

## **Discurso modernizador e infraestructura pública en la provincia de Alicante durante la dictadura primorriverista**

Modernizing discourse and public infrastructure in the province of Alicante during the dictatorship of Primo de Rivera

Jonatan Poveda Jover  
Universidad de Alicante

### **Resumen**

**E**n septiembre de 1923 el general Miguel Primo de Rivera asumió el control del país tras un golpe de Estado amparado por el monarca y los sectores acomodados y tradicionalistas de la sociedad española. La Dictadura, acogida a un discurso modernizador y regeneracionista, tratará de incentivar el desarrollo material del país. El cambio en la estructura del Estado se pretendió a través de un intervencionismo paternalista y corporativista, que si bien no completó sus objetivos, en las comarcas alicantinas vino acompañado del impulso de un gran número de infraestructuras y servicios que repercutirán en la estructura económica, social y presupuestaria de la provincia.

**Palabras clave:** Primo de Rivera, dictadura, infraestructura, Alicante.

**Códigos JEL:** H7, L92, O2, R42.

### **Abstract**

**I**n September 1923, General Primo de Rivera took control of the country following a coup d'état supported by the monarch and wealthy and conservative sectors of Spanish society. The dictatorship developed a modernizing and regenerative discourse which sought to promote the material development of the country. The change in the structure of the state was devised around paternalistic and corporate interventionism. Despite not achieving all its aims, the regime fostered the development of major infrastructures and services in the province of Alicante, which were to influence the economic, social and budgetary structures of the province.

**Key words:** Primo de Rivera, dictatorship, infrastructure, Alicante.

**JEL Codes:** H7, L92, O2, R42.

## **Discurso modernizador e infraestructura pública en la provincia de Alicante durante la dictadura primorriverista**

[Fecha de recepción del original: 25-10-2016; versión definitiva: 28-02-2017]

**Jonatan Poveda Jover\***

Universidad de Alicante

### **1. Introducción**

La elección de esta propuesta de análisis sobre la extensión de la infraestructura pública en la provincia de Alicante durante el régimen primorriverista se fundamenta en la necesidad de dar respuestas a un periodo historiográfico, y una temática, escasamente estudiada por la historiografía alicantina.

A nivel nacional, desde la década de los ochenta han ido apareciendo análisis historiográficos que han profundizado en este marco temporal, ayudando a difuminar esa imagen reduccionista de la Dictadura como un paréntesis en la historia contemporánea de España donde ninguna transformación importante se inicia. Estos análisis interpretativos, desarrollados especialmente en la década de los setenta por García Nieto (1973), Javier Tusell y Genoveva García (1979) prontamente se verán superados. Para finales de los setenta Raymond Carr (1976, p.43) interpretaba el golpe militar de 1923 como “el momento crucial de la historia moderna de España, la gran línea divisoria”. Con esta afirmación introducía la hipótesis del cierre del modelo político-social del siglo XIX español, para dar paso a formas políticas, sociales, económicas, organizativas e ideológicas propias de la primera mitad del siglo XX.

Los años ochenta supondrán un avance en la revisión global y sistemática del periodo, una década en la cual se supera la interpretación del paréntesis primorriverista entre la Restauración y la Segunda República, y se pasa, con los trabajos de Ben-Ami (1984)<sup>1</sup> y González Calbet (1987), a señalar los profundos cambios ocurridos durante la Dictadura. Véase, la desestructuración política de la Restauración y de los fundamentos ideológicos

---

\* Contacto: E-mail, jonatanpoveda@ua.es. Dirección postal, Universidad de Alicante. Departamento de Humanidades Contemporáneas, Campus de San Vicente del Raspeig- Ap. 99, 03080 (Alicante)

El autor de este trabajo cuenta actualmente con una ayuda para la contratación de personal investigador de carácter predoctoral concedida por la Generalitat Valenciana en la convocatoria de 2015.

<sup>1</sup> Estas interpretaciones fueron adelantadas por el autor en *The Dictatorship of Primo de Rivera: A political Reassessment* (Ben-Ami, 1977). Este trabajo se caracterizó por un análisis de la Dictadura mediante un proceso de comparación con el contexto internacional y las relaciones existentes entre el régimen franquista y el primorriverista.

de los partidos dinásticos, el desarrollo de una alternativa política autoritaria, tradicionalista y antiliberal, junto con la aparición de nuevas estructuras de encuadramiento político y social impulsadas por el Estado.

Esta “revolución desde arriba” que definió James Rial (1986) en *Revolution from above*, vino a ampliar el significado interpretativo del régimen, estudiando las reformas económicas y sociales, y permitiendo explicar, con los trabajos comparativos de Gómez Navarro (1991), estos cambios políticos, con sus particularidades internas, en un proceso más amplio de transformación de las culturas políticas europeas y de crisis del sistema liberal-parlamentario.

Ese importante impulso historiográfico referido al periodo primorriverista antecedió y justificó la significativa cantidad de monografías territoriales y de carácter temático que aparecieron en los años noventa y la primera década del siglo XXI. Se avanzó en el estudio del corporativismo (Perfecto García, 2006), el proceso de nacionalización (Quiroga Fernández de Soto, 2008), la actividad de los intelectuales, la represión, el somatén, etc.

En referencia a nuestra propuesta de análisis, recientemente han aparecido una serie de trabajos que tratan de estudiar esa relación entre el proyecto modernizador de la Dictadura y sus consecuencias en los diferentes planos de la vida nacional. Entre las obras de referencia destaca *La España de Primo de Rivera. La modernización Autoritaria 1923-1930*, de González Calleja (2005). Este trabajo incorpora una revisión de la política económica y de infraestructuras públicas del régimen a través de una sugerente perspectiva de estudio, el proyecto de modernización autoritaria de la Dictadura. Enriquecedora en lo referente al análisis económico y de la obra pública es también la reciente obra de Ramón Tamames (2008).

Pese a los avances interpretativos a nivel nacional, el estudio de la Dictadura de Primo de Rivera en la provincia de Alicante sigue siendo un amplio páramo para el conocimiento general del periodo. Si que contamos con estudios referentes a las provincias de Valencia y Castellón. En Valencia, recientemente López Iñíguez (2014) ha presentado una tesis acerca de los cambios políticos e institucionales en la provincia durante la Dictadura. Significativos son también, para la provincia de Castellón, los estudios elaborados por Puig Puigcerver (2007) y González Devís (2010) acerca del apoyo de los sectores católicos castellonenses a la Dictadura.

En la provincia de Alicante los estudios relativos a la Dictadura de Primo de Rivera son manifiestamente escasos. A excepción de un par de artículos de Pérez Ortiz (1990a), que analizan la labor de los delegados gubernativos y la extensión de la Unión Patriótica, apenas existen trabajos significantes sobre la Dictadura en las comarcas alicantinas<sup>2</sup>. Si hallamos ciertos trabajos que por su espectro temático-temporal incluyen un tratamiento de la dictadura de Primo de Rivera. Entre ellos cabría destacar, por su significativa aportación a nuestro estudio, los de Forner Muñoz (1982) acerca de la industrialización y el movimiento obrero en la provincia de Alicante (1923-1936), y Martínez Medina (1998)

---

<sup>2</sup> Pérez Ortiz (1990b) cuenta con un trabajo inédito sobre la política de la Dictadura en la provincia de Alicante que nos ha ido de gran ayuda para la elaboración de este estudio.

sobre la evolución urbanística y arquitectónica de la ciudad de Alicante entre 1923 y 1946.

Sobre la base de ese reducido tratamiento de la dictadura de Primo de Rivera en la provincia de Alicante, trataremos de analizar la dinámica regional de un régimen que alcanzó el poder bajo un discurso modernizador y regenerador de las estructuras económicas, políticas y sociales de España.

El artículo discurrirá en torno a dos fundamentaciones. En primer lugar, comprender y explicar cómo junto al proceso de institucionalización de la dictadura se fueron orquestando una serie de cambios legislativos, institucionales y fiscales de corte autoritario tendentes a modernizar el país. En segundo lugar, discernir la incidencia, causas y consecuencias, dentro de los límites parciales de este estudio, que tuvo la política de modernización utilitarista impulsada por la Dictadura en la provincia de Alicante.

