estructura de hormigón armado y cubierta plana.



Totalmente urbanizada y edificada, sin suelo vacante, su uso es exclusivamente residencial.

### 3 LA GUITARRA

Pieza compleja que aúna diferentes usos y construcciones. Surge sobre terreno ganado al mar, contiguo a la carretera de *les Rotes*, dentro del espacio portuario en la década de los treinta o, más probablemente, en las décadas 40-50. Las primeras construcciones, de escasa calidad arquitectónica, presentan un uso relacionado con las actividades del puerto –talleres, almacenes–; en la década de los 70, coincidiendo con una escasa actividad comercial del puerto, el uso primitivo empieza a sustituirse por el terciario, sustitución actualmente completada. Perdurando, en la mitad oeste las características arquitectónicas originales: naves de una altura.



El resto de la pieza lo ocupan modernos bloques aislados de apartamentos entre 4 y 6 alturas.

Pieza de uso mixto, residencial, en los apartamentos, y servicios ligados a la hostelería y al turismo, sin interferencias.

Colmatada. El acceso rodado a las parcelas se realiza a través de terrenos portuarios.

### 4 cm/ d'ARANDA



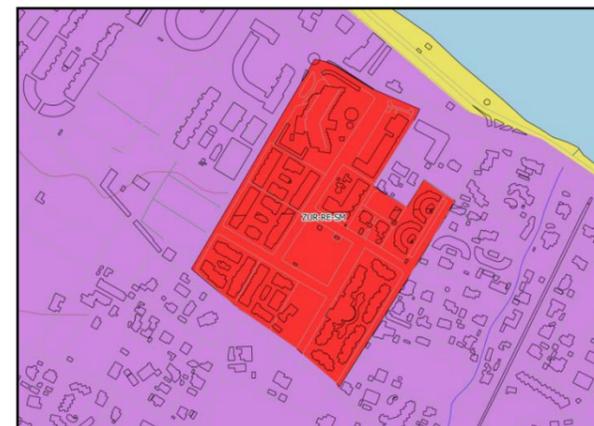
Pieza procedente de una gran finca agrícola delimitada por la carretera de *les Rotes*, el *Camí d'Aranda*, el *Camí dels lladres* y la *Patà*, calificada como urbana por el PGOU de 1972. Se desarrolla sin planeamiento de detalle propiamente dicho, pero con cesiones. Parcialmente urbanizada, con suelo todavía vacante.

Edificación en bloque abierto de apartamentos, de alturas variables –2, 3, 4 y 5 plantas–, con estructura de hormigón armado y cubiertas planas e inclinadas. Presenta características propias de la “corona” –proximidad con la ciudad, amplias zonas verdes, piscina, etc.

Zona residencial con mínima actividad comercial, ligada a la carretera de *les Rotes*.

### 5 SUERTES DEL MAR

Desarrollo del PGOU de 1972, sobre suelo urbano calificado como “turística en núcleos”, mediante EL PP Suertes del mar, de promoción privada, aprobado 14.03.1974. Integra zonas ya construidas como el hotel Port Dénia, de ocho alturas (B+7).

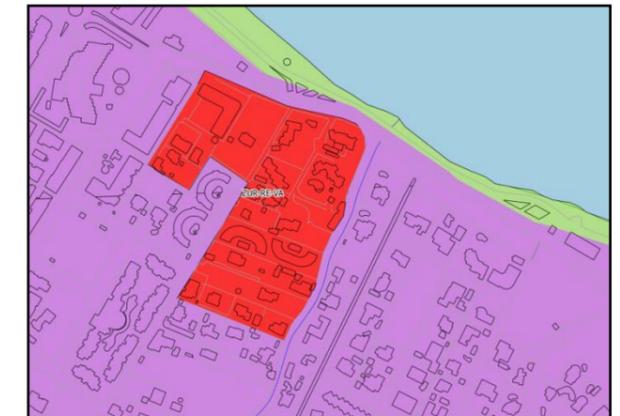


Combina el adosado de dos alturas (B+1), con estructura de muros de carga y cubierta de teja árabe, con el bloque de apartamentos, de alturas variable (B+2, B+3), con estructura de hormigón armado.

Totalmente urbanizado y ocupado, sin ninguna parcela vacante.

La zona es residencial, pero en la franja colindante con la carretera de *les Rotes*, dispone de actividad ligada a la hostelería y al comercio.

### 6 cm/ del VASC



Ocupación primeriza de *les Sorts*, al amparo de las Normas Provisionales de 1966. Predomina la vivienda unifamiliar aislada, con estructura de muros de carga y cubierta de teja árabe. En contacto con la carretera se ubica un bloque de apartamento de cinco alturas (B+4).

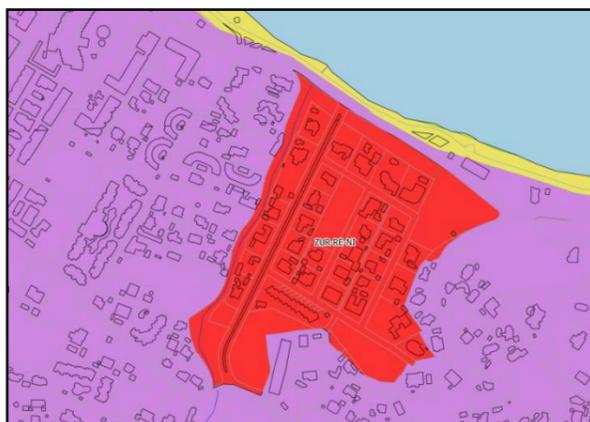
Urbanizada deficientemente, el principal acceso se realiza a través de un camino agrícola de escaso ancho. Está ocupada en su totalidad.

La pieza es residencial, pero en la franja colindante con la carretera de *les Rotes*, dispone de actividad ligada a la hostelería.

