

R.Gassent



FESTA  
D'EL JG

1974

Por GASPAR ALONSO y BALTASAR URBAN



**DESARROLLO  
URBANO  
DE ELCHE**

# LA REALIDAD SUPERA TODAS LAS PREVISIONES

*Resulta siempre difícil exponer en unas líneas la compleja y siempre cambiante estructura de aquellas ciudades que, como Elche, se han visto inmersas en procesos de cambio sumamente renovadores. Un posible acercamiento a la imagen de nuestra ciudad —y éste ha sido nuestro objetivo a la hora de escribir este artículo— puede volver a recorrer las mismas etapas que Elche ha cubierto a lo largo de su desarrollo.*

Desde la baja Edad Media hasta la mitad del siglo XVIII, los límites de Elche permanecen constantes. Tomando como referencia la trama urbana actual, los antiguos límites podemos suponerlos así: al norte, un lienzo de muralla que estaría situado en el lado sur del Parque Municipal; al este, la línea formada por las calles Eugenio D'Ors, Ernesto Martínez...; al sur, la calle de Nuestra Señora de la Asunción, y al oeste, la margen izquierda del Vinalopó. Dentro de estos límites existían dos zonas muy definidas y muy distintas, hasta el punto de tener cada una su propio Ayuntamiento: la villa amurallada en la mitad norte y el arrabal en la mitad sur, lugar de residencia y trabajo de moriscos y también judíos hasta su expulsión.

Interesa destacar el carácter disperso de las construcciones existentes dentro del recinto definido, de manera que los huertos de palmeras no sólo lo limitaban, sino que se introducían en él. Son estos huertos interiores los que principalmente van a posibilitar hasta casi finalizado el siglo XIX un crecimiento de la ciudad de forma intensiva, aumentando la densidad de población y manteniéndose prácticamente los mismos límites (1). Ejemplos de este crecimiento intensivo son las licencias que en 1519 y 1686 se conceden para la edificación en zonas de muralla; las licencias que para construir en el huerto de palmeras de la parroquia del Salvador se dan en el año 1771 al presbítero y secretario del Santo Tribunal de la Inquisición de Murcia, doctor Conrado Sempere (actualmente barrio Conrado), y el acuerdo que toma el clero en 1776 para establecer viviendas en el palmeral de su propiedad (barrio Illetas).

Tenemos, pues, un núcleo inicial de población rodeado de obstáculos para su crecimiento: al este, sur y norte, la existencia de huertos de palmeras que ofre-



cía mayores dificultades para su conversión en suelo urbano que la que hubiera ofrecido otro tipo de cultivo; y al oeste, el río y los huertos que existían en sus márgenes (Hort de Gil, etc.).

Ya en 1740 se había creado el barrio de Santa Teresa, en la margen derecha del Vinalopó, barrio posibilitado por el comienzo, a principios de siglo, de la construcción del puente de Santa Teresa, terminado totalmente en 1756 tras una fuerte avenida de aguas que destruyó las obras cuando se encontraban a mitad. Por otra parte, tanto la creación del puente, como del barrio, podían haber estado motivadas por la existencia del Cuartel de Caballería y del Convento de San José, que pudieron configurarse como fuertes puntos de atracción.