## **1. La institucionalización de la Dictadura en la provincia de Alicante**

El 13 de septiembre de 1923 el capitán general de Cataluña, Miguel Primo de Rivera, lanzó un pronunciamiento tras conseguir unir en su persona los intereses de las distintas facciones del ejército y amplios sectores de la burguesía, fundamentalmente catalana. No es preciso analizar, puesto que excede al objetivo del artículo, las causas condicionantes del golpe. Así y todo, como ha venido a señalar González Calbet (1987, pp. 19-53)<sup>3</sup>, la propia inoperancia política del régimen de la Restauración, la crisis económica, el ascenso de la conflictividad social y el problema de las responsabilidades por el desastre de Annual, entre otras, propiciaron un golpe que la ciudadanía recibió entre el desconcierto y la expectación.

En la provincia de Alicante la jornada posterior al pronunciamiento vino acompañada de la destitución del gobernador civil, Ricardo Aparicio, por el que sería el futuro gobernador militar provincial, el general de división Bermúdez de Castro. Su primera acción fue decretar el estado de guerra en toda la provincia y la supresión de las garantías constitucionales (Forner Muñoz, 1985, p. 196). En Alicante el golpe triunfó sin demasiados contratiempos, muy pocos se pronunciaron por el régimen constitucional saliente. La propia prensa alicantina en las jornadas posteriores al golpe nos muestra ese sentir general de complacencia cuasi unánime de las editoriales con el nuevo régimen. Excepto el *Luchador*, por su componente republicano, y *El Día*, por su apego a los sectores liberales del régimen saliente, las alabanzas de la prensa a la Dictadura fueron mayoritarias (Moreno Sáez, 1995, p. 11).

Como en el resto del país, la Cámara de Comercio, la Cámara Oficial de la Propiedad Urbana y otros organismos representativos de la burguesía alicantina apoyaron decididamente al dictador. Al igual que en la capital, en Alcoy y Elche (ciudades de carácter industrial) los sectores burgueses y patronales recibieron con entusiasmo la Dictadura (Pérez Ortiz, 1990b, pp. 26-27). También amplios sectores obreros y clases medias reconocieron inicialmente a un régimen que se postuló como provisional (noventa

---

<sup>3</sup> Para una comprensión más amplia de las causas condicionantes del golpe puede recurrirse al capítulo primero de la obra de González Calbet (1987).

días) y reparador de las caducas y corruptas prácticas del régimen de la Restauración<sup>4</sup>. Su declaración de guerra abierta contra el caciquismo y los procedimientos fraudulentos de la vieja política fueron el acicate que permitió la implantación de un régimen que alcanzaba el poder de forma ilegítima.

La labor del Ejecutivo durante la primera mitad de la dictadura, el llamado Directorio Militar instituido el 15 de septiembre, se centró en establecer un gobierno de autoridad y eficacia que consiguiera atajar los problemas existentes. Es necesario señalar que esa voluntad utilitarista de carácter conservador vendrá marcada por la profunda influencia del regeneracionismo español de principios de siglo, especialmente del costismo y su visión de las dos España. “Se trataba de liberar al país de la vieja política y de los viejos políticos, destruyendo todo el aparato político viciado de la restauración” (Gómez Navarro, 1991, p. 338). La idea de construir un Estado moderno, eficiente y autoritario, necesario para la regeneración nacional, no emanará exclusivamente del costismo sino que, como señaló Alejandro Quiroga (2008, p. 89), formaba parte del nacionalismo militar preexistente desde principios de siglo. Además, habría que tener en cuenta la proyección ideológica ejercida por los regímenes autoritarios que se estaban desarrollando en la Europa posbélica, y la influencia de una derecha radical española que apostaba por soluciones de orden.

Esa voluntad de regeneración imperativa se hizo patente en la ciudad de Alicante el 28 de septiembre de 1923. El propio gobernador militar, Bermúdez de Castro, tras la dimisión del gobierno de la ciudad, será el encargado de nombrar al nuevo alcalde de Alicante, el general Miguel de Elizacín. Algo similar ocurrió en el resto de localidades de la provincia, donde algunos componentes políticos municipales fueron destituidos, y se nombraron en su lugar individuos sobresalientes o los mayores contribuyentes a cargo de las Juntas de Asociados. Esta labor de renovación de los cuadros políticos provinciales y municipales tuvo una incidencia relativa en las comarcas alicantinas. Tras un primer análisis de los fondos relativos a Gobierno Civil de la provincia de Alicante se ha podido observar como en muchos municipios los cargos políticos terminarán siendo copados por testaferros o individuos cercanos a las antiguas estructuras del poder saliente<sup>5</sup>.

Si tuviésemos que centrar la mirada en algún personaje alicantino de la primera mitad del régimen indudablemente ése sería el gobernador cívico-militar, Bermúdez de Castro (el cual detentó el cargo hasta febrero de 1928, cuando fue sustituido por Modesto Jiménez de Bentrosa<sup>6</sup>). Su labor taxativa durante los primeros meses le valdrá el apelativo del “cirujano de hierro de la provincia”. En sus manos se concentraría todo el poder director y regenerador del territorio. Entre sus tareas más dispares ejerció: el control de

<sup>4</sup> Coincidiendo con el análisis de González Devís (2010), acerca del apoyo de los sectores católico-sindicales castellanenses hacia el régimen, podemos señalar, por paralelismos y a falta de un estudio que abarque toda la provincia de Alicante, que el Sindicato Católico Agrario del partido de Villena mostró rápidamente su adhesión al nuevo régimen, Archivo Diputación Provincial de Alicante (ADPA), sig. GE-16949/11.

<sup>5</sup> Informe del delegado gubernativo de Alcoy al Gobernador Civil de Alicante sobre los partidos políticos, ADPA, sig. GE-16946/1.

<sup>6</sup> El nuevo gobernador civil de Alicante será un ejemplo claro del camaleonismo político existente durante la Dictadura. Jiménez de Bentrosa, que había estado afiliado al Partido Republicano, fue durante doce años diputado provincial de Valencia y presidente de la Diputación de Valencia en 1920 durante el gobierno de Romanones.

caciques, la selección de personal político afín al ideario dictatorial, la realización de inspecciones en todo tipo de organismo, el control del orden público, de las organizaciones obreras, etc. (Pérez Ortiz, 1990b, p. 36). La propia estructura del poder provincial y la prensa afín al régimen buscó crear una imagen dinámica y enérgica del nuevo gobernador. Su labor inicial gozó de cierto carisma ya que emprendió una tarea de inspección y redacción de disposiciones destinadas a “sanear” la administración y desterrar el caciquismo de la provincia. Esta actividad rigurosa y taxativa generó en muchos sectores de la ciudadanía una imagen positiva durante los primeros compases del régimen. Uno de los ejemplos lo tenemos en una editorial del periódico republicano alicantino *El Luchador*. Bajo el título “Investigaciones purificadoras” se afirmaba que:

“Algunas inspecciones ordenadas por el Directorio que está ejerciendo el gobierno del país, ponen de manifiesto enormes affaires (...). Moralizar en este sentido, la vida de un país, hágase como se haga, es siempre una obra meritoria que ha de encontrar apoyo en todos los ciudadanos honrados, de buena voluntad”<sup>7</sup>.

Como resultado de las medidas adoptadas y de las inspecciones efectuadas se produjo un aumento significativo de las detenciones y los procesos abiertos a alcaldes, concejales, secretarios, recaudadores de arbitrios municipales etc. Ciertamente, en este primer periodo<sup>8</sup> se creó la imagen, tal y como trataron de reflejar las estructuras políticas del régimen, de que la regeneración y modernización política de España iban en serio.