### 7 SAN NICOLÁS

Urbanización de iniciativa particular mediante Plan Especial de Ordenación Turística aprobado por CPU, 29 de mayo de 1972, sobre terrenos rústicos, luego calificados por el PGOU de 1972 como Rústico de Interés Turístico.

Ocupado prácticamente en su totalidad por vivienda unifamiliar aislada de una y dos plantas (B; B+1), con estructura de muro de carga o de hormigón armado, con cubierta de teja árabe.



Urbanizada y edificada en su totalidad.  
La pieza es residencial, careciendo de actividades.



8 *cm/dels LLADRES*



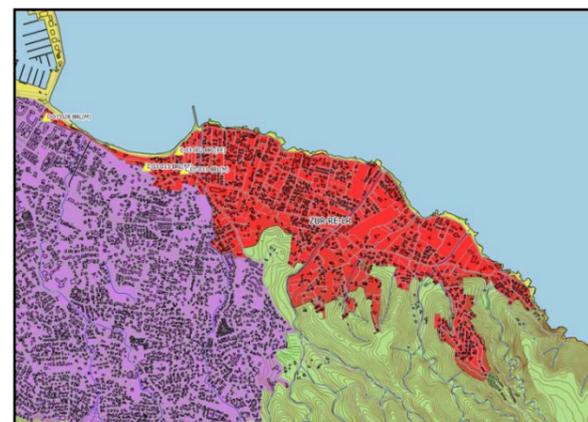
Pieza estructurada a ambos lados del *Camí del lladres* o *Alt de Xàbia*.

Predominio de la vivienda unifamiliar aislada, de promoción particular, sobre parcela agrícola o sobre parcelación sin planeamiento. Estructura de muros de carga y de hormigón armado, con cubierta de teja árabe. Parcialmente urbanizada, ocupada casi en su totalidad. Pieza residencial que carece de actividades.

9 *C1*

Desarrollo residencial, urbanizado pero aún vacante – excepto el Tercer Instituto, en servicio-, mediante PAI, con Plan Parcial, aprobado Ayt. 25.06.2009.

## ROTES



Pieza generada por la línea de costa y la carretera de les Rotes. Se ocupa, a partir de la segunda mitad del siglo XIX, mediante viviendas de uso temporal, relacionado con el cultivo de la vid y la elaboración de la uva pasa. El cambio de tendencia se produce en la última década del siglo y primera del siglo XX, construyéndose las primeras residencias de la burguesía valenciana y dianense. Son edificios de dos alturas (B+1), con estructura a base de muros de carga o mixta –muros de carga y pilares centrales– y cubierta de teja árabe; reproducen esquemas formales sacados de álbumes de arquitectura. En las décadas 20-30 del siglo XX se consolida este fenómeno con la construcción de las primeras residencias de las clases sociales dianenses más favorecidas: son viviendas de planta cuadrada, una altura, estructura mixta (muros de carga y pilares centrales) y cubierta de teja plana a cuatro aguas; manifiestan aspectos formales del modernismo.

En la década de los 60-70 se introducen dos nuevos tipos: el bloque de apartamentos en altura –el de las Viñas alcanza las 10 plantas (B+9)– y la vivienda adosada o bungalós, de una o dos alturas (B; B+1). Esta tendencia será de corto recorrido, imponiéndose la vivienda unifamiliar aislada, que caracteriza el actual paisaje de les Rotes.

Tanto las primeras construcciones como las actuales se apoyan en caminos rurales y parcelaciones agrícolas. Los primeros planes clasifican el suelo directamente como urbano, lo que permite la ocupación del territorio sin cesiones ni urbanización y manteniendo la ordenación rural previa.

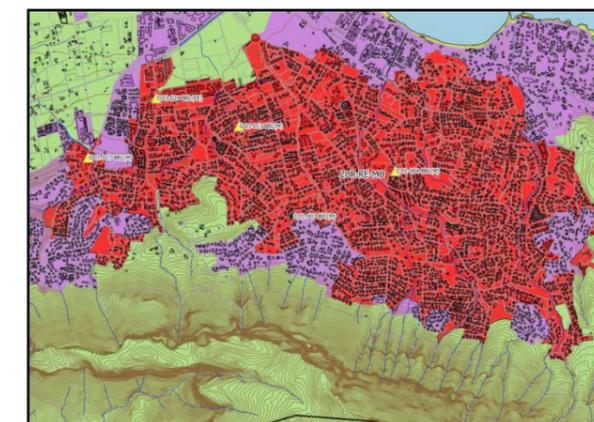
La pieza es señaladamente residencial, sin actividades, exceptuando las relacionadas con la hostelería.

Presenta un alto grado de consolidación: ~23,3 Ha de suelosvacantes s/175,0 Ha de superficie total de la pieza, con parcelación muy irregular.

## MONTGÓ

### 1 *MONTGÓ*

Área de gran tamaño que se extiende sobre la falda norte de la sierra del Montgó, en la que en los años 60, primero sin soporte legal y luego al amparo de las Normas Provisionales de 1966, se inicia la construcción de viviendas aisladas de temporada (*campussos*), sobre parcelas de pequeño tamaño, normalmente fruto de simples parcelaciones de fincas agrícolas de tamaño medio, actividad que se impulsa administrativamente mediante su calificación como “suelo rústico de interés turístico” en el PGOU1972, y especialmente mediante la formulación municipal del Plan Parcial Monte Mongó (CPU 09/04/1976) que lo desarrolla, plan que se queda en la mera ordenación, pues no contiene medida alguna de gestión que pudiera guiar su desarrollo y ejecución, e incluso aquella, dada su desproporcionada (respecto a las posibilidades de un control efectivo municipal) superficie, queda de inmediato como simplemente orientativa, y las partes en las que lo ejecutado se aparta de lo planeado son norma y no al contrario.