## ● LA BARRERA DE LOS HUERTOS Y LA MARGEN DERECHA DEL VINALOPO

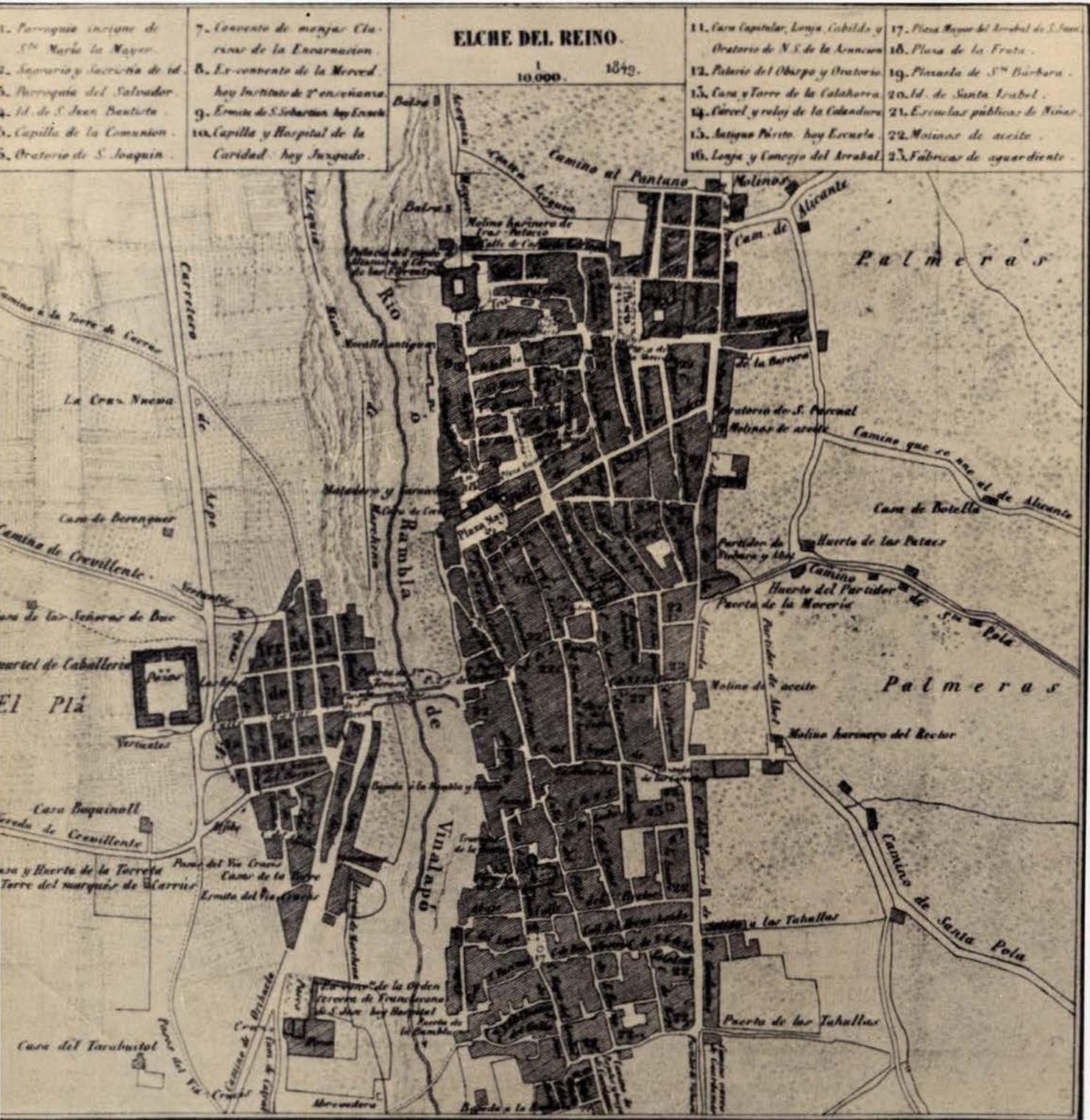
A pesar de este precedente, que podía suponer la superación de uno de los dos obstáculos a la expansión señalados anteriormente, el crecimiento extensivo de la ciudad no se volvió a plantear en esta dirección hasta mucho después; y, mientras tanto, se intenta reiteradamente romper la barrera de los huertos de palmeras construyendo en dirección este y siguiendo de manera fundamental la carretera de Alicante, que con un trazado completamente lineal se comienza a construir en Elche en 1863 a través de los huertos de palmeras. Los nuevos barrios construidos en el este son: el barrio del Carmen, que tiene como eje la actual calle de D. José Ramos, se construye en 1886; el del Piñón, cuyo eje es la actual calle de Velarde, en 1892; el barrio de «Les Pataes», actuales calles de Daoiz y Federico García Sanchís, en 1900; barrio de Chinchilla, hoy calle Alpujarra, en 1902, y Huerto de la Barrera, compuesto por las calles Ruiz de Alda, Gabriel y Galán, etc., construido en 1923. Obsérvese la ventaja que representa en términos de accesibilidad la ubicación de estos barrios junto a una vía de comunicación de tal importancia. Otras dos carreteras que se comienzan a construir por aqueños años, y que también actúan como ejes de desarrollo, son las de Crevillente —1868— y la de Dolores —1.870—.

Es decir, que desde la mitad del XVIII en que se construyó el barrio de Santa Teresa hasta comienzos del XX en que a su alrededor surgieron el barrio del Cuartel (1905), el del Asilo (1916) y el de la Torre (1918) no se volvió a intentar la ocupación de la margen derecha del Vinalopó, y todos los tímidos intentos de extensión se hicieron principalmente y en orden respectivo de



Elche, durante el primer tercio del siglo XIX.





importancia a lo largo de las carreteras de Alicante, Crevillente y Dolores, mientras que hacia el norte de la ciudad se mantenía en sus mismos límites.