Obviamente, en la capital era posible cubrir los vacíos dejados por los viejos cuadros políticos, en muchos casos a partir de 1924, por técnicos y profesionales; pero a nivel provincial esta tarea se presentó arduo complicada. Como afirmó Forner Muñoz (1985, p.198), el personal político anterior se adaptaba camaleónicamente a la nueva situación. Así, la pretendida actuación de regeneración política terminó siendo relativamente laxa. A pesar de que se procesó a numerosos funcionarios y concejales acusados de corrupción y se aumentó la actividad fiscalizadora, muchos de estos procesos nunca concluyeron en penas concretas. Un caso ilustrativo fue la causa abierta contra Ricardo Aparicio, gobernador civil de la provincia hasta 1923, quien fue acusado de malversación de caudales públicos. El proceso abierto a finales de octubre de 1923 terminó con una sentencia por los actos ilícitos imputados. A pesar de ello, no se le dispuso ninguna pena debido a que se beneficiaba de la amnistía decretada el 4 de julio de 1924<sup>9</sup>.

---

<sup>7</sup> “Investigaciones purificadoras”, en *El Luchador* (Alicante), 26 de noviembre de 1923. Instaurada la Dictadura, la prensa se verá sometida a la censura, aunque diversos periódicos, como *El Luchador*, mostraron desde la prudencia una serie de críticas a la política del régimen.

<sup>8</sup> Según la periodización de Gómez-Navarro (1991) la Dictadura podría dividirse ideológica y funcionalmente en dos periodos: desde el golpe de Estado hasta finales de 1926, por un regeneracionismo socioeconómico ingenuo y quirúrgico en lo político; y desde 1926 hasta el final del régimen por una dictadura administrativa con vocación de perdurabilidad caracterizada por el reformismo político y el intervencionismo socioeconómico.

<sup>9</sup> “Este hecho contradictorio, que a priori iba contra la fundamentación política del régimen, se explica por la vocación de perdurabilidad que fue adquiriendo la Dictadura. En este sentido, según lo expuesto por González Calbet (1987), la Dictadura pasó de un periodo inicial destructivo, desde el golpe hasta marzo-abril de 1924, a otro constructivo a partir de esas fechas. “Recurso nº 1693/1924 contra Ricardo Aparicio, Gobernador Civil de Alicante, sobre malversación de caudales”, Archivo Histórico Nacional (AHN), FC-Tribunal Supremo-Recursos, leg. 75, exp. 1693.

Donde más se notó el afán regenerador estimulado por el régimen, el cual determinará gran parte de la política de desarrollo de la infraestructura pública, será en la Diputación Provincial de Alicante. Este órgano se había caracterizado hasta entonces por una elevada ineficacia para en el ejercicio de sus competencias. Era una de las estructuras de poder donde más influencia ejercían los sectores caciquiles de la provincia a la hora de manipular la vida política local. En enero de 1924 fueron sustituidos todos los antiguos diputados provinciales por prohombres de la región: industriales, técnicos, profesionales liberales, etc. Esta renovación del cuerpo político, junto con la promulgación en marzo de 1925 del Estatuto Provincial, vino a subsanar gran parte de los graves problemas de funcionamiento que arrastraba el ente.

Dentro de esta política de “regeneración nacional” resulta necesario mencionar la incidencia que tuvo para las comarcas alicantinas la promulgación del Estatuto Municipal en abril de 1924. Por lo que al tema se refiere, el Estatuto establecía amplias competencias municipales para la construcción de ferrocarriles, obras de ensanche<sup>10</sup>, urbanización, saneamiento, municipalización de servicios y creación de nuevos impuestos. Este decreto, ampliado en noviembre de 1924, satisfacía las demandas de mayor autonomía en la gestión de las infraestructuras que tradicionalmente venían reclamando los entes alicantinos. No resulta extraño, al calor de estas disposiciones, ver cómo la prensa del periodo dedicaba titulares en los que las autoridades municipales anunciaban la intención de municipalizar aquellos servicios dimanantes al municipio<sup>11</sup>.

Esta legislación, junto con los cambios impositivos y la favorable coyuntura económica, tuvo una repercusión positiva en la mejora económica de los ayuntamientos, baza utilizada propagandísticamente por el régimen, pero que también les permitió hacer frente al desarrollo de múltiples servicios municipales. Si a ello sumamos la creación del Banco de Crédito Local, el cual facilitó la contratación de empréstitos directos por parte de los consistorios, podemos afirmar, a la luz de los datos expuestos a continuación, que el dinamismo de las corporaciones municipales se aceleró a partir de 1925.

El último pilar fundamental en la evolución del régimen, justo antes de la instauración del Directorio Civil y la intensificación de la política de modernización y regeneración socioeconómica periodizada por Gómez-Navarro (1991), fue la promulgación del Estatuto Provincial de marzo de 1925. Este ordenamiento representaba un paso más en el intento de institucionalización del régimen, el cual, junto con la creación de la malograda Unión Patriótica<sup>12</sup> y la institución de la Asamblea Nacional Corporativa, trató de avanzar, sin éxito, en la constitución de un Estado autoritario, antiliberal y corporativo.

---

<sup>10</sup> Un análisis de gran interés acerca de la relación entre el Estatuto Municipal y el desarrollo de nuevos planes de urbanización aparece en la monografía de De Terán Troyano (1999, p. 170-171). El Estatuto, que simplificaba y compilaba anteriores leyes de urbanismo, convertía la actividad urbanística en una competencia municipal ordinaria (se hacía innecesaria la mediación de la autoridad gubernamental) y, además, establecía la obligatoriedad del ensanche como elemento dinamizador de los municipios más dinámicos.

<sup>11</sup> “Municipalización de servicios”, El día (Alicante), 11 de julio de 1924.

<sup>12</sup> En la provincia de Alicante (exceptuando algunas localidades) la Unión Patriótica se caracterizó por ser una organización raquítica compuesta mayoritariamente por unas “fuerzas vivas” ansiosas de influencia político-social. Ello explica, según lo trabajado por Pérez Ortiz (1990b, pp. 141-172), su escasa vitalidad y rápida disolución tras la dimisión del Dictador.

Volviendo al Estatuto Provincial, esta ordenanza supondría la culminación de las reformas emprendidas en la Diputación de Alicante desde enero de 1924, así como el complemento al Estatuto Municipal. La ordenanza de 1925 vino a aumentar la autonomía administrativa de los ayuntamientos, ya que en su libro segundo otorgaba a las haciendas municipales mayores atribuciones, deshilvanando de esta manera la persistente incapacidad de gestión sufrida por las corporaciones locales (Estatuto Provincial, 1925, pp. 76-106).

**Cuadro 1. Relación entre el presupuesto de la Diputación Provincial de Alicante y la partida destinada a obras públicas**

Año	Presupuesto	Inversión en obras	% del presupuesto
1920-21	1.674.880	106.519	6,4
1921-22	1.745.249	106.519	6,1
1922-23	1.783.491	111.706	6,3
1923-24	1.928.790	106.706	5,5
1924-25	1.864.361	113.908	6,1
1925-26*	3.450.086	943.921	27,4
1927	3.642.491	1.177.067	32,3
1928	3.146.947	1.142.085	36,3
1929	3.039.059	875.787	28,8
1930	3.801.443	948.316	24,9
1931	4.031.310	1.087.627	26,9

\*Incluido el segundo semestre de 1926.

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de Forner Muñoz (1985, p. 208).

La aplicación del Estatuto se tradujo en un cambio drástico en los ingresos de las diputaciones. La nueva tónica presupuestaría tendría su origen en a los cambios impositivos. Hasta la promulgación del Estatuto Provincial, la provisión de la hacienda de la Diputación, según la ley de 1882, se basaba en la aportación de los ayuntamientos. En este sentido, el 70% de los ingresos de las corporaciones provinciales provenían del contingente provincial, una consignación que debido a su estructura ahogaba la capacidad de actuación de los ayuntamientos. Con el nuevo código se establecía una amplia gama de recursos: se reformó el impuesto de cédulas personales, se llevó a cabo una labor más eficiente de recaudación fiscal, y se continuó con el proceso de aligeramiento deficitario de los municipios<sup>13</sup>. El incremento del presupuesto a partir del segundo semestre de 1925 es uno de los mejores indicadores. El cuadro expuesto a continuación será de gran ayuda cuando analicemos el incremento en el desarrollo de las obras de inversión, puesto que muestra el aumento presupuestario dimanante del nuevo régimen hacendístico de la Diputación.

<sup>13</sup> “Memoria sobre la vida administrativa de la Excm. Diputación de Alicante”, Archivo General de la Administración (AGA), leg. 44, sig. 3456.