La ordenación del plan parcial presenta tres particularidades: 1) integra varios planes parciales correspondientes a iniciativas de urbanización particulares, en trámite o aprobados con anterioridad: la Marquesa, *Campusos-San Juan*, *Quijote II*, *Altomira I*, *Altomira II* y la Florida, no con la finalidad de sustituirlos, sino la de coordinar los viarios, 2) se apoya en los caminos rurales existentes con anterioridad: *Sant Joan*, *Santa Llúcia*, ..., y 3) resulta caótica, lógico resultado derivado de la formación inicial de la pieza y de las características 1 y 2 anteriores, y tan solo en las cotas bajas, que coincide con grandes fincas agrícolas, la ordenación es regular y aceptable, pero esos terrenos, por su valor agrícola y expectativas de futura revalorización debido a su proximidad al núcleo urbano, no se han desarrollado como integrantes de esta pieza.

La urbanización es muy deficiente e incompleta (carece de alcantarillado y casi siempre de alumbrado y, en buena parte del ámbito, la pavimentación se limita a aglomerado

asfáltico sin acerado), pero está ocupada prácticamente en su totalidad (87%) por viviendas unifamiliares y adosados, de una o dos alturas (B; B+1). Predomina la estructura de muros de carga con cubierta de teja árabe. Integra al pequeño núcleo de *la Pedrera*, cuyo trazado urbano queda desdibujado por las urbanizaciones de su entorno.

Es una pieza residencial con escasas actividades, casi todas ligadas al sector hostelero.

## 2 ALTOMIRA I



Urbanización de promoción privada mediante Plan Parcial aprobado CPU 14.03.1974. El PP Monte Montgó (09/04/1976), enmarca su ordenación pero sin integrarla. Su propuesta de ordenación y su estado actual es similar al del PP Monte Montgó.

Ocupada casi en su totalidad por viviendas unifamiliares de una y dos alturas (B; B+1). Es una pieza exclusivamente residencial, totalmente consolidada, con alguna parcela aislada vacante.

La ordenación ejecutada presenta ligeras variaciones respecto a la aprobada. El Plan Parcial integra el barranco que atraviesa como zona verde, pero no se ha acondicionado como tal. Hay parcelas para usos dotacionales que no se han instalado.

## 3 ALTOMIRA II

Urbanización de promoción privada mediante Plan Parcial aprobado CPU 30.09.1977. El PP Monte Montgó (09/04/1976), enmarca su ordenación pero sin integrarlo. El PP prevé algunas parcelas para usos dotacionales, que no se han instalado de hecho.

Su propuesta de ordenación y su estado actual es similar al del PP Monte Montgó. Ocupado casi en su totalidad por viviendas unifamiliares de una y dos alturas (B; B+1), y bungalós en una parcela.



Es una pieza exclusivamente residencial, totalmente consolidada, con algunos usos dotacionales no instalados de forma efectiva. La ordenación ejecutada presenta pequeñas variaciones respecto a la aprobada.

## 4 CAMPUSSOS-SAN JUAN



Urbanización de promoción privada mediante Plan Parcial aprobado CPU 06.06.1977. El PP Monte Montgó (09/04/1976), enmarca su ordenación pero sin integrarla. Su propuesta de ordenación y su estado actual es similar al del PP Monte Montgó.

Ocupada casi en su totalidad por viviendas unifamiliares de una y dos alturas (B; B+1). Es una pieza exclusivamente residencial, totalmente consolidada, con alguna parcela aislada vacante.

Es una pieza exclusivamente residencial, con algunas parcelas para usos dotacionales y/o de servicios que no se han instalado. La ordenación ejecutada presenta ligeras variaciones respecto a la aprobada.

## 5 LA FLORIDA

Urbanización de promoción privada mediante Plan Parcial (La Florida) aprobado CPU 14.03.1974. El PP Monte Montgó (09/04/1976), enmarca su ordenación pero sin integrarla.

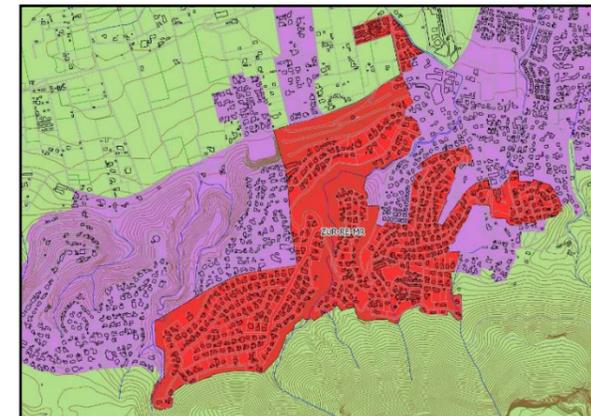


Su propuesta de ordenación y su estado actual es similar al del PP Monte Montgó.

Ocupada casi en su totalidad por viviendas unifamiliares de una y dos alturas (B; B+1). Es una pieza exclusivamente residencial, totalmente consolidada, con alguna parcela aislada vacante.

La ordenación ejecutada presenta ligeras variaciones respecto a la aprobada. Hay parcelas para usos dotacionales que no se han instalado.

## 6 MARQUESA



Urbanización de promoción privada mediante Plan Parcial (La Marquesa) aprobado CPU 06.07.1974. El PP Monte Montgó (09/04/1976), enmarca su ordenación pero sin integrarla.

Su propuesta de ordenación y su estado actual es similar al del PP Monte Montgó.

