

PROCESO DE FORMACIÓN URBANA DE ORIHUELA (ALICANTE)

Gregorio Canales Martínez
Julián Salazar Vives
Fermín Crespo Rodríguez

RESUMEN

La evolución urbana de Orihuela ha venido marcada por un progresivo desplazamiento desde su primitiva ubicación de carácter defensivo en el Monte San Miguel hasta ir ocupando las tierras ribereñas del río Segura, cuyo cauce ha definido hasta fechas muy cercanas su desarrollo urbano. El estudio determina los elementos y circunstancias que han condicionado el proceso de formación urbana desde el siglo XIV hasta nuestros días y sus tendencias expansivas, a través del análisis de la documentación histórica disponible, tanto gráfica como bibliográfica, ofreciendo así una síntesis de la evolución histórica de la ciudad.

ABSTRACT

The evolution of town development in Orihuela has been characterised by a progressive movement away from its original location —which had a defensive purpose— to end up occupying the lands on the banks of the Segura river, the course of which has defined its town development until very recently. The study determines the elements and circumstances that have had an influence upon the process of town formation from the XIVth century up to the present and its expansive tendencies, through the analysis of the historical documents —both graphic and bibliographic— available, thus offering a synthesis of the town's historical evolution.

El primitivo asentamiento de Orihuela se localiza en la margen izquierda del río Segura, donde se hallan testimonios arqueológicos que se remontan a épocas prehistóricas. Este núcleo humano va a conocer un interesante proceso de poblamiento que se desarrolla originariamente en el Oriolet, cerro de la Sierra de Orihuela, para posteriormente descender al inmediato llano de San Miguel. Este desplazamiento progresivo irá ocupando las faldas del monte y la ribera izquierda del río, salvando su cauce ya en época de dominación cristiana, en lo que posteriormente se conocerá como Barrio de San Agustín. Esta dirección

de crecimiento hacia las tierras llanas, hoy huertas, llega hasta nuestros días, y desde la segunda mitad del siglo XIX se verá reforzada por la construcción del ferrocarril Alicante-Murcia, cuya estación en Orihuela queda en ese momento desconectada del centro urbano y dirige la expansión de la ciudad hasta enlazar con esta importante vía de comunicación.

El emplazamiento de la ciudad tiene un valor geoestratégico considerable; por un lado, el asentamiento en las laderas del monte de San Miguel, a 93 metros sobre el nivel del mar, posibilitaba quedar libre de las temidas avenidas, articular un sistema defensivo alrededor del cerro y beneficiarse de la excelente zona agrícola inmediata por la riqueza de sus suelos. Por otro lado, este emplazamiento se halla favorecido al encontrarse en un eje natural de comunicaciones que conecta la Depresión Prelitoral Murciana (continuación de la Fosa Intrabética) con el valle del Vinalopó y a través de éste con la Meseta. Por último, Orihuela se beneficia también de una zona de vado sobre el Segura.

Para la realización del presente estudio sobre el proceso de formación urbana de la ciudad de Orihuela, además de la bibliografía, se ha consultado la documentación cartográfica disponible. Las fuentes bibliográficas han posibilitado el análisis de las directrices de expansión urbana hasta el siglo XIX, a partir de entonces es la documentación cartográfica la que ha permitido conocer la más reciente configuración urbana y su proceso de crecimiento como son: el Croquis de Orihuela de 1808-12 y el plano que recoge las obras ejecutadas al principio de la Guerra de la Independencia y las proyectadas por el ingeniero Antonio Benavides en 1812-20, ambos en el Servicio Geográfico del Ejército; el Diccionario de Madoz de 1846-50; el Plano de Ensanche de Severiano Sánchez Ballesta de 1927, conservado en el Archivo Municipal de Orihuela; los trabajos topográficos del Instituto Geográfico y Catastral de 1930; el plano de la ciudad de Orihuela de 1953 y la planimetría actual del Ayuntamiento de Orihuela.

Con toda esta información se ha confeccionado un plano evolutivo de la ciudad, que contempla su configuración y crecimiento desde el siglo XIV sobre el trazado del callejero actual. Ello obedece no sólo a una finalidad geográfica, sino también didáctica, por cuanto, dejando al margen el intento de reconstruir el callejero histórico, lo que se pretende es recoger gráficamente el espacio geográfico y sus tendencias de expansión.

I. La ciudad de Orihuela hasta finales de la Edad Media

Cuenta Orihuela con un pasado esplendoroso, aún cuando son escasos los vestigios que de las épocas romana y visigótica se conservan, y ello pese a la importancia que alcanzó como capital de la provincia «Cartaginensis Espartaria» desde el 579 y de la Cora de Tudmir desde el 713, cuando Teodomiro consigue el mantenimiento de su autonomía frente a los invasores musulmanes, que perdería en la misma centuria¹.

Con la ocupación árabe, la ciudad amurallada, con el castillo reedificado, mantiene parte de sus habitantes en el Llano de San Miguel, quedando relegada la población hispano-goda a un arrabal situado a poniente de la falda del monte llamado Raval Roig. Con posterioridad fuera de las murallas comienzan a aparecer casas y mezquitas, probablemente reedificadas sobre parroquias godas, que van a conformar el futuro núcleo urbano, ya en la falda sur del monte y junto al río. La relación entre el Llano, intramuros, y el núcleo incipiente, extramuros, se realizaría por las rampas situadas al sur del monte, que controlarían el sistema defensivo de la ciudad. La conexión con la otra orilla del río se

1 LLOBREGAT CONESA, E.: *Teodomiro de Oriola. Su vida y obra*. Alicante, C.A.P.A., 1973, 111 pp.

FIGURA 1

Delimitación del recinto amurallado de época medieval y puertas de acceso: 1) Puerta de la Traición; 2) del Puente; 3) de Elche y 4) de Crevillente. En punteado monte de San Miguel (241 m): 5) Castillo en ruinas (210 m) y 6) Llano de San Miguel (93 m). La red caminera cartografiada en trazo discontinuo, tiene fuerte influencia en la trama urbana posterior: A) camino de Murcia; B) de Crevillente o San Antón; C) de Elche; D) de Callosa; E) de Almoradí; F) de Molíns; G) de Bigastro; H) de Hurchillo; I) de Cartagena o Arneva y J) de Beniel.

seguiría realizando, por mucho tiempo, a través de puentes de madera². La Orihuela islámica la describió Al-Idrîsî, que nos presenta la ciudad situada en un recodo del Segura,

2 MASERES, J.: «Orihuela, sector antiguo de la ciudad». *Catálogo de monumentos y conjuntos de la Comunidad Valenciana*. Valencia, Consellería de Cultura, Educación y Ciencia, 1983, Tomo I, p. 652.

protegida por el monte, con su fuerte ciudadela en lo alto, y por el río. La ciudad se encontraba rodeada por una sólida muralla, y sólo podía accederse a ella por un puente de barcas: «los muros de Orihuela, del lado del oeste son bañados por este río (Segura); un puente de barcas da acceso a la villa. Está defendida por un castillo muy fuerte, construido sobre la cumbre de una montaña, y está rodeada (la ciudad) de jardines y huertos, juntos unos a otros, que producen frutas en cantidad prodigiosa»³.