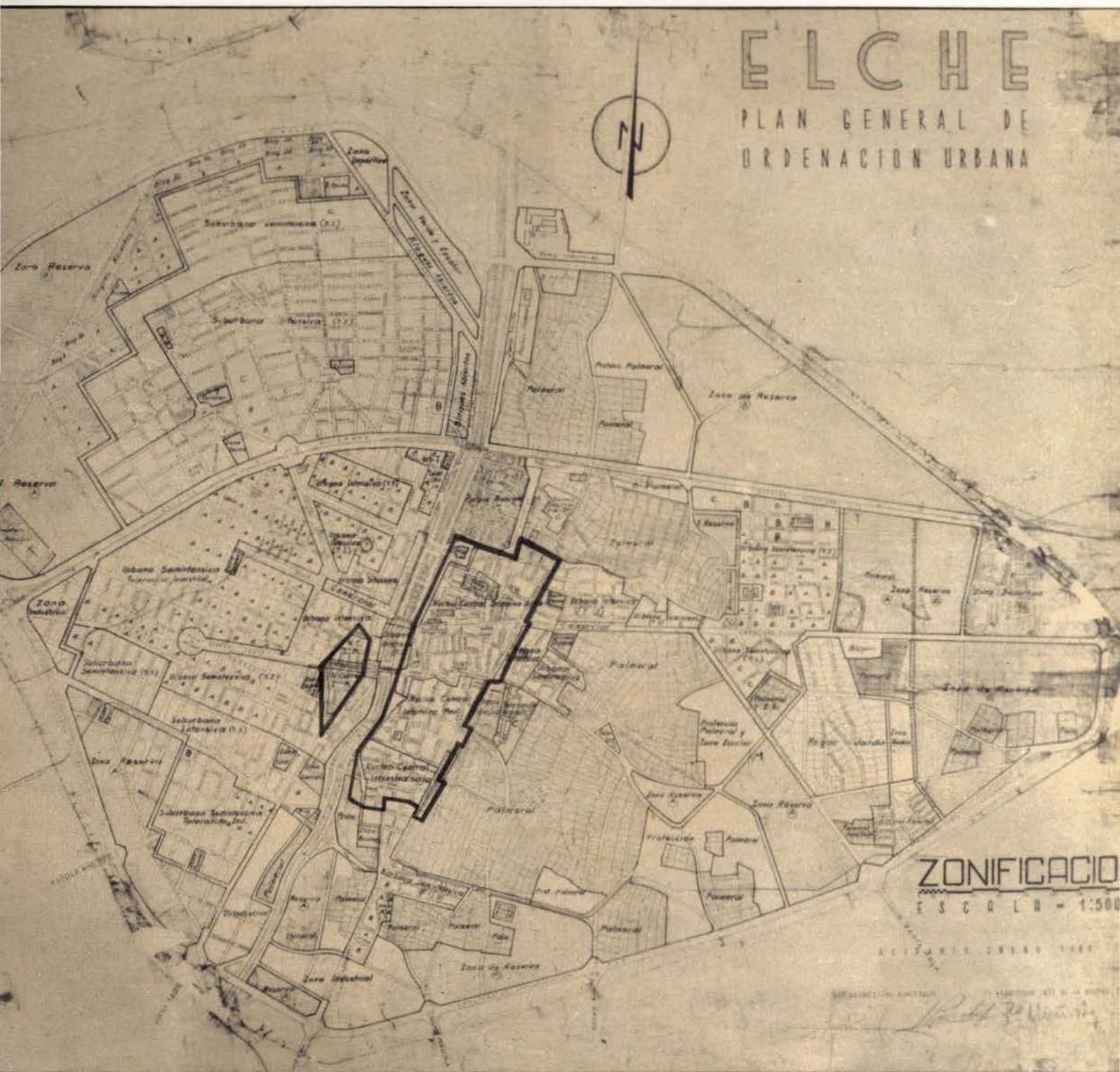
No obstante todas las construcciones ya hechas en la margen derecha del Vinalopó, el salto definitivo no se da hasta 1918 con la creación del barrio del Puente Nuevo —proyecto del arquitecto Ildelfonso Borrells— comunicado con lo que antiguamente fue villa amurallada y entonces era núcleo central mediante un nuevo puente, obra del ingeniero Mariano Luña, levantado en 1913.

Es necesario hacer notar las nuevas posibilidades de evolución que este nuevo puente crea en la margen derecha del Vinalopó: primero, por dotar a esta margen de unas inmejorables condiciones de accesibilidad a un centro que no sólo es el lugar geográfico de ubicación de servicios y equipamientos urbanos no distribuidos, sino también la expresión de un determinado contenido social y el lugar que desarrolla en mayor

medida que las otras funciones integradoras y simbólicas, y, segundo, porque permite a la carretera de Alicante cruzar el Vinalopó directamente y, ya en la margen derecha, unirse a la de Crevillente-Murcia, dando paso a la formación de un cruce de comunicaciones (a Aspe, Alicante y Murcia) que, al igual que ya había ocurrido antes en otras zonas, va a actuar aquí igualmente como importante foco de atracción.

Si a esto se añade la necesidad de expansión de una actividad artesanal, que empieza a configurarse como incipiente industria, y que se ve imposibilitada en su crecimiento por los huertos de palmeras, no ya por los obstáculos que éstos representan y que ya han sido mencionados anteriormente, sino por el Decreto del 8 de marzo de 1933, por el que se dictan normas con miras a la defensa y conservación de los mismos, declarándolos de interés social y prohibiendo totalmente la tala de palmeras vivas en la ciudad.

Son todos estos factores los que, de una forma de-



terminante, van a condicionar el crecimiento de la ciudad de Elche a partir de los años 30. El crecimiento a partir de entonces se realiza fundamentalmente en la margen derecha del río. En sus comienzos, este crecimiento sigue las carreteras de Aspe y Crevillente, configurándose la primera como eje de asentamiento de residencias de trabajadores y, la segunda, como eje de asentamiento industrial.

La cuadrícula que forman las nuevas calles, al no existir ningún obstáculo topográfico, se traduce —como dice Chueca Goitia (2)— en el aprovechamiento máximo de los terrenos, al dotar de igual valor a todos ellos como consecuencia de la idéntica importancia de las calles.

Una vez cruzado el río, ya apenas se crece por los huertos y sólo existe un intento de rodearlos, más que de atravesarlos, en la década de los 40, con la edificación del campo de Altabix y la Ciudad Jardín, unidos al centro por la carretera de Alicante.



## ● LA DÉCADA DE LOS 40

Antes de terminar esta década de los 40, hay dos hechos que conviene destacar: el desarrollo de la ciudad ya está definitivamente encauzado en la margen derecha y la política de defensa de los huertos de palmeras se hace más manifiesta. En relación con el primero, convendría hacer notar cómo los pocos puentes que comunican una y otra parte del río son —aunque otra cosa pudiera parecer a primera vista— totalmente suficientes para cumplir su misión; la razón puede estar en el discreto tamaño que la ciudad posee en su margen izquierdo. Sin embargo, por otra parte, habría sido necesario proveer terrenos de reserva para la ubicación de determinados servicios y equipamientos susceptibles de ser distribuidos, evitando así la casi total ocupación del terreno por viviendas y, por tanto, la excesiva dependencia del oeste de la ciudad respecto a la otra margen del río.