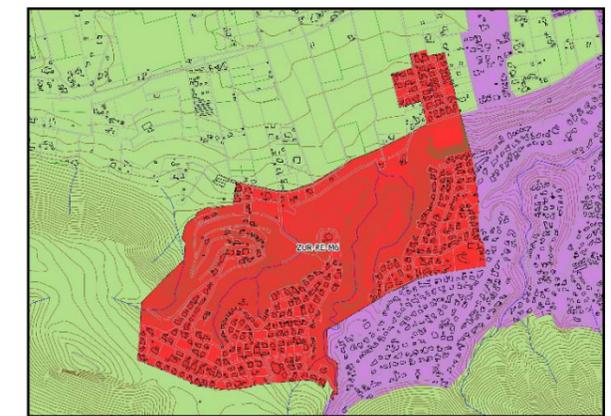
Ocupada casi en su totalidad por viviendas unifamiliares de una y dos alturas (B; B+1). Es una pieza exclusivamente residencial, totalmente consolidada, con alguna parcela aislada vacante, y con un enclave de

apreciable tamaño: 6,1 Ha, emplazado en el linde con el camino *Plana d'Elies* y de elevada pendiente y visibilidad desde el entorno del núcleo urbano de Dénia, previsto en el PP inicial para bloques de viviendas que no se ha urbanizado mínimamente y no puede ser considerado susceptible de desarrollarse mediante actuaciones aisladas.

La ordenación ejecutada presenta ligeras variaciones respecto a la aprobada. El Plan Parcial integra el barranco que atraviesa como zona verde, pero no se ha acondicionado como tal. Hay parcelas para usos dotacionales que no se han instalado.

Presenta al sur del PP dos paquetes de parcelas cuya propiedad está en estado de "revisión de titularidad" s/ PORN M. Montgó.

## 7 MARQUESA 6



Urbanización de promoción privada mediante Plan Parcial (La Marquesa 6) aprobado CPU 20.09.1982.

Su propuesta de ordenación y su estado actual es similar al del PP Monte Montgó.

Ocupada casi en su totalidad por viviendas unifamiliares de una y dos alturas (B; B+1). Es una pieza exclusivamente residencial, totalmente consolidada, con alguna parcela aislada vacante, y con un dos enclaves, inmediatos entre sí, de apreciable tamaño: 12,4 Ha, hacia el nw de la pieza, por urbanizar, si bien en su mayor parte previstos para zona verde y zona de protección paisajística (áreas junto a las zonas verdes pero con pendiente muy grande que impidieron la calificación como zona verde).

La ordenación ejecutada presenta ligeras variaciones respecto a la aprobada., y las zonas verdes previstas no se ha acondicionado como tales. Hay parcelas para usos dotacionales que no se han instalado.

Es una pieza residencial, sin actividades.

## 8 PEDRERA AZAHAR

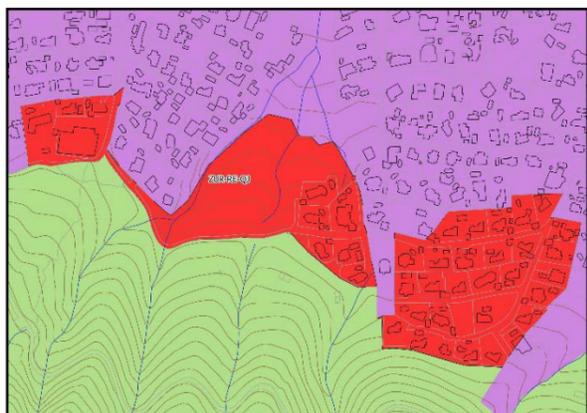


10 EL SUEÑO

Desarrollo residencial del PGT mediante PAI de promoción privada, aprobado por el Ayuntamiento 30.08.2007, modificado Ayt. 27.10.2011. Totalmente urbanizado, pero sin edificar.

Es una pieza exclusivamente residencial, para uso de residencia comunitaria (12.600 m<sup>2</sup>s; 12,600 m<sup>2</sup>t) y para residencial (4.221 m<sup>2</sup>s, 4.221 m<sup>2</sup>t; 15.560 m<sup>2</sup>s, 9.578 m<sup>2</sup>t), con un pequeño enclave para terciario comercial (1.803 m<sup>2</sup>s, 1.200 m<sup>2</sup>t).

9 QUIJOTE II



Urbanización de promoción privada mediante Plan Parcial (Quijote II) aprobado CPU 14.03.1974. El PP Monte Montgó (09/04/1976), enmarca su ordenación pero sin integrarla.

Su propuesta de ordenación y su estado actual es similar al del PP Monte Montgó.

Ocupada casi en su totalidad por viviendas unifamiliares de una y dos alturas (B; B+1). Es una pieza exclusivamente residencial, totalmente consolidada, con alguna parcela aislada vacante.

La ordenación ejecutada presenta ligeras variaciones respecto a la aprobada. Hay parcelas para usos dotacionales que no se han instalado, o se ha cambiado el uso.



Desarrollo residencial del PGMO, mediante PAI de iniciativa privada, aprobado definitivamente 27/12/2005.

Urbanizado y consolidado, mayoritariamente, mediante viviendas unifamiliares aisladas, de una o dos, y excepcionalmente tres, plantas. Escasos bloques de adosados se reparten en su ámbito.

La parcela dotacional está cedida y edificada con el IES Historiador Chabás.

La pieza es exclusivamente residencial.

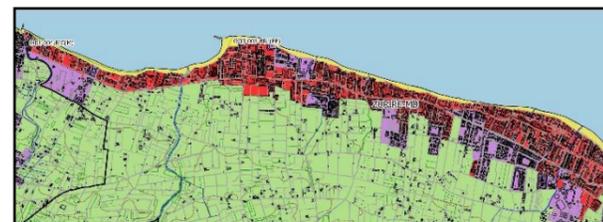
11 HOSPITAL LA PEDRERA



Pieza formada por el Hospital de la Pedrera y sus dependencias, sobre suelo urbano del PP Monte Montgó (una parte reducida de las instalaciones están sobre suelo no urbanizable, en la partida *Plana d'Elies*). Inaugurado en la década de los 80 del siglo XX, con el nombre de Hospital de la Marina Alta, su ámbito era comarcal. Con el traslado de éste hospital a la partida *Beniadlà*, en 2009, el Hospital de la Pedrera pasa a ser un centro HACLE (Hospital de Atención de pacientes Crónicos y de Larga Estancia) dependiente de la *Conselleria de Sanitat*.