El castillo, cuyas ruinas aún orlan la montaña a cuyos pies se extiende la ciudad de Orihuela, ha merecido referencias elogiosas de los autores que desde el siglo X han descrito la población. Así tenemos la *Crónica Anónima* de Abd-Al-Rhaḥmān III al Naṣir, o la obra de Al-Râcî, como las fuentes más antiguas y que también han recogido tratadistas como Diago, Viciana, Escolano, Madoz y Figueras Pacheco.

En la configuración del castillo y de su sistema defensivo se pueden distinguir varias áreas que responden a sucesivas etapas constructivas. La más antigua estaría formada por la alcazaba y el muro del oeste que enlaza con el amurallamiento inferior del recinto y que podría datarse en los siglos IX-X. El resto de la fortaleza que se conserva es de los siglos XI y XII, y contiene así mismo, elementos posteriores a la Reconquista⁴.

La ciudad musulmana contaría intramuros con un trazado urbano a base de calles y callejas tortuosas, recovecos y ensanchamientos caprichosos, plazuelas diminutas y ausencia de espacios libres⁵. Los más recientes estudios realizados por arabistas sobre la Orihuela islámica señalan la existencia de dos mezquitas en la ciudad. La aljama estaba en el lugar de la futura iglesia de San Salvador, actual Catedral, mientras que una segunda coincidiría con la de las Santas Justa y Rufina. Posiblemente bajo la iglesia de Santiago hubo una tercera mezquita, lo mismo que quizá hubo otro centro cúltico en el Llano de San Miguel⁶, primitivo asentamiento de la ciudad que en esos momentos todavía albergaba un pequeño núcleo de población.

La función higiénico-religiosa que desempeña el agua en el mundo musulmán, junto a la evidencia arqueológica de la existencia de tres antiguos canales que van a morir al río y nacen en las inmediaciones de las antiguas mezquitas, han permitido a Franco Sánchez ubicar con precisión la presencia de baños islámicos en sus proximidades, precisamente en lugares de paso muy frecuente⁷. Las calles que unen estos tres enclaves configuran un eje de máxima atracción concentrando la afluencia ciudadana; este eje vendría a estar representado por lo que hoy son las calles Ramón y Cajal, Santa Justa, Francisco Díe y Santiago.

La muralla de la ciudad descendía desde el castillo, pasando por el Llano de San Miguel, hasta llegar a la margen izquierda del Segura. Por el oeste llegaba hasta las inmediaciones de la actual calle Barranco, límite de la ciudad, continuaba por este punto hasta la Cruz del Río, donde se encuentra la Torre de Embergoñes, seguía la ribera del río sirviendo en ocasiones de apoyo a algunos edificios, alzándose una torre hacia la calle de Meca y terminaba al este en una línea tortuosa que partiendo del Molino de Cox, se dirigía a la Plaza de la Soledad, hoy del Teniente Linares; continuaba inmediata a la Acequia de Almoradí atravesando la iglesia de Nuestra Señora de las Mercedes y las casas situadas en las dos plazuelas contiguas a la misma, en cuyas cercanías se erguía la Torre de Navalflor,

3 IDRISI, Abu-abd-alla Mohamed-Al.: «Geografía de España». *Boletín de la Real Sociedad Geográfica*, 1901, pp. 7-51.

4 AZUAR, R.: «El castillo». *Catálogo de monumentos y conjuntos de la Comunidad Valenciana*. Valencia, Consellería de Cultura Educación y Ciencia, 1983, Tomo I, pp. 668 y 669

5 VILAR, J. B.: *Historia de la ciudad y Obispado de Orihuela*. Orihuela, Caja de Ahorros de Monserrate, 1976-1981. Tomo IV, Volumen I, p. 60.

6 FRANCO SÁNCHEZ, F.: «El espacio del agua en la ciudad de Orihuela en época islámica». *Agua y poblamiento musulmán*. Benissa, Ayuntamiento, 1988, p. 36.

7 FRANCO SÁNCHEZ, F.: *Op. cit.*, p. 36.

FIGURA 2

Plano de situación de edificios y calles más relevantes: 1) Iglesia Catedral; 2) Iglesia Santas Justa y Rufina; 3) Iglesia de Santiago; 4) Seminario; 5) Colegio de Santo Domingo; 6) Palacio Episcopal; 7) Iglesia de Las Salesas; 8) Santuario de Monserrate; 9) Palacio del marqués de Arneva (hoy Ayuntamiento); 10) Palacio conde de La Granja; 11) Palacio conde de Luna; 12) Palacio duque de Pinohermoso; 13) Palacio marqués de Rafal; 14) Palacio barón de La Linde; 15) Palacio marqués de Rubalcaba; 16) Estación de Ferrocarril. Callejero: A) Palmeral; B) Glorieta; C) Avenida de Teodomiro; D) duque de Tamames; E) Obispo Rocamora; F) Calderón de la Barca; G) Plaza nueva; H) San Pascual; I) San Agustín; J) Plaza Cuberos; K) Plaza del Salvador; L) Plaza Teniente Linares; M) Pintor Agrasot; N) Antonio Piniés; Ñ) Ronda de Santo Domingo; O) García Rogel; P) Calvo Sotelo; Q) Mayor; R) Doctor Sarget (antigua calle de la Feria); S) Francisco Díez; T) Capuchinos; U) San Francisco y V) Barranco.

y desde este punto marcaban los muros una línea recta de sur a norte hasta entroncar con la extremidad oriental del monte por el Barrio Nuevo⁸. El recinto amurallado estaba conectado con el exterior por cuatro puertas, la de la Traición en el oeste, la del Puente al sur, y las de Elche y Crevillente por el este. Asimismo, había diversos portillos que eran tapiados en caso de peligro.