En cuanto a la política de defensa del patrimonio forestal, deben destacarse dos Leyes: la del 28 de marzo de 1942, por la que se crea el Patronato de los Palmerales, y el Decreto de julio de 1943, por el que los palmerales son declarados Jardín Artístico Nacional. La importancia que los palmerales adquieren a partir de estas Leyes supone un nuevo enfoque por parte de la Administración local que podría llevar a una excesiva preocupación hacia el valor artístico-paisajístico de los huertos y un posible menoscabo de otros valores productivos, por ejemplo, de los mismos.

Desde 1900 hasta la aparición en 1950 del anteproyecto de ensanche, la población de la ciudad ha crecido desde 27.308 hasta 55.877 habitantes, es decir, necesita cincuenta años para doblarse, lo que indica un crecimiento, si bien continuado, más bien lento, situación por otra parte idéntica al de la totalidad de las ciudades de características geográficas-económicas similares a las de Elche.

A nivel urbanístico, en este proyecto se mantienen todas las vías ya confeccionadas, a la vez que se prevee un tipo de crecimiento de la ciudad consistente en completar el espacio libre existente entre el río y la vía del tren, a base de continuar la cuadrícula ya iniciada, y que configuraba toda esta zona, excepto el barrio de Santa Teresa, más antiguo. Entramado rectangular que se superpone a los elementos ya existentes, sin alterar básicamente, y que sólo se rompe en su encuentro con la vía del ferrocarril para continuar en el otro lado con una distribución que podríamos llamar más orgánica, al situar unas calles paralelas a la vía y otras perpendiculares a éstas.

Junto con este proyecto aparecen, por vez primera, unas ordenanzas de edificación mínimamente estructuradas, con unos parámetros que regulan las alturas edificables, anchuras de calles, profundidades de edificación, etc. Cabe hacer notar que si esto es siempre necesario en toda política urbanística, ya en aquella época hubiera sido necesaria una visión más global del problema ciudadano; no se advierte una zonificación que previene los asentamientos residenciales e industriales, ni la ubicación de los distintos servicios. El centro, pues, a pesar del aumento de población y extensión de la ciudad, sigue situado en el mismo lugar en que estaba; suponemos que las mayores necesidades de servicios de la población se satisfacerían aumentando la densidad de estos servicios en el centro (bancos, centros de gestión, de comercio, de diversión y de abastecimiento).

## ● LOS AÑOS 50

Durante toda la década de los años 50 se produce un desarrollo continuado que no plantea nuevas necesidades a nivel urbanístico, de manera que el crecimiento



de la ciudad sigue las líneas marcadas por el proyecto de 1950; en esta época pueden situarse ya las primeras migraciones importantes, pues la población aumenta en estos diez años un 30 por 100 aproximadamente, cifra que sólo cabe explicar considerando el aporte de las migraciones.

Es a principios de la década de los 60 cuando a partir de las bases de una industria primitiva ya existente, a partir de las primeras migraciones y a partir de la nueva política económica que, a nivel nacional, suponen el Plan de Estabilización y el I Plan de Desarrollo, se inicia el despegue industrial con caracteres de modernidad.

Señalemos la favorable situación de Elche en tanto que se encuentra en la confluencia de tres importantes ejes: SW-NE (Lorca, Murcia, Orihuela, Elche y Alicante), N-S (Villena, Elda, Novelda, Aspe y Elche) y NE-S (Costa Blanca). Los dos primeros aglutinan ciudades con elevado número de habitantes y con actividades agrícolas e industriales complementarias, de forma que permiten considerar a Elche como centro de una micro-región urbana, en donde se realizan toda clase de actividades productivas. El tercero tiene importancia, en tanto que línea de atracción del turismo, actividad que si bien ha sido enfatizada, es notoria la relevancia económica que tiene.

Asimismo, situado en la frontera del País Valenciano, Elche pertenece claramente al mismo por su tradición histórica, cultural y también industrial, beneficiándose de la evolución de conjunto del mismo. Este crecimiento es realmente fuerte y se da en todo el Valle del Vinalopó posibilitado tanto por el bajo precio de los productos (calzado, sobre todo), como por la apertura de mercados internacionales (fundamentalmente estadounidense); conviene apuntar que esta dinámica sólo es comprensible enfocándola desde una óptica que la sitúe a escala mundial, integrada dentro de unos mercados internacionales, en los que actúan las empresas multinacionales de manera decisiva.

Lógicamente esta situación lleva implícitos unos cambios no sólo cuantitativos, sino también cualitativos de las necesidades de la población. Así, por ejemplo, los establecimientos industriales, al crecer de tamaño, tienen unas determinadas servidumbres de espacio y ubicación que hacen necesaria una cierta separación entre éstos y las zonas residenciales y de gestión.

## ● PLAN DE ORDENACION URBANA DE 1962

Es en estas condiciones cuando surge el Plan de Ordenación Urbana de 1962. En él se siguen manteniendo



las ordenanzas de edificación de 1949, pero por primera vez aparece la preocupación por el carácter estético de la ciudad, para lo cual se dictan normas para la adecuación de los materiales a la zona en que se construye, para mantener una igualdad de alturas a lo largo de cada calle, para crear armonías de los conjuntos que no atenten contra el buen gusto, etc. Naturalmente, esta preocupación, con igual o mayor motivo, se hace extensible a la construcción en la zona de palmerales.