## MARINES-DEVESES

1 MARINES-DEVESES



Área de forma lineal, adosada al litoral marítimo, estructurada por la carretera de *les Marines* (hoy CV 7301 y CV730), con urbanización y edificación consolidadas. Enmarca (no se consideran integradas en esta área) un rosario variopinto de pequeñas piezas urbanas constituidas por urbanizaciones de promoción privada, cada una con ordenación, mediante Plan Parcial, propia y autónoma, muy escasamente coordinadas entre sí, la mayor parte surgidas como desarrollo del PGOU<sub>1972</sub> (9 promociones; 75,4 Has en total), pero también del PGMO<sub>1990/92</sub> (5 promociones, 22,4 Ha en total) e incluso una del PGT<sub>2005/07</sub> (UE2 Deveses; 2,0 Ha), e integra las pequeñas promociones y desarrollos previos al PGOU<sub>1972</sub>, actuaciones estas últimas aún más dispares pues o bien se trataba de parcelaciones espontáneas de viviendas unifamiliares o de promociones amparadas en las Normas Provisionales de 1966, con análogo resultado pero esta vez con la presencia de bloques laminares y también de conjuntos de bungalós.

La gran flexibilidad del PGMO<sub>1990/92</sub>, tanto en lo que respecta a la superficie considerada urbana como en la morfología que determina (y el carácter "seguidista", respecto al anterior, del PGT<sub>2005/07</sub>), pues admite de forma indiscriminada casi cualquier tamaño de parcela y casi cualquier tipo de edificación residencial, prolonga y extiende considerablemente la diáspora morfológica y tipológica anterior y lleva a un estado actual en el que se mezclan desordenadamente diferentes clases de urbanización, de trazado urbano y de tipos de edificaciones.

La pieza presenta un elevado grado de consolidación edilicia: ca. 32,7 Ha de suelo neto. Las carencias de urbanización o bien son puntuales y solubles mediante actuaciones aisladas o bien son generalizadas, pero, en este caso, mayoritariamente

relativas a la calidad y obsolescencia de la urbanización inicial y asociadas a promociones antiguas totalmente consolidadas.

A estas problemáticas características se une otra derivada del carácter inicialmente marjaloso de buena parte de su territorio: la inundabilidad, que afecta a buena parte del área, concentrándose en tres ámbitos: *les Marines*, desde el núcleo urbano hasta atravesar el bco. *el Alter*, el frente entre el *Girona* y el *Estanyó* (o *Alberca*) y el tramo este de *les Deveses*.

2 BOVETES



Urbanización residencial de promoción privada mediante Plan Parcial (Bovetes) aprobado definitivamente el 20/09/1974. Desarrollado y edificado por completo, si bien el extremo sur presenta variaciones significativas (ampliación y cambio de ordenación) respecto a lo aprobado.

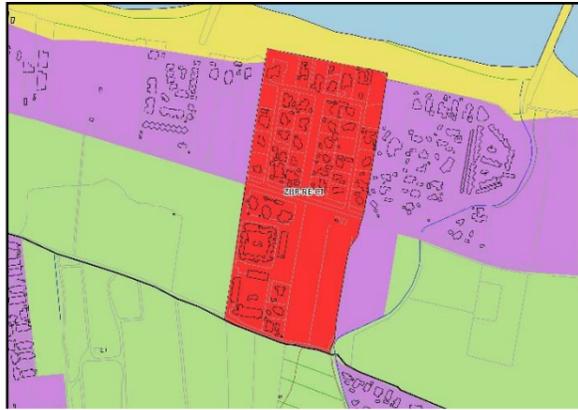
3 LES BRISES



Urbanización privada desarrollada por PAI (Les Brises) aprobado por el ayuntamiento el 02.08.2001. Ejecutada totalmente, con dos parcelas vacantes: n<sup>o</sup>3 (3.000 m<sup>2</sup>s;

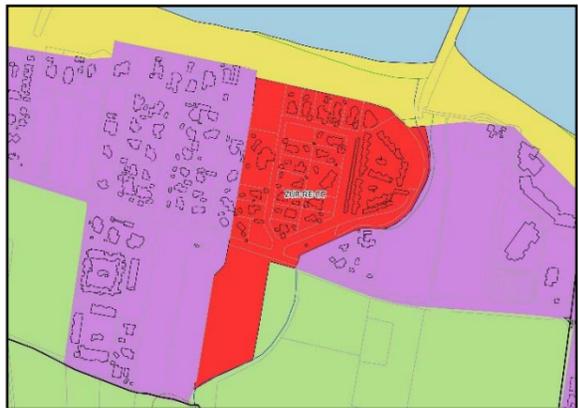
IEN 0,5616; 16 viviendas) y nº5 (3.051 m<sup>2</sup>s; IEN 0,4801; 14 viviendas) no afectadas por inundabilidad.

4 CAUDELI



Urbanización residencial de iniciativa privada, mediante Plan Parcial (Caudeli), aprobado definitivamente el 26.05.1981. Casi totalmente ejecutada y consolidada, si bien hay parcelas por urbanizar y edificar, y las obras de urbanización no están aceptadas.

5 COSTA DE LA CALMA



Urbanización de promoción particular, mediante Plan Parcial (Costa de la Calma) aprobado definitivamente CPU 28.08.1978. Urbanización sin completar. Numerosas parcelas vacantes.

6 DENIAMAR



Urbanización de viviendas aisladas, de iniciativa privada, mediante Plan Parcial (Deniamar1), aprobado definitivamente el 01.06.1974. Ejecutada y consolidada. Solo tres parcelas vacantes en zona de vivienda unifamiliar (zona residencial baja). Parte de la zona de vivienda unifamiliar se ha edificado con bloques residenciales. El perímetro de la zona verde se ha modificado y no alcanza la superficie inicialmente prevista.