Tras la Reconquista, la importancia de la ciudad se robustece por su posición fronteriza entre los reinos de Murcia y Valencia. Incorporada definitivamente a este último por la Sentencia Arbitral de Torrella de 1304, será repoblada por catalanes y valencianos, de manera que a la ciudad musulmana se superpondría la cristiana.

La Orihuela bajomedieval mantuvo el carácter recoleto y laberíntico típico de la morfología urbanística de la etapa musulmana. Las reformas urbanísticas durante los siglos XIV y XV se centraron principalmente en los siguientes aspectos: la reutilización de mezquitas y zuaias en iglesias y ermitas, que más tarde fueron derribadas para proceder a su reedificación; la apertura, ensanche o ampliación de media docena de calles y plazas en las barriadas del Salvador y Santa Justa; la articulación de arrabales extramuros y a determinadas mejoras en el sistema defensivo. La renovación urbanística propiamente dicha no llegaría hasta bien entrada la centuria final de la Edad Media, resultado del desarrollo demográfico y económico de la villa. En este sentido ya desde 1322 los monarcas aragoneses, a instancias del Consejo, prohibieron reiteradas veces el estrechamiento arbitrario de calles y plazas⁹.

La ciudad intramuros estaba dividida en tres parroquias o «collaciones»: el Salvador, Santa Justa y Santiago. Extramuros, al otro lado del Puente Viejo, único existente en la ciudad hasta 1430 cuando se construye el Puente Nuevo, se hallaba el Arrabal del Puente o de la Morería, desde que en 1272 dio licencia Alfonso X de Castilla para que fuese poblado por moros. Este arrabal también estuvo circundado de murallas: por Levante y Mediodía seguían el curso del Azarbe de las Lavanderas dejándolo fuera; protegía en su interior las calles del Bado, Acequia, San Isidro, Pilar y las adyacentes a éstas¹⁰. Se situaba este arrabal en un importante eje de comunicaciones que conectaban la vega con la ciudad y que confluía en el puente de acceso a la misma.

En los últimos años del siglo XIV la morería había quedado despoblada y sus casas fueron repartidas entre el vecindario cristiano. No obstante, debido a la falta de braceros para las faenas agrícolas, el Concejo acordó en 1416 erigir una nueva morería ofreciendo casas y solares francos en el lugar que hoy se conoce como Arrabal de San Juan Bautista¹¹, comunicado con la ciudad a través de las puertas de Crevillente y Elche; de la primera arrancaba el camino de San Antón que bordeaba la ladera del monte hacia el Palmeral y de la segunda partía el Camino Viejo de Callosa. Ambos caminos ponían en contacto la ciudad con su zona de huerta y a su alrededor se constata ya desde principios del siglo XIV la existencia de un poblamiento disperso.

El Arrabal de San Juan Bautista estuvo, asimismo, rodeado de murallas que se erigieron en 1430. Este enclave tuvo vida efímera como morería ya que en 1454 un acuerdo del Concejo permitió poner en venta las casas de la misma. A partir de entonces crecerá lentamente hasta llegar a configurar el callejero actual¹².

8 GIBBERT Y BALLESTEROS, E.: *Historia de Orihuela*. Orihuela, Imprenta de Cornelio Payá, 1903, Tomo I, pp. 71 y 72.

9 VILAR, J. B.: *Op. cit.*, Tomo III, p. 117.

10 GIBBERT y BALLESTEROS, E.: *Op. cit.*, p. 72.

11 NIETO FERNÁNDEZ, A.: «La morería de Orihuela en el siglo XV». *Actas del Primer Congreso de Historia del País Valenciano*. Valencia, Universidad, 1981, pp. 761-771.

12 NIETO FERNÁNDEZ, A.: *Op. cit.*, p. 770.

FIGURA 3

Evolución urbana de Orihuela hasta el siglo XVIII: 1) Espacio edificado en el Siglo XIV; 2) Siglos XVI-XVII y 3) Siglo XVIII.

Estos arrabales siguen en su evolución demográfica los vaivenes propios de una época convulsiva con frecuentes conflictos bélicos, epidemias y hambrunas.

En el interior de la ciudad surge ya desde la dominación cristiana un interesante proceso de especialización funcional en las inmediaciones de Santa Justa; en torno a ella se congregaban las carnicerías, pescaderías y los lugares de venta de otros artículos alimenticios, actividad que se conservará aún en nuestros días. Asimismo, y por este motivo, se daban en este barrio de Santa Justa los mayores índices de concentración demográfica. Por contra, en el barrio del Salvador, se reunía el Concejo y era donde se celebraban los juicios,

funciones que irá perdiendo en favor del barrio de Santa Justa y que todavía hoy perduran¹³.

II. Siglos XVI y XVII

Durante los siglos XVI y XVII el desarrollo urbano se dirigió preferentemente hacia el este articulándose el callejero a ambos lados de los caminos que conducían a Crevillente, desde la puerta de este nombre por la actual calle Poeta Miguel Hernández, el que conducía a Callosa que hoy conocemos como calle de Antonio Piniés, y el que se dirigía a Almoradí por la actual calle Pintor Agrasot, partiendo ambos desde la puerta de Elche. En el límite de lo edificado se comenzó a construir en 1553 el Colegio de Santo Domingo, junto al cual perdura la Puerta de la Olma que data de 1548, una de las que daban acceso a este arrabal de San Juan Bautista.

Hacia Poniente, alrededor de la calle Capuchinos, que da salida a la carretera hacia Murcia, se iría ampliando paulatinamente el Raval Roig o Rabaloch, superando la muralla y su foso natural que era el barranco que desciende de la Sierra de Orihuela hacia el río, en lo que conocemos hoy como calle Barranco.

Por último, al sur de la ciudad, el Arrabal de San Agustín conoce un proceso de ampliación entre los puentes Viejo y Nuevo, ocupando la totalidad de la mota del río al lado norte de la antigua morería, conformándose de este modo la calle San Pascual como eje vertebrador del barrio.

Durante este período tres acontecimientos van a influir decisivamente en la vida ciudadana: 1) la desmembración de Orihuela en 1564 del Obispado de Cartagena y su erección en centro episcopal¹⁴; 2) la expulsión de los moriscos en 1609, a la que seguiría una inmigración murciana, inicio del retroceso lingüístico que culminará a principios del siglo XVIII con la pérdida a nivel oficial de la lengua catalana¹⁵; y 3) la creación en 1646 de la Universidad Literaria de Orihuela, obra del ilustre patricio oriolano Fernando de Loaces, arzobispo de Tarragona y Valencia, quien consiguió elevar a la categoría de universidad el Colegio de Santo Domingo por bula del Papa Pío V el 29 de julio de 1568, aunque el reconocimiento de la misma por parte del poder civil no llegaría hasta ochenta años más tarde, bajo el reinado de Felipe IV¹⁶.