La transformación en la estructura de financiación trajo consigo un cambio en la distribución del gasto, orientándolo a partir de 1925 a una mayor atención en la mejora de las infraestructuras necesarias en la provincia. Esto no será una realidad exclusivamente territorial, sino que a nivel nacional el recurso a la financiación del gasto provino, en gran medida, del aumento de los impuestos (Tamames, 2008, pp. 253-254). Según las estimaciones de Ben-Ami (1984), entre 1923 y 1929, los impuestos directos crecieron un 49%, mientras que los indirectos lo hicieron en torno al 44%.

Si el regeneracionismo socioeconómico había sido una de las tónicas presentes desde los primeros años del régimen, éste adquirió una mayor preponderancia con la implantación del Directorio Civil. Se observa cómo a partir de finales de 1925, una vez se solucionó el problema marroquí, se intensificará el proceso de profundización en la vía nacionalista del capitalismo español. De esta manera, la vociferada regeneración de la patria y el Estado nuevo se buscó sometiendo al sistema productivo a un amplio dirigismo y tutela, fomentando la creación de monopolios, órganos reguladores y empresas mixtas. Al margen de los grandes monopolios constituidos por el Estado (la Compañía Telefónica Nacional de España y la CAMPSA<sup>14</sup>), los cuales tuvieron una presencia evidente en las comarcas alicantinas, sería interesante señalar, para la provincia en cuestión, otros ejemplos de esa interferencia gubernamental amparada en la idea del desarrollismo planificado. Si bien no podemos situar a la gran banca privada nacional como un ente emanado del régimen, tampoco podemos olvidar la influencia que tuvo para las comarcas alicantinas la política de concentración bancaria promovida por la Dictadura (Tamames, 2008, pp. 301-303). En la provincia de Alicante, como en el resto del país, la década de los veinte estuvo marcada por un crecimiento acelerado de “los cinco grandes”: Banco Español de Crédito, Hispano-Americano, Vizcaya, Bilbao y Central. La presencia de estos bancos aumentó de forma exponencial en la provincia entre 1917 y 1927, pasando de representar el 13% de las entidades bancarias a alcanzar el 39% (Forner, 1982, pp. 50-56)<sup>15</sup>. Esta evolución del sistema bancario estuvo condicionada en parte por el proceso de desarrollo industrial y económico de la propia provincia, así como por la dinámica de concentración y expansión de la gran banca española.

El intervencionismo gubernamental no solo repercutió en la gran banca privada, sino que durante la Dictadura se asistió a un periodo de gran desarrollo de la banca oficial (Tamames, 2008, p. 303). La revitalización del Banco Hipotecario de España o del Banco de Crédito Industrial coincidió con la creación de diversos entes financieros promovidos por el Estado: el Banco Exterior (1923), el Banco de Crédito Local (1925) o el Servicio Nacional de Crédito Agrícola (1925). Esta banca oficial, con gran participación del Estado, destacó por la concesión de numerosos empréstitos a instituciones y empresas alicantinas<sup>16</sup>.

---

<sup>14</sup> En 1929, la industria encargada del refinado de petróleo en la ciudad de Alicante, “La Británica”, constituida por la compañía Deutsch y Cia en 1875, pasaba a manos de la Compañía Arrendataria del Monopolio de Petróleos, CAMPSA.

<sup>15</sup> La banca autóctona (local y regional), a diferencia de lo que ocurrirá con la gran banca española, permanecerá estancada en los niveles de 1917.

<sup>16</sup> Una de las entidades con mayor participación en la política de fomento de la infraestructura pública en la

Durante la Dictadura, la economía española experimentó un notable crecimiento y profundización en el proceso de modernización de sus estructuras económicas. Va a ser una constante en los países europeos que con un atraso en su estructura productiva implanten regímenes dictatoriales en el periodo de entreguerras. Auspiciados por el contexto de crecimiento económico de los años veinte, estos regímenes autoritarios desprovistos de controles y trabas populares, atribuirán un papel más activo a la toma de decisiones económicas y políticas para acelerar el proceso industrializador y modernizador. Su objetivo, claro está, era sacar a sus países del atraso al mismo tiempo que ensayaban nuevas formas de gobierno y planificación autoritaria.

En las comarcas alicantinas el progreso económico fue muy desigual. Vemos cómo a principios de los años veinte comenzaron a desarrollarse un importante número de sociedades en torno a servicios públicos como el agua, la electricidad, el transporte (tranvías), la construcción y el desarrollo de obras públicas. Muchas de ellas se constituyeron en régimen de concesión mixta o con subvenciones de entes oficiales. En marzo de 1925, *El Diario de Alicante* informaba de la inauguración de una nueva sociedad a cargo de Adolfo Reus destinada a la producción y distribución de gas con fines energéticos (electricidad y combustión)<sup>17</sup>.

Como señaló Salvador Forner (1985, p. 138-139), el tejido industrial de la provincia fue ganando terreno progresivamente a unas actividades agrarias y mercantiles que, aunque crecieron y se especializaron, lo hicieron a un ritmo menor que en el resto del territorio valenciano. El desarrollo industrial de la provincia se caracterizó durante el septenio por ser desigual y pausado; consolidándose a partir del proceso evolutivo de los sectores y núcleos industriales tradicionales que se fueron adaptando a las nuevas posibilidades de financiación<sup>18</sup>. En este sentido, la industria pesada en la provincia de Alicante fue minoritaria, destacando, fundamentalmente (no exenta de problemas internos), la manufacturera. Un indicador del proceso de industrialización para la provincia de Alicante puede ser el análisis de la creación de nuevas sociedades. Según los datos aportados por Salvador Forner (1982, pp. 58-66), la década de los veinte se caracterizó en las comarcas alicantinas por una intensificación en la iniciativa de creación de nuevas sociedades<sup>19</sup>, aunque constatándose una disminución del volumen financiero de las mismas respecto a la segunda mitad de la década de los diez. En un análisis que se extiende hasta 1936, Salvador Forner señaló que del total de sociedades constituidas, el 66% eran de tipo industrial, el 19% pertenecían al sector comercial, servicios y transporte, y el 15% restante eran de carácter agrario. Esto nos ayuda a entender cómo el sector

---

provincia de Alicante será el Banco de Crédito Local, como prueba la solicitud de créditos por parte de los ayuntamientos para hacer frente a proyectos municipales. Como ejemplo cabe mencionar el crédito de 400.000 pesetas solicitado en 1928 por el Ayuntamiento de Monóvar para hacer frente a la construcción de un grupo escolar y diversas mejoras en el urbanismo. Archivo Municipal de Monóvar (AMM), Libro de Actos: mayo de 1927- octubre de 1928.

<sup>17</sup> “El progreso industrial de la ciudad”, *El diario de Alicante* (Alicante), 3 de marzo de 1925.

<sup>18</sup> Para una mayor comprensión del proceso de industrialización en la provincia de Alicante durante el primer tercio del siglo XX véase Salvador Forner (1982).

<sup>19</sup> Esta pauta contrasta significativamente con la contracción societaria que sufrió la provincia de Murcia entre 1923 y 1928 (Nicolás Marín, 1983, pp. 119-123).

industrial, y en menor medida los servicios, fue ganando terreno progresivamente a una agricultura que se fue especializando y reorientando hacia la comercialización.

Se podría afirmar que la década de los veinte supuso la entrada en una sociedad de carácter eminentemente capitalista e industrial. Esto será debido a los cambios socioeconómicos que se venían produciendo desde principios del siglo XX, a la coyuntura económica favorable de gran parte de la década y al programa inversor de la Dictadura de Primo de Rivera. En este sentido, según Carreras y Tafunell (2004, pp. 245-247), las fuerzas impulsoras de la industrialización de los años veinte fueron:

“El equipamiento de la industria tras el restablecimiento de la normalidad en el comercio nacional; el *boom* de la construcción residencial por la acelerada urbanización de esos años; la generalización de la electrificación; la sustitución de importaciones gracias al proteccionismo, la especialización industrial, y el programa inversor de la Dictadura de Primo de Rivera”

Esta realidad a nivel nacional tuvo su correlato en la estructura económica, industrial y financiera de la provincia. La ciudad de Alicante se vio beneficiada de ese progreso en las actividades productivas y financieras, a las que se adaptó la distribución de la población activa y fomentó el proceso de modernización de las estructuras económicas de la ciudad. Alicante aumentó demográficamente un 12,24% entre 1920 y 1930, crecimiento vinculado a la atracción que ejerció la urbe debido a la consolidación de su sector industrial, comercial y de transportes. No hay que olvidar que la ciudad destacaba desde principios de siglo por su orientación comercial y mercantil, lo que presupone que indudablemente se viera favorecida por las fases de expansión comercial acontecidas entre 1924-1925 y 1929-1930 (tal y como muestra el gráfico 1).