7 DENIAMAR II



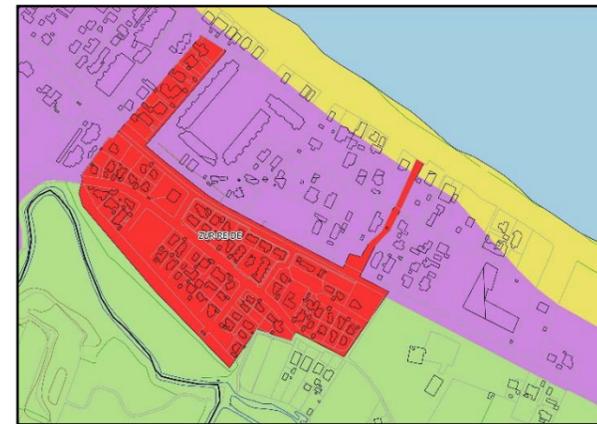
Urbanización residencial de promoción particular, mediante Plan Parcial (Deniamar 2) aprobado definitivamente el xx.xx.1976. Esta totalmente edificada y urbanizada, con pequeñas desviaciones respecto a la ordenación prevista.

8 DENIAPARK

Urbanización residencial de iniciativa privada, mediante Plan Parcial (DeniaPark), aprobado definitivamente por CPU el 30.03.1977. Totalmente urbanizada y edificada, con ligeras variaciones respecto a la ordenación prevista por el Plan Parcial.



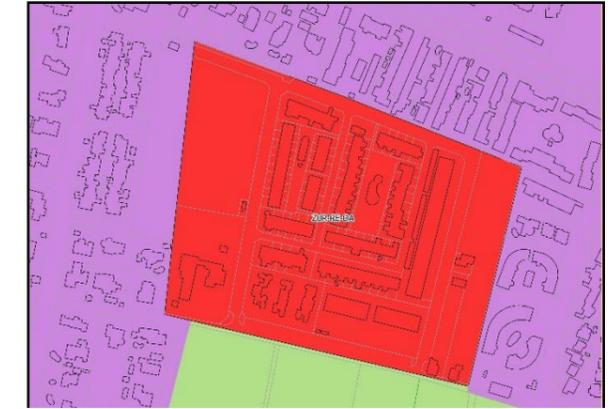
9 DEVESES



Urbanización de viviendas unifamiliares aisladas de iniciativa privada, mediante Plan Parcial (Deveses) aprobado 25.04.1978. Ejecutada y consolidada. La parcelación (media ~ 400m<sup>2</sup>) se aparta de lo aprobado (mínima de 800 m<sup>2</sup> en general, 3.000 m<sup>2</sup> en zona 2b de servicios). Totalmente urbanizada. Casi totalmente consolidada por la edificación (~ 7 parcelas vacantes).

10 EL DATILER

Urbanización residencial de iniciativa privada, mediante Plan Parcial (El Datiler), aprobado el 01/12/1994. Mayoritariamente urbanizado y edificado. Parte del suelo edificable aún vacante. Parcelas de equipamiento vacantes, una de las zonas verdes aún por acondicionar.



11 LA GIRALDA



Urbanización de promoción privada (La Giralda), aprobada como PAI que desarrolla el PGM<sub>90/92</sub>, por pleno municipal de 11.05.1998. Posteriormente se aprobó Estudio de Detalle que ordena edificaciones y prevé viales interiores para acceso a estas. Totalmente ejecutada y edificada.

12 M32.2

Urbanización residencial de promoción privada, mediante Plan Parcial, aprobado definitivamente el 10/02/1995, y modificado por iniciativa municipal por acuerdo plenario el 01/04/1999. Totalmente desarrollada, tanto en cuanto su urbanización como edificación. Uno de los espacios libres previstos actúa como aparcamiento del equipamiento (C.D.T.) existente en el enclave dotacional.



13 LA MARJAL



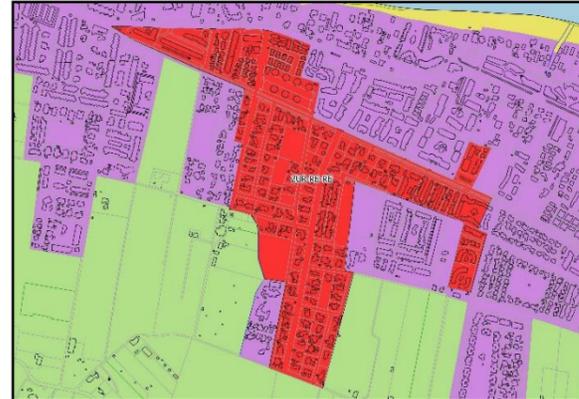
14 EL PALMAR

Urbanización de iniciativa particular, mediante Plan Parcial (El Palmar) de iniciativa privada aprobado CTU 1/06/1974. Ejecutada y consolidada.

Urbanización residencial de promoción particular, mediante Plan Parcial (La Marjal), aprobado definitivamente por CPU el 06.02.1975. Totalmente desarrollada, tanto la urbanización como la edificación, excepto una parcela dotacional pública que permanece vacante.



15 EL RETIRO



16 RETIRO BEACH

Urbanización residencial de iniciativa privada, mediante Plan Parcial (El Retiro), aprobado el 20/07/1979. Totalmente urbanizada y edificada.



Urbanización residencial de iniciativa privada, aprobada CTU 08/10/1996, modificada por PAI posterior, de diferente iniciativa, también particular, aprobada por Ayt. 11.05.1999. Ejecutada en su totalidad y edificada con viviendas unifamiliares en parcela exclusiva casi totalmente: presenta algunas parcelas vacantes, algunas de ellas con acceso mediante viario privado.