Durante este período las murallas medievales se encontraban bastante deterioradas debido a las buenas relaciones con Murcia en la centuria final del medievo y por el cese de las incursiones granadinas que, en el peor de los casos, no pasaban más allá de las tierras murcianas. Además de ello, Orihuela se sentía a cubierto del merodeo de los corsarios berberiscos por las fortificaciones realizadas en la costa; de manera que en 1553 se había llegado a una situación límite en el estado de conservación de las murallas, pues estaban «derrocadas e derruhides e los portals sens portes y les torres y altres panys de la muralla quasi totes derruhides»¹⁷. En el siglo XVII, coincidiendo con el problema morisco y luego

13 TORRES FONTES, J.: Repartimiento de Orihuela. Murcia, Academia Alfonso X «el Sabio», 1988, p. XXXVI.

14 VIDAL TUR, G.: *Un Obispado español, el de Orihuela-Alicante*. Alicante, Gráficas Gutemberg, 1961 (2.ª ed.), dos volúmenes, t. I (546 p. + 6 s. n.) y t. II (553 p. + 15 s. n.).

15 MILLÁN y GARCÍA-VARELA, J.: «Aproximació a l'estudi del canvi de llengua a la comarca d'Oriola». *Serra d'Or*. Gener, 1976, pp. 29-31.

16 DE LA VIÑA, L.: *La Universidad de Orihuela en el siglo XVIII*. Alicante, Diputación Provincial, 1978, 133 pp.

17 VILAR, J. B.: *Op. cit.*, Tomo IV, Vol. I, pp. 59-66.

FIGURA 4

Grabado de Orihuela realizado en 1784 por Palomino (colección Francisco Javier Sánchez Portas)

con el recrudescimiento de la lucha contra turcos y berberiscos, las murallas serían reconstruidas, sin embargo, con la Guerra de Sucesión, éstas salieron tan mal paradas que no resultó difícil demolerlas por completo para facilitar el ensanche urbanístico del setecientos.

III. El siglo XVIII

Durante el siglo XVIII el crecimiento de la ciudad se produce en la margen derecha del río, consolidándose y ampliándose el antiguo arrabal de San Agustín. En los ejes de crecimiento conformados por los caminos hacia Alicante y hacia Murcia se observa una paralización del proceso edificatorio, toda vez que eran zonas muy alejadas del centro urbano en comparación con el Barrio de San Agustín y tan sólo se constata la erección de un pequeño núcleo de viviendas en la calle San Francisco, al norte de la calle Barranco y junto al camino que conduce a Murcia.

Desde este momento, la población se extiende sistemáticamente por la zona de vega, siguiendo los caminos de acceso a la huerta (caminos de Beniel, Bigastro, Hurchillo, Arneva, Molíns). En la confluencia de los caminos de Beniel y de Bigastro se configura un espacio abierto, la Plaza Nueva, donde estaban el Pósito del Trigo y el Ayuntamiento. Allí se venían desarrollando desde, al menos, el siglo XVII, las fiestas y ceremonias públicas más importantes (corridas de toros, paradas militares). La comunicación entre ambas márgenes se hacía por dos puentes, el Viejo y el Nuevo, varias veces reformados según fuera el impulso de las periódicas avenidas.

La expansión económica de Orihuela y su comarca a lo largo del siglo XVIII se tradujo para la ciudad en un fuerte empuje constructivo, cuadyuvado por el crecimiento de población y la ausencia de epidemias, circunstancias que permitieron el necesario clima de seguridad y optimismo para emprender amplias tareas de renovación arquitectónica y urbanística¹⁸.

Desde el punto de vista arquitectónico la ciudad estaba favorecida por su condición de capital episcopal, aunque se trataba de una sede «menor», al menos comparada con las diócesis vecinas de Murcia y Valencia, pero su importancia fue creciendo a lo largo del siglo. Una serie de notables edificios religiosos subrayaban el carácter sacro de la ciudad de un modo mucho más evidente que en ningún otro centro levantino. Aspecto éste que da carácter a Orihuela y que ha llegado hasta nuestros días. En este sentido es relevante la apreciación que en 1738 hacen dos miembros del Ayuntamiento en la sesión celebrada el 22 de noviembre, en la que se quejan de «que la ciudad tiene más comunidades y religiosas con título de pobreza de los que puede mantener»¹⁹, ya que en ella existían diez conventos de religiosos y tres de religiosas, cinco ermitas, tres parroquias y un número indeterminado de oratorios públicos y privados. Ciertamente es que no todos estos edificios tenían importancia artística, ya que en muchos casos eran modestas construcciones, con carácter de cierta provisionalidad en espera de poder levantar la fábrica anhelada. Pero en cualquier caso, el deseo entre los religiosos oriolanos de dar testimonio visible de su fe y de su poder temporal, se tradujo en el siglo XVIII en una campaña desenfrenada de renovación archi-

18 CANALES MARTÍNEZ, G.: «Relación entre nacimientos y producción agraria (siglos XVII-XVIII) en el Bajo Segura». *Estudis sobre la població del País Valencià*. Valencia, 1988, Tomo I, pp. 437-449.

19 CANALES MARTÍNEZ, G.: *Configuración del paisaje agrario en el Bajo Segura*. Tesis doctoral mecanografiada. Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Alicante, p. 1.224 (en prensa). ARCHIVO MUNICIPAL DE ORIHUELA: *Libro de Actas Capitulares*, sesión 22 de noviembre de 1738. s. f.

FIGURA 5

Desarrollo urbano de Orihuela desde el siglo XIX: 1) Espacio edificado en 1812; 2) 1859; 3) 1927; 4) 1953 y 5) actual.

tectónica y decorativa que trocó en obras de mejora y ornamentación de sus parroquias y conventos²⁰.

El carácter levítico de la ciudad queda definitivamente consolidado con la construcción del Seminario Conciliar en el Llano de San Miguel, a instancias del obispo Gómez de Terán, cuyas obras comenzaron en 1743²¹; su ubicación responde a una idea escenográfica y posee connotaciones simbólico-religiosas.