Se puede afirmar que para la década de los veinte Alicante se había convertido en la capital administrativa y de servicios de toda la provincia. Esta transformación, fruto indudable de un mayor dinamismo socioeconómico, se confirma con la propia evolución de la trama urbana. Así, las infraestructuras físicas y los sectores económicos se actualizaron, progresaron e incorporaron nuevos medios a los presupuestos capitalistas. La ciudad tendió a la especialización de sus ejes, zonas y barrios, sometiéndose el suelo a la dinámica del sector inmobiliario (Martínez Medina, 1998, p. 30). La prensa de la ciudad dará cuenta para principios de 1926 de las mejoras que el consistorio venía realizando en la ampliación y pavimentación de muchos tramos de la ciudad<sup>20</sup>. El urbanismo, ese ente inventado por el progreso y la revolución industrial, comenzaba a asentarse en la ciudad de Alicante. Una ciudad que para la década de los veinte empezaba a verse invadida por un halo cosmopolita (Martínez Medina, 1998, p. 30).

La transformación de la fisonomía urbana propiciará un naciente turismo de la mano de un espectro social cada vez más numeroso: profesionales y burgueses con probada capacidad económica. Dicho fenómeno vino motivado por el desarrollo económico de la ciudad, la política de intervención del régimen, y las particularidades climático-geográficas de la ciudad. La atracción de solventes provincianos favoreció la reorientación de la ciudad hacia un incipiente ocio vacacional (se construyeron hoteles,

---

<sup>20</sup> “Ensanche y urbanización”, *El noticiero del lunes* (Alicante), 19 de abril de 1926.

cines, teatros, se amplió la estación de autobuses, etc.). Como veremos posteriormente, las autoridades municipales y grupos de interés (como la Asociación Alicante-Atracción<sup>21</sup> destinada a la promoción y fomento del turismo vacacional en la ciudad) motivaron toda una serie de infraestructuras orientadas a captar nuevos visitantes mediante la mejora de la trama urbana, los servicios y las vías de comunicación.

## **2. Desarrollo y significación de la obra pública en la provincia de Alicante.**

Como hemos señalado, el régimen primorriverista alcanzó el poder con un discurso regeneracionista y modernizador de las estructuras políticas, económicas y sociales de España. Ante los planteamientos de reforma y mejora del país, el 12 de noviembre de 1923 un grupo de banqueros pidió al Gobierno que iniciara un ambicioso plan de obras públicas convocando un empréstito por valor de 5.000 millones de pesetas. Pocos días después, la Federación Nacional de Industria apoyó la idea con el objetivo de fomentar el desarrollo de modernas infraestructuras de comunicación (González Calleja, 2005, p. 232).

La Dictadura puso en funcionamiento un gran plan de infraestructuras, enormemente debatido en cuanto a su ejecución, por un importe de 3.538,9 millones de pesetas, que quedó sujeto a la partida de Presupuestos Extraordinarios aprobada en el verano de 1926. Inicialmente este plan presupuestario se aprobó con una vigencia de diez años, aunque tuvo que ser suprimido al cuarto año por su inviabilidad económica.

Dentro de los apartados más representativos de esta política de fomento y desarrollo de obra pública a nivel nacional podemos señalar: la creación de las Confederaciones Hidrográficas por el Real Decreto del 5 de marzo de 1926; la Ley y Reglamento de Puertos por el Real Decreto-ley del 19 de junio de 1928; la reforma del régimen de transporte por carreteras y ferrocarriles, Reales decretos del 4 y 12 de julio de 1924; y la creación del Patronato del Circuito Nacional de Turismo de Firms Especiales, por el Real Decreto del 9 de febrero de 1926. Al margen de estos grandes proyectos nacionales dirigidos por el Ministerio de Fomento, la Dictadura también alentó a las corporaciones locales y provinciales a emprender planes de desarrollo en sus respectivos ámbitos territoriales. Como se ha señalado, esta ingente labor fue posible gracias a la creación del Banco de Crédito Local y los cambios fiscales y competenciales introducidos por el Estatuto Municipal y Provincial. A partir de 1925, tras la reducción de las asignaciones al contingente provincial, la reorganización y aumento de la recaudación impositiva, las corporaciones locales aumentarán notablemente sus ingresos destinando gran parte de los mismos a la labor de desarrollo encomiada por el régimen.

El órgano que se vio más favorecido con el advenimiento de la Dictadura fue, sin lugar a dudas, la Diputación, ente que había destacado por su incapacidad y la influencia caciquil durante el periodo de la Restauración (Forner Muñoz, 1985, p. 199). A partir de 1926, la Diputación de Alicante prácticamente duplicó su presupuesto respecto al año

---

<sup>21</sup> “La labor de Alicante-Atracción”, *El día* (Alicante), 22 de julio de 1929.

anterior, destinando más del 27% de ese presupuesto a gastos correspondientes a obras y edificios provinciales. Si recurrimos a la tabla 1 veremos cómo en el ejercicio anterior simplemente se destinó un 6,1% del presupuesto provincial a la inversión en obras, siendo destacable que a partir de 1926 y hasta el final de la Dictadura esta asignación presupuestaria no bajó del 25%

Debido al aumento presupuestario y a las nuevas posibilidades de crédito pudieron costearse directamente gran número de obras y edificaciones que analizaremos a continuación (Palacio de la Diputación Provincial, el Hospital Provincial, Plan Provincial de Caminos Vecinales etc.). No hay que olvidar, asimismo, que indirectamente la labor de la Diputación fue también muy importante a nivel municipal, ya que se dedicó a subvencionar en distinta medida gran parte de las obras proyectadas por los diversos ayuntamientos alicantinos.

Por lo que se refiere a los proyectos concretos, analizáremos en primer lugar la mejora y densificación de la red viaria provincial. Estos proyectos regionales adquieren significado con el Estatuto Provincial y la mentada política de modernización nacional. El Estatuto confería a las Diputaciones las competencias referentes a la creación y conservación de sus caminos vecinales, así como –artículo 133– la capacidad del Estado de subvencionar aquellas vías que no pudiesen costear completamente las corporaciones locales (Estatuto Provincial, 1925, p. 60).

No se podría explicar el creciente interés en el desarrollo de las infraestructuras de comunicación sin tener presente las profundas transformaciones económicas y sociales que estaba sufriendo España en el primer cuarto de siglo. Es cierto que las mejoras introducidas en el sistema de transportes (carreteras, caminos y ferrocarril) habían ayudado a la dinamización de la actividad agraria, que para esas fechas reorientaba sus beneficios hacia una industria y comercio en ascenso. La sofisticación de la estructura económica y productiva de España, y en particular de las comarcas alicantinas, motivó múltiples demandas de los sectores industriales, burguesía agromercantil y clases dominantes, con el objetivo de fomentar la mejora de la red de comunicación de la provincia de Alicante.

A fin de cuentas, el objetivo del régimen y del conglomerado de clases dominantes que lo auparon era introducir un impulso dinamizador al proceso de renovación agrícola e industrial que el país, y en particular la provincia, vivía. Se persiguió la instauración de una red viaria densa y compleja que llegase a casi a todos los rincones; modernizando y haciendo rentables el resto de iniciativas privadas y públicas.

En las comarcas alicantinas las directrices de la política viaria se centraron, al igual que en Madrid, en la finalización de aquellos tramos de carreteras interiores, importantes e inconclusos; en un adensamiento progresivo de la red secundaria, poniendo especial interés en los enlaces entre ellas, sin ser demasiado largos, pero buscando una eficiencia en la construcción de la malla viaria intracomarcal (De Vera Ferre, 1991). Aunque la Diputación Provincial había mostrado una preocupación constante por la insuficiencia comunicativa (fundamentalmente en las áreas rurales), no fue hasta la promulgación del Plan Provincial de Caminos Vecinales cuando se trató de abordar el problema en profundidad.