17 U2



Pequeño desarrollo del PGT<sub>05/07</sub>, mediante PAI aprobado por Ayt. 26.04.2006. Urbanizado y vacante. El nuevo deslinde de costas y, especialmente, la zona de protección de 100 metros de la línea interior de la ribera del mar, le afecta sustantivamente.

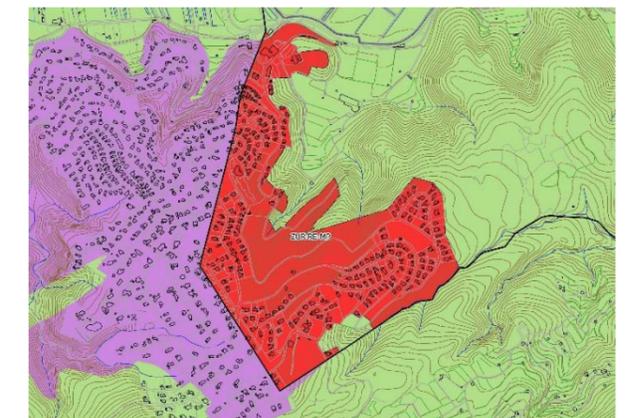
## DISEMINADO

1 MITJANS



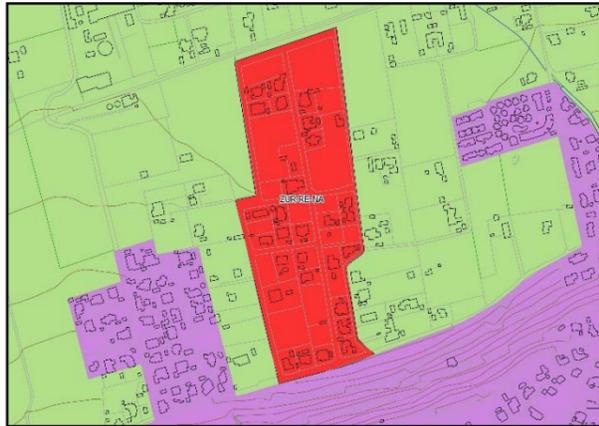
Urbanización residencial de promoción privada, mediante Plan Parcial, aprobado definitivamente el 14/03/1974. Urbanización totalmente desarrollada, pero, con algunas de las parcelas vacantes.

2 MONTE PEGO



Desarrollo residencial de iniciativa particular, mediante sendos Planes Parciales: Monte Pego II (aprobado CTU el 2/07/1979) y Monte Pego III (CTU el 25/05/1988), emplazada en la vertiente norte de Segaria. Urbanización de baja calidad, en buena parte no ejecutada (estos ámbitos se han desdado y no se consideran integrados en la pieza), y en la consolidada, cuajada de viviendas unifamiliares en parcela exclusiva de pequeño tamaño, con numerosas parcelas vacantes (ca. 16,3 Ha sobre 59,9 Ha total) y variaciones de lo ejecutado respecto a la ordenación derivada del planeamiento aprobado.

3 LA PLANA



Urbanización de iniciativa particular mediante Plan Parcial aprobado CTU 17/12/1992 de desarrollo del PGM090/92. Se encuentra totalmente urbanizado, y edificado con viviendas unifamiliares en parcela exclusiva, con algunas parcelas vacantes. Los usos dotacionales públicos no se han instalado, y en la parcela destinada a uso docente hay en servicio una guardería infantil.

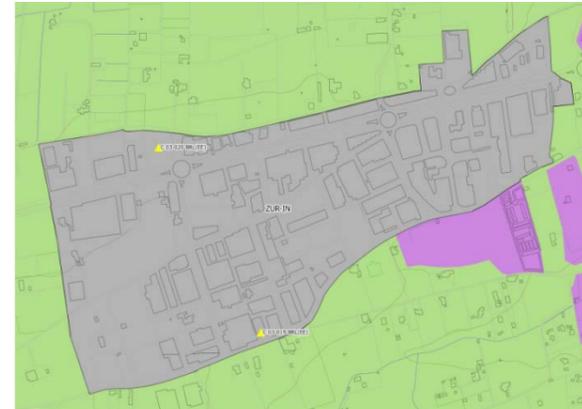
4 LA SELLA



Urbanización de iniciativa privada mediante Plan Parcial (*La Sella*) aprobado 21.12.1998. Parcialmente ejecutado y edificado (presenta un enclave sin urbanizar de 3,6 Ha), y en la parte ejecutada se aprecian variaciones respecto a la aprobada.

## POLÍGONO

1 POLÍGONO



Pieza nacida mediante Plan Parcial de promoción municipal como desarrollo del PGM090/92. La ausencia de determinaciones de gestión en el Plan Parcial han conducido a este desarrollo a configurarse más como un campo de oportunidades que como una actuación sistemática y ordenada de transformación de suelo y de urbanización. El resultado salta a la vista: áreas fuertemente urbanizadas que conviven con otras semiurbanizadas con presencia de las infraestructuras rurales preexistentes. No obstante el grado de consolidación por los usos industriales y terciarios es muy elevado.

2 CEMENTERI



Pieza dotacional, estructurada entorno al *camí vell d'Ondara* o *del Cementeri*, que presenta dos usos diferenciados, cementerio y deportivo. La configuración del actual cementerio es de 1843, construido sobre otro que Madoz calificaba de "fúnebre".

El cementerio se ensanchó hacia el sur, hasta el *camí del Saladar* y, recientemente, hacia al oeste, duplicando su superficie. Las necesidades de la población de Dénia quedan cubiertas durante un largo periodo.

Al oeste del cementerio se ubica la zona deportiva, con pistas para practicar deporte –fútbol, baloncesto, patinaje, etc– al aire libre.