También, por primera vez, se hace una zonificación de la ciudad en cuanto a tipo de edificación, a densidad, posible tolerancia de industrias, carácter histórico, etc. Zonificación que, ya desde una perspectiva histórica, se nos aparece más como institucionalización de una situación de hecho que como previsión de una distribución futura de actividades y densidades de población, aun cuando en el momento de su aprobación fue un hito de indudable importancia en cuanto hacía aparecer por primera vez este elemento de vital importancia en toda política urbanística.

Las zonas que el plan considera son las siguientes:

- Núcleo central-comercial-histórico-artístico.
- Urbana (con dos gradaciones de densidad).
- Suburbana (con dos gradaciones de densidad).
- De edificación abierta.
- Ciudad jardín.
- Zonas industriales.
- De tolerancia industrial (yuxtapuesta a las zonas urbanas y suburbanas).
- Zonas de palmerales y zonas de protección de palmerales.
- Verde público.
- Deportiva.
- De reserva urbana.
- Zonas rurales limítrofes.
- De ordenanzas especiales.

Para cada una de estas zonas se tipifica la ordenación y la edificación, dándose unas determinadas cotas de altura y alineación, así como los usos del suelo que se permiten y sus caracteres estéticos.

Cabe destacar que en la mayor parte de la ciudad existía tolerancia industrial, situación compatible con industrias pequeñas y no nocivas para la población residente junto a ellas. Actualmente vemos cómo esta situación es incompatible con un desarrollo económico que lleva a las industrias a convertirse en medianas y grandes a la vez que pueden surgir otras industrias derivadas o independientes de la del calzado con un

mercado propio y con unas exigencias propias distintas a las de la industria que las originó o que las atrajo y que podrían causar molestias a la población que, por otra parte y debido a la elevación del nivel de vida, no aceptaría vivir en sus cercanías. Son todos estos aspectos los que acertadamente y con una amplia visión de futuro ha tenido en cuenta el Plan General de Ordenación Urbana de 1970 a la hora de marcar la ubicación de las zonas industriales.

Entre otras realizaciones previstas en el Plan del 62 están la canalización del río, dentro de los planteamientos de ordenamiento estético de la población, y la creación de una ronda de circunvalación con el objeto de desviar la circulación de la carretera Alicante-Murcia, evitando la congestión del centro. Estas rondas se situaban de manera que limitaban la ciudad, con lo cual existía el peligro de que ésta saltase en el futuro las rondas, de manera que podían volver a estar dentro de la ciudad. En el Plan del 70, actualmente vigente, se prevé una autopista nacional y una autovía comarcal, con lo que se supera la posible congestión de la ciudad debida al tráfico de larga distancia.

De estas rondas se construyó el tramo SE, de manera que el centro histórico y comercial quedaba ya definitivamente libre del tráfico pesado y del tráfico rápido.

Como ya hemos dicho, a principios de la década de los 60 es cuando se produce el despegue industrial que trae consigo la expansión de todos los núcleos de población situados en los ejes citados, y Elche, como núcleo partícipe de los caracteres de todos ellos, crece de forma vigorosa y continuada. Basta considerar el crecimiento demográfico de esta década: mientras que en 1960 la población era de 73.320 habitantes, en 1965 ha crecido a 94.491, alcanzándose en 1970 los 122.638; aclaremos que estas estadísticas se refieren a la población del municipio y ocultan un fenómeno que también está contribuyendo al aumento de la población de la ciudad: el trasvase de habitantes del término municipal a Elche-ciudad; aunque cuantitativamente este trasvase no suponga una contribución fundamental al crecimiento de la población, sí es significativo a nivel cualitativo, pues está suponiendo el despoblamiento del campo con todos los efectos que esto lleva consigo.

## ● AUMENTO DEMOGRAFICO

La contribución decisiva al aumento de la población es la inmigración. En el período 60-70 supone el 75 por 100 del aumento demográfico. De estos inmigrantes, el 83 por 100 es mano de obra, es decir, peones y obreros (cualificados y sin cualificar), jornaleros y braceros. La mayor parte de estos inmigrantes son absorbidos por la industria del calzado, eje fundamental de todo el desarrollo de la ciudad. Asimismo es importante el porcentaje que absorbe la pujante industria de la construcción, dada la necesidad de albergar el nuevo contingente de población y la fuerte demanda de nuevas viviendas creado por el aumento del nivel de vida.

Estos nuevos habitantes se asientan principalmente al norte de la vía del ferrocarril, todavía dentro de la zona que el Plan de 1950 preveía para el crecimiento de la ciudad. Que no se superen estos límites de manera realmente importante —hay zonas como el barrio de San Antón no previstas en el Plan del 50— puede explicarse tanto por la gran magnitud de la extensión que se preveía, como, sobre todo, por el crecimiento vertical de la zona centro, Reina Victoria y áreas contiguas, fenómeno difícilmente previsible en los años 40.