Esta disposición legislativa abrió el camino a que numerosos municipios y comunidades de vecinos pidieran la elaboración de ramales viarios en su término municipal. Como ejemplo, entre muchos otros, tenemos la propuesta que presentó en diciembre de 1926 la Asociación de Propietarios de Cañadas de San Pedro, una pedanía agrícola perteneciente al municipio alicantino de Orihuela. La asociación reclamaba un ramal que uniese esas tierras alicantinas con las de Murcia. El argumento era romper el aislamiento existente y facilitar la salida de los productos agrarios a los mercados vecinos<sup>22</sup>. El proyecto quedó aprobado con un presupuesto total de 249.130,15 pesetas, que al ser un camino interprovincial sufragaron las diputaciones de Alicante, Murcia y la asociación de propietarios.

Los avances en la estructuración y mejora de la malla viaria alicantina en 1929, respecto a 1923, serán ostensibles. Para 1929, año en que empieza a darse freno a la política de desarrollo de obra pública, se habían completado aproximadamente 120 kilómetros en la provincia de Alicante de carreteras correspondientes al Estado y más de 77 kilómetros de caminos vecinales. Si señalamos que la gran mayoría de las realizaciones se efectuó en torno a las comarcas del Alcoià-Comtat, la Marina Alta y la Vega Baja, zonas con un destacable desarrollo agrícola o industrial, podemos afirmar que la idea principal que justificaban los poderes públicos en cuanto a la realización de estos trazados se llevó a cabo: “atender al desarrollo de las vías de comunicación, propulsoras en primer término de la riqueza nacional y por tanto, de su prosperidad material que es base indispensable para el fomento de todas las actividades humanas”<sup>23</sup>.

A pesar de que en este septenio se construyeron y acondicionaron en torno a un 10% del total de kilómetros existentes en la provincia en 1923, el Plan Provincial de Caminos Vecinales fracasó relativamente a la vista de que preveía la construcción de alrededor de 390 kilómetros de tendido viario con un presupuesto superior a 7.500.000 pesetas (Forner Muñoz, 1985, pp. 138-139). El freno económico que empezó a hacerse sentir en 1929, la falta de compromiso de los ayuntamientos en sus obligaciones referentes a la financiación de las obras y la propia crisis de la Dictadura provocaron la paralización de unos 60 kilómetros de carreteras en toda la provincia.

No fue exclusivamente la malla viaria la que se vio afectada por esa intensificación de las inversiones destinadas a la mejora de las infraestructuras provinciales. Las medidas de modernización y adecuación del puerto de Alicante, con el objetivo de satisfacer las nuevas demandas del tráfico marítimo, fueron otras partidas que el presupuesto destinado a obras públicas trató de incluir. No era algo baladí, ya que por entonces la red de puertos nacional soportaba más del 95% de las exportaciones e importaciones de España (Tamames, 2008, p. 321). Asimismo, desde la década de los diez el puerto de Alicante fue experimentando un aumento del comercio marítimo que terminó por saturar unas instalaciones portuarias que para mediados de los veinte, a causa de la ya referida expansión económica, se situaban muy por debajo de las necesidades requeridas para atender el nuevo tráfico naval (Subirá Jordana, 1988, p.172).

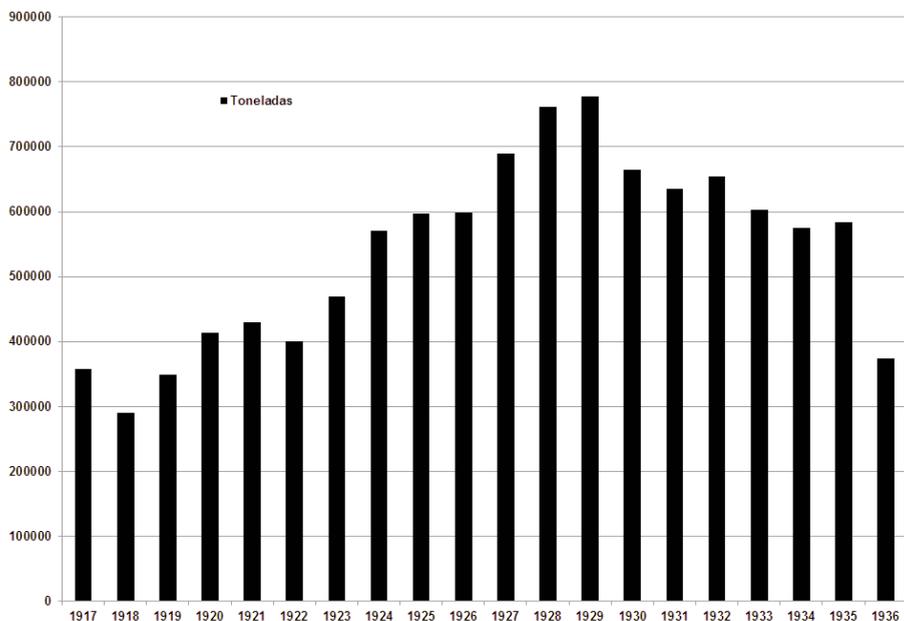
<sup>22</sup> “Proyecto del Camino Vecinal de Torremendo a la Estación de Ferrocarril de Canteras (Interprovincial con Alicante)”, ADPA, sig. GE-16618/1, exp. 28/172.

<sup>23</sup> *Las noticias*, 14 de mayo de 1929.

El puerto de Alicante se había sometido desde el Plan General de Mejora y Ampliación de 1901 a una serie de pausadas modificaciones. Estas remodelaciones se vieron superadas por la dinámica económico-comercial que abrió la década de los veinte. Ante el discurso modernizador de la Dictadura y debido a la insuficiencia funcional del puerto, Luis Sánchez-Guerra, ingeniero director de la Junta de Obras del Puerto de Alicante, presentó un proyecto en el que señalaba la ineficacia de los muelles de carga. En él argumentaba que “es frecuentísimo el caso de que varios vapores hayan de demorar por falta de sitio de atraque y de que sean los muelles congestionados por exceso de mercancías de carga” (Sánchez Guerra, 1923, p. 5).

El proceso de transformación de la provincia de Alicante a una sociedad de carácter capitalista e industrial motivó un aumento considerable del tráfico mercantil durante la década de los veinte, como se puede observar en el gráfico 1.

**Gráfico 1. Evolución del tráfico de mercancías registrado en el Puerto de Alicante (1917-1933)**



Fuente: Elaboración propia a partir de referencias de Suárez Sánchez (1947, p. 99).

Era lógico que atendiendo a ese ascenso tde la afluencia mercantil las reformas realizadas por la Junta de Obras quedasen rápidamente desfasadas. En este contexto se presentó en 1923 el proyecto de prolongación y ensanche del dique de Levante elaborado por el ingeniero Luis Sánchez-Guerra. Dicho proyecto fue aprobado por Real Orden en septiembre de 1924, aunque por problemas en las subastas públicas las obras no comenzaron hasta 1929<sup>24</sup>.

<sup>24</sup> Proyecto competente a la Junta de Obras y Servicios del Puerto de Alicante, dependiente del Ministerio de Obras Públicas.

Esta obra fue calificada por Pablo Suárez (1947, p. 34) como la más sobresaliente del periodo que abarca su memoria (1917-1946). Consistía en la prolongación de 700 metros del dique de Levante y el muelle adosado a él. Asimismo, se acordó que la dársena tenía que presentar un ancho de 60 metros permitiendo de este modo la instalación de vías férreas en su recorrido y facilitando la actividad de carga y descarga.

**Imagen 1. Prolongación y ensanche del dique de Levante**



Fuente: Reelaboración a partir de imagen de Subirá Jordana (1987, p. 182).