20 VALERO, P.: *Orihuela monumental*. Orihuela, Litografía Cerón, 1984, 110 pp.

21 VALERO, P.: *Op. cit.*, p. 81.

El perfil urbano de Orihuela durante el siglo XVIII también queda fuertemente condicionado por las construcciones civiles, entre ellas cabe destacar las mansiones urbanas de la aristocracia local que contribuyen a dar ese carácter señorial que, junto con el religioso, marcan la personalidad de la ciudad. Se trata de bellos edificios que estructuran todo su interior en torno a un zaguán-cochera, de donde arranca la comunicación con el piso principal. Son precisamente las cajas cuadradas que encierran las escaleras, con ventanas de celosías y pinturas alegóricas, y las cúpulas que, a imitación de los edificios sacros locales, cierran los paralelepípedos, sus características arquitectónicas más sobresalientes. Estos palacios dieciochescos están emplazados en el centro históricos de la ciudad, así entre otros destacan el del conde de la Granja, el de los condes de Luna, el del marqués de Arneva, el del barón de La Linde, el del marqués de Rafal y el de los condes, luego duques de Pinohermoso. Su construcción representó una importante remodelación y embellecimiento del callejero y su presencia rivalizaba dentro del tejido urbano con el Palacio Episcopal, cuya edificación data de 1733²².

De las restantes construcciones civiles merece especial mención el cuartel de infantería y caballería ubicado en las afueras de la ciudad, en el camino de Murcia. Su construcción se inicia en 1741, promovida por el obispo Gómez de Terán, obra que fue definitivamente acabada y entregada al Ayuntamiento en 1771²³.

Según Vilar, hasta finales del siglo XVIII predominó en la ciudad la casa de uno o dos pisos, tal como aparece en los grabados de Alagarda y Palomino, encalada por fuera y dentro, pocas ventanas al exterior y con patio o corral. La planta baja, de tierra apisonada, era utilizada como cuadra, almacén de aperos de labranza u «obradores» (mitad tienda, mitad taller); abajo solía hallarse también la cocina, y la planta alta estaba destinada a dormitorios con alguna estancia dedicada a granero o pajar, abierta por detrás al corral. La techumbre podía ser a dos aguas con tejas o plana (terrados), tipo éste el más frecuente, llamado aquí «a la morisca»²⁴. Una espaciosa terraza y las prominentes alforfas que desde el piso superior avanzaban hacia la calle, remataban el edificio. Este tipo de construcciones se mantiene a lo largo del siglo XIX, como podemos observar en los grabados de finales de esa centuria que muestran las viviendas que ciñen el cauce del río y que todavía hoy podemos contemplar en algunos puntos.

El vecindario contaba con cinco alamedas en las afueras de la ciudad para su recreo y esparcimiento: las de San Gregorio y el Chorro en el sur, la de San Antón en el noreste, la de San Francisco en el noroeste y la de San Sebastián en el suroeste. Todas ellas, a excepción de la del Chorro, hacen referencia a algún convento o ermita extramuros²⁵. Con la posterior expansión urbana estas alamedas quedarán englobadas en la trama ciudadana, dando nombre a sus respectivas calles. Es de destacar la Alameda del Chorro, que se convertirá a principios del XX en el eje vertebrador del ensanche de la ciudad hacia la estación del ferrocarril, manteniendo sólo ésta su fisonomía de paseo ajardinado.

IV. El siglo XIX

A partir del siglo XIX se puede analizar con un mayor detalle la morfología urbana de Orihuela y su evolución, merced a la cartografía existente. Así, contamos con la planime-

22 RAMÍREZ, J. A.: *El perfil de una utopía: la Catedral nueva de Orihuela*. Alicante, C.A.A.M., 1978, p. 17.

23 RAMÍREZ, J. A.: *Op. cit.*, p. 18.

24 SILHUETE, E.: «Viaje de Francia, de España, de Portugal y de Italia», en GARCÍA MERCADAL (ed.), *Viajes de extranjeros por España y Portugal*, Madrid, Aguilar, 1962, Tomo III, p. 238.

FIGURA 6

Vista de Orihuela de 1879, en la que se aprecia la tipología de edificación que ciñe el cauce del río.

tría levantada a raíz de la Guerra de la Independencia, como son el Croquis de Orihuela de 1812 y el Plano del Ingeniero Antonio Benavides de esos mismos años y, para mediados de la centuria, el plano de Orihuela que recoge Madoz en su Diccionario Geográfico. En todos ellos se observa que el perímetro urbano de Orihuela prácticamente coincide con el del siglo precedente.

No obstante, merecen destacarse los proyectos de ensanche que recoge el Ingeniero Benavides, dos de ellos desconectados en su totalidad de la trama urbana y situados en el

Camino de Molíns uno, y el otro en el Camino de Beniel. Asimismo, en la margen derecha del río y a espaldas del Hospital-Convento del Carmen se proyecta un gran ensanche, al igual que al sur de la población, prolongando el Barrio de San Agustín entre la Alameda de San Gregorio y el Camino de Cartagena.

Todos estos ensanches, que no llegaron a realizarse, muestran un plano cuadrículado con calles trazadas a cordel. Sólo en el Barrio de San Agustín se llevará a cabo a finales del XIX y durante el siglo XX, un ensanche urbano que se ejecutará con un plano hipodámico, aunque como respuesta a otras razones, la principal de las cuales será la conexión de la ciudad con la estación del ferrocarril.

Como ya hemos apuntado, en el siglo XIX la ciudad ocupaba una extensión similar a la de siglos precedentes. La parte norte de Orihuela, abrazada estrechamente al monte y comprimida a él por la presencia benefactora y a la vez amenazante del Segura, gozaba de todas las preeminencias inherentes al «centro», aspecto que ha conservado casi hasta nuestros días. Ahí se localizaban la mayoría de las instituciones religiosas, amén de los establecimientos comerciales al amparo de las principales vías de comunicación, que atravesaban la ciudad por las calles Mayor y de la Feria a ambos flancos de la Catedral, paralelas al río y al escarpado monte y que confluían en la Plaza de la Fruta, frente a la iglesia de las Santas Justa y Rufina, amplio respiradero urbano dedicado al comercio de frutas y hortalizas, espacio que todavía cumple dicha función.

Según Madoz, a mediados del siglo XIX Orihuela es una ciudad abierta que aún conserva vestigios de sus murallas; comprende 1.140 casas, si bien las de las faldas de la montaña y extremidades de los arrabales no están empadronadas, siendo en su mayoría de tres pisos y alguna de cuatro, con buenos balconajes. La ciudad se articula en torno a una serie de calles y plazas entre las que destacan la calle de San Agustín, la de San Pascual, la Corredora y la calle Mayor, algo estrecha, pero que constituye un importante centro comercial, y las plazas de Caturla, de la Fruta, de Santiago, de Monserrate y la Plaza Nueva o de la Constitución, estas dos últimas las más espaciosas y de forma cuadrilonga²⁶.