El centro, al crecer en vertical, aumenta su capacidad para albergar los nuevos servicios requeridos por

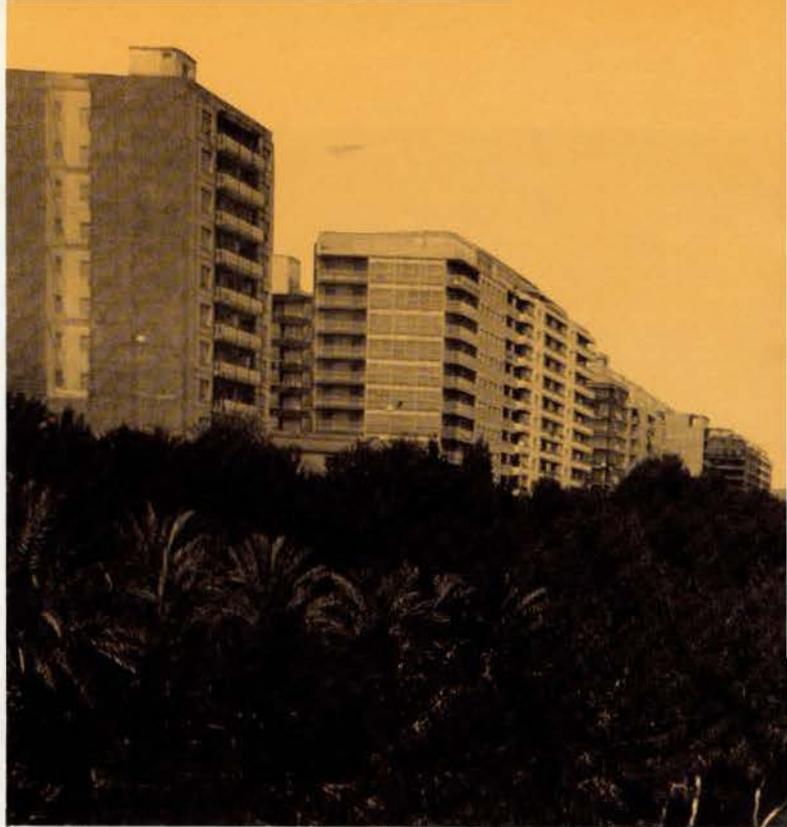
Elche como ciudad en pleno crecimiento demográfico e industrial y también para alojar a aquellos sectores de la población que, gracias a la elevación de su nivel de vida, desean fijar su residencia cercana al centro. Este crecimiento vertical no es suficiente, sin embargo, para satisfacer totalmente estas necesidades, por lo cual el centro se desplaza en dirección oeste, teniendo como eje la calle Reina Victoria (y sólo en parte las calles Jorge Juan y Capitán Cortés), al ubicarse en esta zona centros de gestión, centros comerciales, bancos... Este desplazamiento es, a pesar de todo, mucho menos contundente que el desplazamiento de la ciudad, con lo que se producen fenómenos de congestión de actividades y de insuficiente dotación de algunas áreas alejadas de este centro único. Dado que el mismo es necesario económica y socialmente como ubicación de servicios no distribuibles, una de las formas de resolver el problema de la accesibilidad, señalada por Albert Z. Guttenberg (3), podría ser mediante la distribución de todos aquellos servicios que no tengan necesidad de permanecer concentrados, acompañada por la creación —o el aumento en caso de que ya exista— de una red de transportes que aumente la facilidad de desplazamiento.

El crecimiento urbano provoca asimismo unos déficits de equipamiento tales como escuelas, alcantarillado, iluminación y pavimentación de calles, mercados, etcétera. No entraremos, por exigencias de extensión propias de este trabajo, en el estudio de tales cuestiones; baste decir que la Administración local ha ido haciéndoles frente mediante una política urbanística encaminada a resolver cuantitativamente estos problemas.

A lo largo del período 1960-1970 se dictan planes parciales para ordenar determinadas zonas: Plan Especial de Ordenación de la Zona del Arrabal (1967), Plan Parcial de Ordenación de la plaza María Guerrero (1967), Proyecto de Urbanización de la calle Pedro Juan Perpiñán (1967), Proyecto de Urbanización del canal de Riegos de Levante (1967), Plan de Ordenación Urbana del Centro Comercial «Cuartel Viejo» (1967), Plan Parcial del Polígono Industrial de Altavix (1968), Proyecto de Urbanización del Centro Comercial «Cuartel Viejo» (1969), Plan de Ordenación Especial para Accesos al «Hort de Baix» (1970), Normas de Ordenación de la plaza del Generalísimo (1970), Proyecto de supresión de pasos a nivel de la línea del ferrocarril Alicante-Murcia en Elche (solución enterrada) (1970).

Si bien estas actuaciones pretenden resolver unos problemas planteados a la ciudad de manera inmediata, es necesario que se encuadren dentro de unos planteamientos con una visión global de la problemática urbana, a la vez que otras cuestiones sólo encuentran su solución enfocándolas desde perspectivas aún más generales.

Entre los problemas de esta magnitud que se le presentan a Elche en la década de los 60 podemos citar el hecho de que el Plan General de Ordenación de 1960 previene 87.943 habitantes para 1970, cuando en ese año se habían alcanzado ya 122.663. Que se produjese este gran aumento de la población sin que se superasen los límites de la ciudad previstos en 1960 significa que las alturas alcanzadas en los edificios son mayores que las previstas, con lo cual podían albergar más población; pero también significa que las superficies de las viviendas decrecían aceleradamente, con lo cual se corría peligro de llegar a unas densidades urbanas excesivas. Era ésta una situación a normalizar que no podía afrontarse mediante la redacción de planes parciales. Otro tanto sucedía con el aumento creciente de la demanda de suelo industrial, tanto para



nuevas industrias del calzado (o ampliación de las ya existentes), como para otras industrias independientes de este sector que puedan aparecer por efecto de la tendencia a la concentración industrial (con la maximización de beneficios que provoca) en estructuras económicas como la española (4); suelo industrial que debe situarse en lugares adecuados sin que se produzcan interferencias entre estas áreas y zonas residenciales, presupuesto necesario en toda planificación urbanística.