La obra presupuestada en 9.109.227 pesetas otorgará, una vez finalizada en 1934 (al margen de la prolongación y ensanche del dique), un mayor abrigo y facilidad de atraque en los muelles, el establecimiento de cuatro vías férreas, la pavimentación del muelle, la canalización del alumbrado y las grúas, así como las correspondientes obras de defensa, escalares y norays (Suárez Sánchez, 1947, p. 34-35). Previamente, entre 1923 y 1929, la Junta de Obras del puerto había destinado en torno a 8,5 millones de pesetas para modernizar, ampliar y mejorar el puerto. Se construyeron y optimizaron las vías férreas en las dársenas, se adquirieron grúas de diverso calibre, se levantaron tinglados y se avanzó en el alumbrado de los muelles (Pablo Suárez, 1947).

Las obras efectuadas durante el septenio, junto con la adquisición de nuevo material portuario, hicieron de Alicante un puerto capaz de soportar el aumento del tráfico mercantil que se prolongó hasta 1936, a pesar de la contracción económica de principios de los treinta (véase gráfico 1). De este modo, la adecuación del Puerto de Alicante

permitirá la exportación de una gran cantidad de productos agrarios e industriales que fue consolidando la estructura económica y productiva de la provincia.

Sin lugar a dudas, el proyecto sobre el cual se vertieron más esperanzas y esfuerzos en la provincia de Alicante fue el históricamente ansiado ferrocarril Alicante-Alcoy. La implantación del Directorio supuso un impulso en la financiación y mejora del sistema ferroviario español. En este sentido, el Real Decreto-Ley del 5 de marzo de 1926, que venía a poner en funcionamiento el Plan Guadalhorce, incluía como ferrocarriles de urgente construcción la línea de Alicante-Alcoy (Pons Boix, 2012, p. 51).

Las causas que justificaban la aprobación del proyecto eran históricas. Alcoy, centro industrial por excelencia de territorio alicantino adolecía de una deficiente comunicación con Alicante y su puerto. Las carreteras existentes zigzagueaban por el trazado tortuoso de la orografía alcoyana ralentizando y aumentando los costes del transporte hasta la capital. Del mismo modo, el enlace ferroviario más rápido obligaba al desplazamiento hasta Villena para conectar con la vía ancha de Madrid-Alicante. Esta visible insuficiencia comunicativa motivó ya desde finales del siglo XIX múltiples reclamaciones por parte de los sectores industriales y mercantiles alicantinos.

Ello explica que el primer proyecto del ferrocarril Alicante-Alcoy date de 1879. Las demandas, que no cesaron desde finales del siglo XIX, se vieron intensificadas con la imposición de la Dictadura. La campaña en pro del ansiado ferrocarril terminó por tener eco en la prensa nacional:

“Este ferrocarril, aparte de poner en comunicación dos poblaciones tan importantes, facilitaría la exportación de los productos alcoyanos, poniendo fin al caso bochornoso de que, estando Alcoy a 52 kilómetros de este puerto, el transporte de mercancías debe hacerse en carros o recargando su coste con un largo recorrido ferroviario”<sup>25</sup>.

Con el advenimiento de la Dictadura el postergado proyecto se presentaba viable. El régimen había manifestado su voluntad de modernizar las infraestructuras del Estado y regenerar todos los ámbitos de la nación. Este proyecto de conexión aparecía como sobresaliente dado el vigor económico que estaba alcanzando la provincia de Alicante. No tardó en formarse una comisión de estudio del proyecto, y el 9 de diciembre de 1923 se organizó una “magna asamblea”<sup>26</sup> en el Teatro de Verano de Alicante donde se reunieron importantes sectores políticos y económicos de la provincia. La asamblea aprobó el envío a Madrid del proyecto de ferrocarril realizado por el ingeniero Prospero Lafarga, así como a unos comisionados para que se entrevistasen con el Gobierno.

A pesar de los esfuerzos, el proyecto no fue aprobado hasta 1926. El 5 de mayo se ordenó que las obras comenzasen en el apeadero del municipio alicantino de Agost con objeto de ahorrar 15,3 kilómetros, evitando crear una línea paralela a la vía ancha que iba de Madrid a Alicante. De este modo, se reducía el trazado a 66,2 kilómetros actuando de enlace la red de Madrid-Zaragoza-Alicante a la altura de dicha estación.

---

<sup>25</sup> “Valencia. El ferrocarril secundario de Alicante-Alcoy”, *El imparcial*, 11 de mayo de 1923.

<sup>26</sup> “La magna asamblea de Ayer. El ferrocarril de Alicante-Alcoy”, *El día* (Alicante), 10 de diciembre de 1923.

En marzo de 1929 comenzaron las obras del ferrocarril Alicante-Alcoy con una previsión de trabajo de tres años. A pesar de las buenas voluntades, el coste total se alargó y se hizo cada vez más costoso. En julio de 1930 se tuvo que ampliar el presupuesto inicial de la obra en 4.331.238 pesetas, lo que hizo que el proyecto ascendiese a 32.615.058 pesetas. El dictador ya había caído y la nueva coyuntura económica lastrada, en parte, por el aumento del gasto público, determinará la paralización temporal de un proyecto que había estado en las aspiraciones de la burguesía alicantina desde finales del siglo XIX. En 1964 el ABC anunciaba que el Subsecretario de Obras Públicas daba por aplazadas de forma indefinida las obras del ferrocarril Alicante-Alcoy (Pons Boix, 2012, p. 51-60).

Mayor éxito tuvo la extensión de los tranvías eléctricos en la ciudad de Alicante. El nuevo sistema de transporte urbano sustituía a los viejos tranvías tirados por animales y permitía una movilidad más fluida entre Alicante y los pueblos de Santa Faz, San Juan, Muchamiel y San Vicente del Raspeig. La red, inaugurada el 28 de septiembre de 1924, fue realizada por la Compañía Tranvías y Electricidad, S.A., y tuvo un coste de 4.700.000 pesetas<sup>27</sup>. La ciudad, que ya estaba surcada por raíles, se llenó ahora de cables y tendidos, sustentados por columnas metálicas para alimentar los *trolleys* (De Terán Troyano, 1999, p. 156). El total de la red ascendía a 28 kilómetros transitables y convertía a Alicante en una ciudad mejor comunicada, más fluida y cosmopolita.

### 3. Conclusiones. De la política de fomento

Con independencia de los efectos negativos que tuvo sobre el déficit público la política de modernización de las infraestructuras del Estado y la arbitrariedad en la aplicación de estas medidas, Salvador Forner señaló que la inversión estatal en obras públicas, junto con el avance de las infraestructuras del país, ha sido interpretada como una de las más interesantes realizaciones durante el periodo de la Dictadura (Forner Muñoz, 1985, p. 205).

Resulta complicado obviar los beneficios para las comarcas alicantinas de ciertas obras impulsadas durante la Dictadura. Con el Plan Provincial de Caminos vecinales se avanzó en la estructuración de una red de comunicaciones hasta entonces enormemente deficitaria en las zonas rurales de la provincia. Se conectaron unos municipios con otros, con carreteras regionales, e incluso, caminos con estaciones de ferrocarril. Al margen de la dinamización y los consecuentes beneficios para aquellas zonas dedicadas casi exclusivamente a la producción agropecuaria, es importante señalar la mejora en cuanto al confort y facilitación de la calidad de vida de sus habitantes. Aunque, como señalamos en el apartado referido a carreteras, las mejoras del plan de caminos vecinales fueron relativas pues fracasaron en cuanto a la extensión completa de la trama viaria proyectada. Además, habría que evidenciar el carácter discriminatorio que aplicaron las estructuras políticas provinciales en cuanto a la localización de esas mejoras viarias. Como ejemplifica el mapa 1, podemos llegar a la conclusión que el régimen fundamentalmente

---

<sup>27</sup> “El progreso de la ciudad. Ayer quedó inaugurado el tranvía eléctrico” *El diario de Alicante*, 29 de septiembre de 1924.

prestó atención a las demandas viarias de aquellas zonas donde la actividad agrícola e industrial era más pujante<sup>28</sup>.

A pesar de que las mejoras introducidas en el puerto de Alicante no tuvieron una trascendencia tan directa en la vida de sus conciudadanos, es indudable que la ampliación del dique de Levante y la mejora de las infraestructuras portuarias tuvieron una importancia capital para una industria regional y un sector mercantil que encontraban en Alicante su base de operaciones. La ampliación del puerto será fundamental para explicar el incremento continuado del tráfico marítimo que soportó la ciudad de Alicante hasta 1936.