## PORT



Las buenas condiciones geográficas de la zona –una pequeña elevación rocosa, de unos 70 m, en contacto con el mar, con dos fondeaderos naturales, el del *Raset* y la *Caldera*, protegidos de los temporales marinos por un cordón de placeres, al norte, a los que se accede a través de *la Canal*, delimitada por los bajos del *Cavall* y *l'Androna*– posibilitan, y condicionan, la formación de la ciudad.

En el periodo musulmán se aprovecha el fondeadero de la *Caldera*, en cuyo entorno se ubican la dársena y las atarazanas. Después de la conquista cristiana las instalaciones alrededor de la *Caldera* se abandonan, por lo que se utiliza el fondeadero del *Raset*, conectado a tierra por el *port*, plataforma elevada de madera.

Las relativas y escasas mejoras del puerto serán posteriores a la incorporación de *Dénia* a la Corona (1804): muelle de obra junto a la Aduana, alineado con la actual calle *Port*, y los muelles denominados de Romany y de Mahiques, más al sur, que por su nombre parecen ser de construcción y uso privado. Los millones de toneladas de uva pasa exportada en la segunda mitad del siglo XIX demandaban unas instalaciones mejores.

En 1892 se redacta un proyecto de puerto. En 1898 se inician las obras, construyéndose parte de los diques, para ralentizarse posteriormente durante varias décadas; finalizándose avanzada la década de los 30, con la construcción del muelle denominado el Martell: ya era posible el atraque de barcos de calado de 6 m.

El puerto quedaba preparado para iniciar una gran actividad comercial, pero después de la Guerra Civil entra en una larga crisis comercial, solo mitigada por la actividad pesquera. Continúan las obras de mejora, con nuevas instalaciones –Astilleros Noguera, Club Náutico– desplazadas al sur, sobre la *Caldera*, y nuevos dragados en la década de los 70. La superación se inicia a partir del año 1982, en el que se transfiere a la Generalitat Valenciana y, especialmente, desde que se inicia, posteriormente y de forma paulatina, el tráfico de pasaje y carga con Baleares.

El puerto de Dénia ha estado siempre ligado a la ciudad: es parte importante de la historia de Dénia. Hasta fechas recientes, anteriores a los grandes cambios, el espacio entre puerto y la ciudad era de propiedad incierta: las casas lindaban con la playa y en el espacio entre las casas y el mar se realizaba una gran actividad portuaria – construcción y reparación de barcas, amarre de embarcaciones, tendido de redes, acopio de mercancías, etc.

El gran cambio en la relación puerto-ciudad, se produce a partir de la década de los 90. El tráfico comercial y de

pasajeros con las Islas Baleares, unido a la bonanza económica, conllevan grandes construcciones e instalaciones: mejoras del puerto pesquero, con nuevo edificio para subasta del pescado y oficinas –*el posit*–, almacenes y zona para el tendido de redes; terminal de pasajeros; grandes áreas comerciales y de ocio –*la Marina* y el *Raset*–; amarres públicos y puertos deportivos.

Con estas mejoras la relación puerto-ciudad se distancia – accesos controlados, espacios cerrados–, a la vez que entran en competencia, puesto que en parte las actividades a realizar son las mismas –comercio, ocio,

hostelería, aparcamientos privados, y, simultáneamente, las relaciones entre ciudad y puerto se complican en dos aspectos clave: el acceso al puerto comercial (pasaje, mercancías, una de las marinas deportivas, hostelería portuaria) se realiza a través de la ciudad (av/ M. Hernández-pz/Benidorm), y la frontera entre ciudad y puerto ha quedado superada por la realidad urbana y portuaria.

## BIBLIOGRAFÍA

CALVO PUIG, J. (1987): El pueblo o lugar de Diana (1837-39), *Canelobre*, 9.

CAVANILLES, J.A. (1972): *Observaciones sobre la Historia Natural, Geográfica y Población del Reyno de Valencia*.

CHABÁS LLORENS, R. (1985): *Historia de Denia*.

CHOFRE GIL, J.M. (1987): 1966-1976. Un decenio arrollador, *Canelobre*, 9

CIUDAD, R. (1995): Población y desarrollo urbano de la ciudad de Denia, *Espacio, Tiempo y Forma*, 8,

COSTA MAS, J. (1977): *El Marquesat de Dénia. Estudio Geográfico*.

FERRER MARSAL, J. (1994): *El puerto de Denia. Una ilusión de progreso*.

GARCÍA ALMIÑANA, E.; SEBASTIAN VICENT, R. (1983): *Análisis histórico del testamento del Duque de Lerma V Marqués de Denia*.

IVARS PÉREZ, J. (1982): *La ciutat de Dénia. Evolució i permanència del fet urbà*.

IVARS PÉREZ, J. (2005): El convent de les Agustines i l'empremta urbana a la ciutat Dénia. *El convent de les Agustines i la Santíssima Sang. 400 anys de presència a Dénia*.

IVARS PÉREZ, J. (2007): La guerra de Successió a Dénia. Conseqüències sobre les fortificacions de la plaça, vila vella i Castell. *Aguaits*, 24-25.

IVARS PÉREZ, J. (2015): *Dénia, la ciutat i el Castell. Arquitectura militar baluardada (segles XVI-XIX)*.

MADOZ, P. (1982): *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de Alicante, Castellón y Valencia*.

*Memoria (1970-1979)*, M.I. Ayuntamiento de la ciudad de Denia.

OLIVER, V.E. (1930): *En defensa de unas fincas en Denia*.

PALAU M.A. (1975): *Diana desenterrada. Antiguas memorias y breve recopilación de los más notables sucesos de la ciudad de Denia, desde su antiquísima fundación hasta el estado presente*. Edición facsímil.

PALAU DIEGO, F. (1983): *"El llobarro". Anales de Denia y su comarca*.

PÉREZ IVARS, R.; IVARS PÉREZ, J. (1982): *La Xara, un poble del segle XIX*.

SESER PÉREZ, R. (2013): *La ciutat de Dénia en temps del duc de Lerma*.