Citemos también, dentro de estos macroproblemas, la desarticulación viaria existente; cuando una ciudad en pleno apogeo industrial y demográfico precisa una distribución de tráfico según sus caracteres (tráfico pesado, industrial, ligero, sin parada) mediante una adecuada jerarquización de vías, la dualidad creada por la existencia de las zonas verdes reales y potenciales existentes en gran cantidad, pero distanciadas de las zonas más habitadas, con lo que se hace necesaria la creación de zonas verdes en lugares adecuados, lugares que sólo pueden localizarse mediante un estudio global de la ciudad relacionado con el estudio de otras variables, como, por ejemplo, los centros cívico-culturales, escuelas, centros asistenciales, hoteles, etc.; equipamientos que asimismo se ven necesitados de una adecuada ubicación que los adapte a la estructura ciudadana.

#### ● REVISION DEL PLAN DE O. U.

Es para hacer frente a toda esta problemática, brevemente apuntada, desde una perspectiva amplia que localice y resuelva los problemas adecuadamente, por lo que se revisa en 1970 el Plan General de Ordenación Urbana del Municipio de Elche por un equipo formado por los señores J. García Bellido, L. F. Alonso Teixidor, A. Rubinó Fuentes, N. Urgoiti Serrano, arquitectos; L. Enríquez de Salamanca, como abogado, y J. M. García Morales, como economista.

La idea fundamental que preside el Plan es que el crecimiento de Elche se produzca en dirección este-oeste, siguiendo la dirección de las carreteras de Alicante y Crevillente, ordenándose este crecimiento en unas supermanzanas, entre las cuales circule el tráfico rápido, mientras que en su interior se organice el tráfico lento, a la vez que las zonas residenciales, educativas, verdes, etc.

La barrera que representa el actual trazado de la vía del ferrocarril desaparece al hacerlo subterráneo, como ya hemos apuntado, por el mismo sitio en que transcurre actualmente, utilizándose la superficie como vía de comunicaciones que sirva de eje al crecimiento de la ciudad, alrededor del cual se situará un macrocentro cívico y comercial que se complementa con otros centros de iguales caracteres distribuidos por la ciudad.

El tipo de crecimiento señalado supone la superación definitiva de los dos obstáculos que, como vimos al principio, condicionaban el crecimiento de la ciudad: el río, que dejará de separar en dos zonas mediante la creación de una amplia red de puentes; y los palmerales, que quedan incluidos en la población mediante un crecimiento de ésta que tiende a envolverlos. Se dictan, además, normas que regulan la utilización de los huertos, una vez que se prevee dejen de ser terreno productivo agrícola para convertirse en zona urbana: considerándose como bien social, se prevee que se conviertan en grandes parques multiformes en donde poder desarrollar actividades deportivas, culturales, recreativas, etc. Se situarán en ellos, además, edificios escolares, hoteles, edificios religiosos, sanitarios o residenciales. Para ello se dictan normas fijándose

las superficies mínimas en cada caso, los volúmenes edificables y el carácter estético —evidenciado en los materiales, siempre de primera calidad, en el buen gusto de la disposición de huecos, etc.

Para la realización de los objetivos que venimos señalando se prevee que la política urbanística a seguir en el casco actual de la población sea la de expropiar, ceder y comprar palmerales privados, repoblar en la zona de protección de palmeras y la plantación masiva en las calles de Carrús y del Ensanche. Mientras que el suelo de reserva urbana se procederá mediante la elaboración de planes parciales.

Vemos, a través de todo lo que llevamos dicho, cómo continuamente la realidad supera las previsiones de los planes, consecuencia en parte debida a que éstos se conciben para tener una validez durante períodos de tiempo excesivamente largos. Aunque la Ley del Suelo fija en quince años la duración máxima de un Plan, éste es un período excesivo para ciudades que, como Elche, han sufrido de forma muy acusada fenómenos de industrialización y crecimiento urbano. La misma corporación municipal ha sido consciente de cómo iban cayendo en obsolescencia los Planes de Ordenación de Elche, y ya hemos visto cómo cada diez años, por término medio, se efectúa una revisión.

Otras causas de obsolescencia de los planes pueden ser la agudización de determinados problemas de una forma no prevista, con lo que las soluciones dadas pueden quedarse cortas (por ejemplo, previsión de un número de habitantes y su superación en la realidad); el surgimiento de determinados problemas al cambiar algunos elementos en la ciudad o aparecer otros nuevos (aparición del automóvil en ciudades no pensadas para ello), y también el intento de realizaciones excesivamente amplias en cuestiones como infraestructura, que por su magnitud no se van a poder realizar en su totalidad.

Quizá los problemas que actualmente se le plantean a Elche son más de carácter cualitativo que cuantitativo. Son minoría los equipamientos urbanos insuficientes: centros sanitarios, mercados —éstos son solamente tres para toda la población—; en su mayor parte, la ciudad está suficientemente dotada de pavimentación, alumbrado, escuelas, zonas verdes..., si bien una más adecuada distribución de los mismos supondría una elevación de la calidad de vida (sirva, como ejemplo, la cuestión antes comentada de las zonas verdes, que, reales y potenciales, se agrupan exclusivamente en la zona este de la ciudad).

Son todas estas cuestiones las que el Plan General de Ordenación Urbana, en su revisión de 1970, en consonancia con la política de obras de la corporación municipal, pretende resolver en el plazo más corto posible.