El siglo XIX fue de estancamiento urbanístico para Orihuela. En el terremoto de 1829 la ciudad sufrió grandes daños, aunque no de la importancia de los conocidos por otras poblaciones del Bajo Segura, que tuvieron que reedificarse totalmente²⁷. El seísmo afortunadamente sólo ocasionó derrumbamientos parciales en algunos edificios notables. Así, en Santo Domingo, San Juan Bautista y San Agustín, se destruyeron las torres, y resultaron con desperfectos de menor importancia la Catedral, Santas Justa y Rufina y el Convento de los Trinitarios; siendo también de destacar que unas 800 casas quedaron afectadas con daños de diversa consideración²⁸.

La postración económica de la ciudad durante el ochocientos paraliza la intensa transformación urbana de la centuria anterior. La decadencia se pone también de manifiesto en la pérdida de identidad cultural, tras la clausura de su Universidad en 1807, pues, aunque se abrió de nuevo en 1815, fue definitivamente suprimida en 1824. Con posterioridad, en 1843, el edificio de la Universidad se habilitaría como escuela aneja a la Normal de la provincia, si bien por un periodo de tiempo bastante efímero²⁹.

25 VILAR, J. B.: *Op. cit.*, Tomo IV, Vol. I, p. 65.

26 MADOZ, P.: *Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de ultramar*. Madrid, 1845-1850, Tomo XIII, pp. 354 y 355.

27 CANALES MARTÍNEZ, G.: «El nuevo urbanismo del Bajo Segura a consecuencias del terremoto de 1829». *Investigaciones Geográficas*, n.º 2, Alicante, Instituto Universitario de Geografía, 1984, pp. 149-172.

28 SANSANO, J.: *Orihuela. Historia, geografía, arte y folklore de su partido judicial*. Orihuela, Editorial Félix, 1954, p. 88.

29 FIGUERAS PACHECO, F.: «Provincia de Alicante», ap. CARRERAS CANDI, F.: *Geografía General*

FIGURA 7

Fachada meridional de la Universidad Literaria de Santo Domingo (siglo XVII).

El deterioro urbano refleja en gran medida las dificultades en las que se desenvolvía la vida ciudadana. En 1849, el cuartel de infantería y caballería, una de las obras realizadas con más esmero en Orihuela, se encontraba según Madoz «bastante deteriorado y en un estado de verdadero abandono»³⁰, siendo su situación de total ruina a finales de siglo.

Una buena prueba de la crisis por la que atraviesa la población queda recogida en la respuesta que el cabildo catedralicio da a su prelado, quien, según la Real Orden del Ministerio de Gracia y Justicia de 25 de junio de 1851, debía informar de la repercusión que tendría en Orihuela el traslado de la silla episcopal y de su cabildo a la ciudad de Alicante. El Cabildo se expresó en los siguientes términos: «Esta capital (Alicante) poco o nada ganaría con la traslación, al paso que Orihuela perdería con ella mucho, lo perdería todo en la actualidad... porque esta ciudad insigne, rica y floreciente hasta principios del siglo actual, ha venido en decadencia desde entonces hasta llegar al estado de miseria que ahora sufre. Circunstancias diversas han influido en que le hayan abandonado multitud de ricos propietarios (consumiendo las rentas de su tierra en la Corte y otras capitales donde han fijado su domicilio). Las vicisitudes políticas han privado a Orihuela de 8 casas religiosas, cuyas comunidades gastaban sus rentas en la ciudad, en vez de los compradores de los bienes que fueron de ellas, capitalistas forasteros que invierten sus productos en los pueblos de su residencia. También ha desaparecido de esta pobre ciudad su universidad literaria, y hasta el instituto de tercera clase que le quedó en su lugar ha sido extinguido en el año anterior (1850). Nada le queda a Orihuela que le sirva de utilidad y esplendor, sino

del Reino de Valencia. Barcelona, Alberto Martín (1913-1925), Volumen IV, p. 1.037.

la Sede Episcopal, el Seminario, y el Cabildo. El disgusto y la alarma reinan en el pueblo desde que se ha divulgado la noticia. Las personas elevadas se lastiman de que pierda ese lustre la ciudad (acostumbrada a disfrutarlo por tres siglos), los comerciantes y artistas sienten la pérdida que les amenaza con la falta de estos consumidores, los propietarios y miserables se lamentan por el temor de no encontrar la mano eclesiástica que les socorre en su necesidad»³¹.

Según la exposición que hace el cabildo, la Orihuela de mediados del XIX distaba mucho del esplendor que alcanzó en el siglo anterior. La aristocracia local se sintió más atraída por el lujo y boato de la corte que por la actividad agrícola. Influyeron en ello las disposiciones abolicionistas y desvinculadoras de esa centuria, aunque no por eso dejaron de poseer sus grandes patrimonios territoriales en la comarca. Las leyes desamortizadoras también contribuyeron al deterioro de la ciudad, de ella desaparecieron varias órdenes religiosas y sus conventos sufrieron mutaciones de diversa índole al pasar a manos particulares: el convento de San Agustín fue convertido en plaza de toros; San Gregorio y la Merced se destinaron a casa de huéspedes; la Trinidad a fábrica de jaspes; San Francisco y Capuchinos a almacén; San Juan de Dios se transformó en hospital³².

Pese a ello no perdió Orihuela su carácter levítico; Julio de Vargas la describió en 1895 como una ciudad en donde lo religioso imprime «un sello de misticismo característico y tan especial como quizás no se observe en ninguna otra de las ciudades españolas», pues en Orihuela «está la ciudad al servicio de la iglesia» y toda la organización política de la misma responde «necesariamente, al sentido general del estado religioso»³³.

En las últimas décadas del siglo XIX un hecho trascendental va a cambiar para el futuro la dirección del desarrollo urbano de la ciudad, que hasta entonces y con la excepción del barrio de San Agustín, se dirigía hacia las salidas a Murcia y Alicante. Se trata de la inauguración en 1884 del ferrocarril Alicante-Murcia con estación en Orihuela, aunque alejada del núcleo de población. Este nuevo medio de comunicación potencia el crecimiento urbano en sentido opuesto a como hasta entonces se había realizado, prolongando la urbanización del barrio de San Agustín hacia la vía férrea, emplazada en medio de la huerta, a la que se llega por la alameda del Chorro.