G. A. y B. U.

(1) Debe tenerse en cuenta que el aumento de población de una ciudad preindustrial —y así puede considerarse a Elche hasta la década de los 50— se debe casi exclusivamente al aumento del índice de natalidad, es decir, el aumento del número de habitantes no siempre se verifica de una forma continuada e incluso en algunas ocasiones llegan a producirse descensos.

(2) FERNANDO CHUECA GOTIA, *Breve Historia del Urbanismo*, Madrid, 1968.

(3) ALBERT Z. GUTENBERG, *Estructura Urbana y Desarrollo Urbano*, «A. I. P. Journal», mayo 1960, vol. XXVI, páginas 104-110.

(4) BERNARDO SECCHI, *Las bases teóricas del Análisis Territorial*, Barcelona, 1968.



*El Alcalde de Elche*

*Saluda*

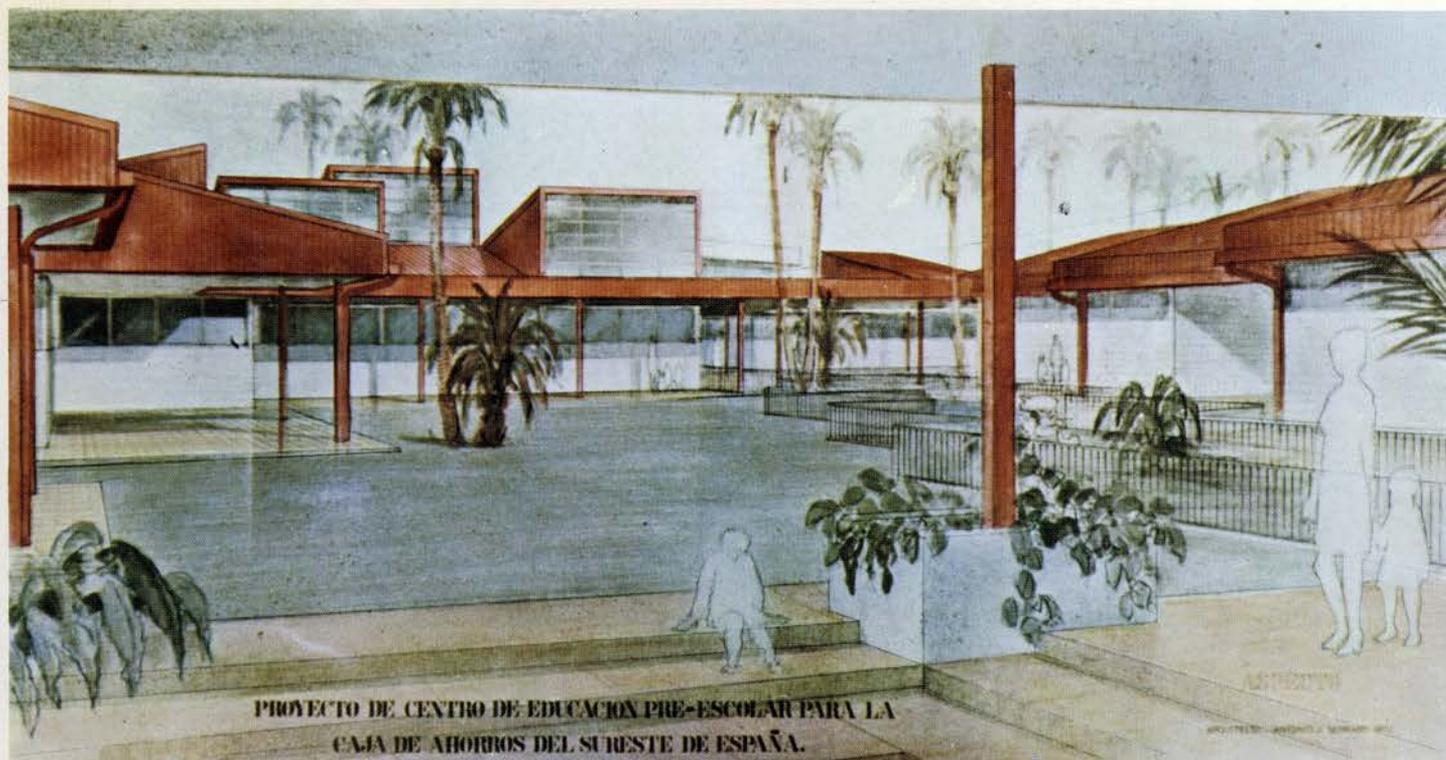
a D. GASPAR JAEN URBANO, y al enviarle la revista "Festa D'Elig", le agradece la valiosa colaboración que ha prestado a la misma.-

*Vicente Quiles Fuentes*

*aprovecha gustoso esta ocasión para reiterarle la expresión de su consideración más distinguida.*

*Elche, 29 de Julio*

*de 1974*



Jardín de Infancia ● Ubicado en el Polígono Industrial de Altabix ● Sobre una superficie de 10.000 metros cuadrados incluido palmeral ● Capacidad: 230 niños de 2 a 5 años ● Condiciones altamente pedagógicas y asistenciales, con personal especializado ● Area de juegos ● Servicio médico ● Comedor-salón de actos ● Proyecto: Arquitecto don Antonio J. Serrano Bru

*Una realización para*  
**ELCHE de la**



**CAJA DE AHORROS DEL  
SURESTE DE ESPAÑA**