Las reformas urbanas realizadas en las décadas finales del XIX tienden a conectar el ferrocarril con la ciudad. Así, se construyen por esas fechas: a) el jardín de la Glorieta, en terrenos cedidos al municipio por el duque de Tamames; b) la carretera de la estación, que arranca del citado jardín; c) se reconstruyó el puente de Levante o Nuevo para mejorar el acceso entre la estación y la ciudad; d) con idéntico objetivo fue ensanchada la calle de Loaces. Las obras se realizaron con los ingresos que tuvo el Ayuntamiento procedentes de la venta de propios, por un valor de 112.500 pesetas. La calle Loaces, entre el núcleo histórico y la Glorieta, se convirtió en el nexo de unión entre el centro y el nuevo espacio a urbanizar; en ella se edificaron bellas construcciones como la realizada en 1880 para sede del Casino Orcelitano, sobre un solar que ocupaba antes una posada³⁴, en un eje que desde el medievo se había especializado en esta última función por ser una de las entradas a la ciudad por el este.

En el interior de la ciudad las únicas reformas urbanas importantes serán la creación de la Plaza del Salvador entre las calles Mayor y de la Feria, delante de la fachada de la Catedral, ensanchando un estrecho callejón llamado del Obispo, y la apertura de la calle

30 MADOZ, P.: *Op. cit.*, Tomo XIII, p. 354.

31 CANALES MARTÍNEZ, G.: *Configuración del paisaje...*, p. 1.230. ARCHIVO CATEDRAL DE ORIHUELA: *Libro de Actas Capitulares*, sesión 21 de junio de 1851, t. 48 (años 1841-1853), s. f.

32 VILAR, J. B.: *Op. cit.*, Tomo V, Vol. II, pp. 414 y 459.

33 VARGAS, J.: *Viaje por España. Alicante-Murcia*. Madrid, tp. de El Liberal, 1895, pp. 180-185.

FIGURA 8
*Puerta de La Olma, única
entrada que se conserva de
la ampliación del recinto
amurallado del siglo XVI.*

Colón a raíz de la conmemoración del IV Centenario del Descubrimiento de América, que facilita la comunicación entre el centro y el barrio de San Agustín y, al igual que la Plaza del Salvador, contribuye a mejorar la conexión entre la calle de la Feria y la calle Mayor³⁵.

V. El siglo XX

Al comenzar el siglo XX el ensanche de la ciudad proyectado tras la Glorieta, seguía ocupado por la huerta. Figueras Pacheco señalaba por esos años que «un ameno paseo, el de Ruiz Valarino (la actual Avenida de Teodomiro), nos conduce a la ciudad, partiendo de la estación de la vía férrea. Está formado aquél por sendas alamedas a derecha e izquierda de la carretera y, antes de terminar el camino, surge a nuestra vista la Glorieta, otro

34 SANSANO, J.: *Op. cit.*, p. 100.

agradable paseo a las puertas mismas de la población. Para entrar en ésta hemos de cruzar uno de los puentes del Segura... cruzando el río, entramos en Orihuela»³⁶.

La tónica general del urbanismo español en el cambio de siglo viene marcada por dos grandes objetivos: el planeamiento de las ciudades a través de Planes de Ensanche y la reforma interior de las poblaciones. Al servicio del primer objetivo se dictaron la Ley de Ensanche de Poblaciones de 22 de diciembre de 1876 y la Ley de Expropiación Forzosa de 10 de enero de 1879. Fruto de esta orientación, en 1927 el arquitecto municipal Severiano Sánchez Ballesta propuso al Ayuntamiento oriolano un Plan de Ensanche que tomando como eje la Alameda del Chorro (Paseo de Teodomiro) en el sur y la carretera de Murcia en el noroeste, proyecta un ensanche urbano en cuadrícula respetando los caminos tradicionales de acceso a la ciudad que quedan englobados en el Plan como calles y diseña una gran avenida, la de la Vega, transversal al Paseo de Teodomiro, que actúa como ronda conectando la carretera de Arneva con la de Bigastro. Sin embargo, este planeamiento parte de unas previsiones de crecimiento urbano desmesuradas y tan sólo se vio parcialmente realizado en el eje de la Alameda del Chorro que conecta la ciudad con la estación ferroviaria.

Así pues, en 1927 la ciudad ha crecido mínimamente respecto al perímetro urbano del siglo anterior, de este modo, tan sólo se observan algunas edificaciones a ambos lados del camino de Bigastro, la actual calle Obispo Rocamora, al igual que a lo largo del camino de San Antón; la ampliación del callejero de los alrededores del convento de Capuchinos hacia la ladera del monte; la aparición de las primeras manzanas rodeando la Glorieta, desarrollándose unas a lo largo del Camino de Hurchillo, hoy calle de San Gregorio, y otras en los inicios del Paseo de Teodomiro, en cuyos alledaños surgen también diversos asentamientos dispersos.

Por lo que respecta a la reforma interior de las poblaciones, Orihuela desarrolla en el primer cuarto del siglo una política de embellecimiento y amueblamiento urbano por medio de la creación de jardines en las plazas³⁷ y una mejora de las dotaciones públicas con la construcción de edificios como el Teatro Circo, el mismo que hasta 1907 se hallaba en Alicante y que es instalado en la margen izquierda del río; la Prisión Preventiva del Partido en el camino de Beniel; la Plaza de Toros entre el camino de Bigastro y el de Molíns y la Lonja de Contratación frente al convento de San Sebastián en el antiguo camino de Cartagena, hoy carretera de Arneva³⁸. De esta misma época es el proyecto de construcción de un tercer puente sobre el Segura, en las inmediaciones de la Plaza de Santiago, en el Raval Roig, que resultó un frustrado intento de expansión de esta barriada por la otra margen del río³⁹.

En estos años Orihuela continúa siendo sede de una nobleza terrateniente titular de importantes predios en la comarca y que bien de forma permanente o temporal, residía en la ciudad, construyendo todavía suntuosas mansiones como la del marqués de Rafal en la Plaza de la Pía o la de los marqueses de Rubalcaba en la Plaza de Santiago. Este patrimonio territorial va a entrar en crisis con la Ley de Reforma Agraria de 1932, y tras la Guerra Civil se va a desmembrar con sucesivas ventas a medianos y pequeños agricultores⁴⁰.

En los años cincuenta el crecimiento urbano seguirá las tendencias ya apuntadas, destacando el desarrollo del eje de la calle Obispo Rocamora que en estos años es adoqui-

35 GISBERT y BALLESTEROS, E.: *Op. cit.*, Tomo III, pp. 612 y 617.

36 FIGUERAS PACHECO, F.: *Op. cit.*, Tomo IV, p. 1.033.

37 MASERES, J.: *Op. cit.*, Tomo I, p. 660.

38 SANSANO, J.: *Op. cit.*, pp. 118 y 119. FIGUERAS PACHECO, F.: *Op. cit.*, Tomo IV, p. 1.034.

39 SANSANO, J.: *Op. cit.*, p. 120.

40 GIL OLCINA, A. y CANALES MARTÍNEZ, G.: *Residuos de propiedad señorial en España. Perdura-*

FIGURA 9
Palacio del barón de La Linde, exponente de la renovación urbana que acomete la aristocracia en el siglo XVIII.

nada, y del conformado por la carretera de Murcia. Asimismo, en las cercanías del Paseo de Teodomiro se ubicarán grandes almacenes dedicados a la comercialización de productos agrícolas y se consolidan los alrededores de la Glorieta.

También en estos años se llevan a cabo actuaciones puntuales como la instalación del gran claustro mercedario junto a la Catedral; se hicieron obras para cubrir las acequias de Callosa y de Almoradí, en las calles de San Juan y Pintor Agrasot respectivamente; se crea un espacio verde en el solar del antiguo convento de Santa Lucía que había quedado destruido por un incendio y por todas partes surgen edificios con cinco y seis alturas⁴¹.

De mediados de la centuria actual es la construcción del ramal de comunicación que, partiendo de la carretera nacional de Alicante a Murcia, por el sitio denominado de Roca o Ladrillar, antes de cruzar Orihuela, se dirige al Oriolet, atravesándolo con un túnel para enlazar de nuevo con la carretera general una vez salvada la ciudad, en las inmediaciones del convento de franciscanos. Esta vía de comunicación ha aligerado el tráfico entre las dos

ción y ocaso en el Bajo Segura. Alicante, Instituto «Juan Gil-Albert», 1988, 411 pp.

41 SANSANO, J.: *Op. cit.*, p. 138.

FIGURA 10

Palacio de Rubalcaba, una de las últimas edificaciones levantada por la nobleza local a principios del siglo XX.

capitales de provincia, ya que se hacía bastante penosa la travesía de Orihuela, que se producía por pleno centro histórico. Los sectores comerciales no vieron con satisfacción la creación de este ramal de comunicación y lo citan, junto con la expansión de la ciudad por la margen derecha del río, como el inicio del proceso de decadencia económica del centro, si bien todavía conserva éste una preeminente función eclesiástica dentro de la población.

En congruencia con las directrices de crecimiento que la ciudad de Orihuela sigue desde siglos anteriores, el Plan General de Ordenación Urbana de 1959 y su Revisión de 1972, mantienen la tendencia de expansión hacia el sur en busca de la línea ferroviaria y de terrenos aptos para la construcción, aunque plantea también un crecimiento urbano articulado en torno a la Avenida García Rogel por el noreste y la carretera de Murcia en el oeste. Y, asimismo, planea un vial de circunvalación al sur de la ciudad que no ha llegado nunca a realizarse. Por otro lado, el planeamiento urbano establece unas zonificaciones de extensión desproporcionada con la capacidad de crecimiento de la ciudad, por lo que, en gran medida, ha quedado inejecutado.

Dicho Plan General ha propiciado la consolidación del sector urbano que se vertebra a ambos lados del Paseo de Teodomiro, cuya trama se caracteriza por un plano en cuadrícula roto tan sólo por la presencia de la antigua red caminera, donde hoy día predominan modernos edificios de gran altura (siete y más plantas) que no guardan, a menudo, relación con el ancho de las calles y que ha venido motivado por la fuerte especulación del suelo y el alto valor del terreno agrícola.

En el oeste se ha conformado una importante barriada en el Llano de San Francisco y

FIGURA 11

Vista del Segura a su paso por la ciudad, en la que se observa las prominentes «algorfas» que caracterizan los edificios ribereños y las obras que se están realizando actualmente (1991) para su encauzamiento.

el pie de monte, con un callejero condicionado por el relieve y la presencia de los antiguos caminos que comunicaban la zona y que actúan, asimismo, como desagües de la sierra. La edificación que allí se ha desarrollado es de tipo familiar con casas de una y dos plantas, ocupadas por personas de renta media y baja.

Por último, en el eje de crecimiento formado por la Avenida de García Rogel han surgido, en su tramo más próximo al centro urbano, modernas edificaciones exentas y de gran altura y en la zona del Palmeral el Plan General ha provocado una concentración funcional de carácter educativo, pues se han construido el Instituto de Enseñanza Media, la Escuela de Formación Profesional, la Escuela de Artes y Oficios, así como varios colegios, ubicados en un paraje que por su importancia natural, al ser el segundo palmeral de Europa, debería quedar con edificación menos densa y conservarse como espacio natural.

En julio de 1990 fue aprobado el nuevo Plan General de Ordenación Urbana de Orihuela que, abandonando ya las tendencias expansivas del anterior planeamiento, fija sus objetivos en la revitalización del núcleo urbano, frenando el deterioro de su centro histórico y la progresiva pérdida de la fisonomía tradicional de la ciudad; asimismo prevé el Plan la creación de un sistema de equipamientos que corrija los déficits actuales y potencie el carácter de capitalidad comarcal. Por otro lado, el Plan se fija como objetivo fundamental el corregir la estructura viaria radioconcéntrica, previendo vías que permitan eludir el tráfico de paso por el centro urbano, a cuyo fin se proyecta la realización de una vía de circunvalación al sur de la ciudad.

Al objeto de cumplir las previsiones del nuevo Plan General, en agosto de 1991 se

aprueba inicialmente el Plan Especial de Ordenación y Protección del Centro Histórico de la Ciudad que pretende recomponer física y formalmente dicho centro, mejorando la calidad urbana y las condiciones ambientales y de habitabilidad de la zona histórica y buscando potenciar el carácter de centro cívico de la misma.

Por último, contribuirá también a evitar la degradación del centro urbano y a la mejora de su calidad, el Plan de Defensas de Avenidas de la Cuenca del Segura, aprobado por Real Decreto-Ley 4/1987, de 13 de noviembre, a raíz de la última gran riada que tuvo lugar en el mes de octubre de ese mismo año. Entre otras actuaciones dicho plan prevé el encauzamiento del río a su paso por el centro urbano de Orihuela, ganando así espacios libres que se destinarán a aparcamientos y zonas verdes, cambiando pues radicalmente la imagen tradicional de la ciudad.