El ferrocarril Alcoy se presentó como uno de los proyectos de obra pública más ambiciosos de la provincia de Alicante. Como hemos señalado, era una de las máximas aspiraciones del sector industrial alcoyano y el ramo mercantil alicantino. Fue el gran proyecto fracasado, un proyecto que tras sus remodelaciones presupuestarias terminaría evaluándose en 32.615.058 pesetas, una obra inasumible para un régimen inmerso en un crisis político-económica creciente.

Las obras analizadas no serán sino una pequeña parte del total de las infraestructuras promocionadas por la dirección política provincial. Sólo en la capital se promovió la construcción de un gran número de edificios de instituciones representativas del poder. En 1925 se inauguraba la Cárcel Provincial como residencia para los reos de las comarcas alicantinas, la sede del Gobierno Militar en 1927, y el Palacio de la Diputación Provincial en 1928 como sede del gobierno territorial y brazo del poder central en Alicante. Estos no serán los únicos edificios en los que intervino la dirección política alicantina; entre los más significativos y demandados destacó la construcción del Hospital Provincial de Alicante (1926-1931)<sup>29</sup> y, a nivel municipal, la Casa de Socorro, estrenada en 1927.

Así pues, fue un periodo de gran desarrollo de las infraestructuras públicas a nivel provincial. Este empuje intervencionista indudablemente tuvo que tener una repercusión en la estructura económica del territorio alicantino. Salvador Forner (1985, p. 205) señaló que satisfizo los intereses de la gran industria de bienes de producción alicantina además de repercutir positivamente en la dinamización del mercado laboral y la economía de la región. Es muy difícil valorar hasta qué punto esta política de fomento utilitarista repercutió en la vida de la clase trabajadora, pero no sería arriesgado señalar, por paralelismos a nivel nacional, que necesariamente tuvo una incidencia relativamente positiva en el crónico paro forzoso de la provincia. A pesar de ello, la desaceleración económica y de la obra pública a partir de 1928, y especialmente en 1929, supuso un duro

---

<sup>28</sup> Gran parte de los nuevos kilómetros de la trama viaria se concentraron en las comarcas del Alcoià-Comtat, la Marina Alta y la Vega Baja. Observándose, por el contrario, una menor actuación (o desinterés) en las comarcas del Vinalopó, el Alto Alacantí y la Marina Baixa.

<sup>29</sup> La provincia de Alicante carecía de un centro hospitalario que reuniese las condiciones higiénico-sanitarias y de capacidad necesarias para hacer frente a las necesidades de sus habitantes. Como hemos podido conocer gracias al reciente trabajo de López Iñiguez (2014, pp. 279-280) acerca de la Dictadura en la provincia de Valencia, la preocupación por la mejora del exiguo sistema hospitalario fue una constante en el País Valenciano. Debemos señalar que la cuestión sanitaria fue una reclamación habitual por parte de la ciudadanía, viendo el régimen en esta parcela un elemento de legitimización y propaganda.

mazazo para el mercado laboral alicantino, repercutiendo indudablemente en el aumento del malestar social hacia un régimen que se tambaleaba.

A fin de cuentas, la Dictadura fue un régimen que con su recurso al gasto público mantuvo e incentivó la demanda interna, aunque, como afirmó el propio Francisco Comín, el reducido tamaño del sector público en la España de entreguerras no permitió alterar de forma sustancial el ciclo económico (González Calleja, 2005, p. 258). Pero en todo caso, la Dictadura fue una de las etapas claves en el proceso de formación de la sociedad capitalista española. Porque mantuvo actitudes anteriores como el nacionalismo, al igual que acentuó otras más modernas como el intervencionismo estatal, las prácticas monopolistas y el soporte al sistema financiero. De igual modo, ensayó nuevas formas de fomento y distribución de las rentas: organizaciones corporativas, cambios tributarios o creación de entidades crediticias; lo cual coincidió y pudo repercutir en la etapa de fuerte movimiento expansivo de la producción industrial y en la mejora del sistema de infraestructuras estatales que se dio en la década de los veinte.

## Fuentes

“Carta de adhesión del Sindicato Agrícola de Villena a la Dictadura”. Archivo Diputación Provincial de Alicante (ADPA), sig. GE-16949/11.

“Informe del delegado gubernativo de Alcoy al Gobernador Civil de Alicante sobre los partidos políticos”, ADPA, sig. GE-16946/1.

“Memoria sobre la vida administrativa de la Excma. Diputación de Alicante”, Archivo General de la Administración (AGA), leg. 44, sig. 3456.

“Proyecto del Camino Vecinal de Torremendo a la Estación de Ferrocarril de Canteras (Interprovincial con Alicante)”. ADPA, sig. GE-16618/1, exp. 28/172.

“Recursos nº 1693/1924 contra Ricardo Aparicio Aparicio, Gobernador Civil de Alicante, sobre malversación de caudales”, Archivo Histórico Nacional (AHN), FC-Tribunal Supremo-Recursos, leg. 75, exp. 1693.

“Solicitud de un crédito de 400.000 pesetas por parte del Ayuntamiento de Monóvar al Banco de Crédito Local”, Archivo Municipal de Monóvar (AMM), Libro de Actos: mayo de 1927- octubre de 1928.

## Hemerografía

El día, Alicante.

El diario de Alicante, Alicante.

El Imparcial, Madrid.

El luchador, Alicante.

El noticiero del lunes, Alicante.

Las noticias, Madrid.

## Bibliografía

- Ben-Ami, Shlomo, 1984. *La Dictadura de Primo de Rivera 1923-1930*. Planeta, Barcelona.
- \_\_\_\_\_, 1977. "The Dictatorship of Primo de Rivera: A political Reassessment", *Journal of Contemporary History*, nº 12, pp. 65-84.
- Carreras de Odriozola, Albert y Xavier Tafunell Sambola, 2004. *Historia económica de España Contemporánea*. Crítica, Barcelona.
- De Terán, Fernando, 1999. *Historia del urbanismo en España III. Siglos XIX y XX*. Cátedra, Barcelona.
- De Vera Ferre, Jesús Rafael, 1991. *La formación de carreteras de la provincia de Alicante*. Instituto de Cultura Juan Gil-Albert, Alicante.
- Estatuto Provincial, aprobado por Real Decreto el 20 de marzo. *La Gaceta*, 21 de marzo de 1925. Editorial Reus, Madrid.
- Fornier Muñoz, Salvador, 1982. *Industrialización y movimiento obrero. Alicante 1923-1936*. Institució "Alfons el Magnànim", Valencia.
- \_\_\_\_\_, 1985. "La Dictadura y la Segunda República" en Uroz, J. (dir.). *Historia de la provincia de Alicante*. Tomo 1. Ediciones Mediterráneo, Murcia, pp. 119-245.
- García Nieto, María del Carmen, Javier Donézar, y Lorenzo López Puerta, 1973. *Bases documentales de la España contemporánea*, vol. VII: *La Dictadura (1923-1930)*. Guadiana, Madrid.
- Gómez-Navarro, José Luis, 1991. *El régimen de Primo de Rivera. Reyes, dictadura y dictadores*. Cátedra, Madrid.
- González Calbet, M. Teresa, 1987. *La Dictadura de Primo de Rivera. El Directorio Militar*. Ediciones el arquero, Madrid.
- González Calleja, Eduardo, 2005. *La España de Primo de Rivera. La modernización autoritaria 1923-1930*. Alianza Editorial, Madrid.
- González Devís, Raül, 2010. "Católicos y autoritarios: la dictadura de Primo de Rivera en las comarcas castellonenses", en Navajas Zubeldía, Carlos e Diego Iturriaga Barco (eds.), *Novísima. Actas del II Congreso Internacional de Historia de Nuestro Tiempo*. Universidad de la Rioja, Logroño, pp. 235-244.
- Martínez Medina, Andrés, 1998. *La arquitectura de la ciudad de Alicante 1923-1943. La aventura de la Modernidad*. Instituto de Cultura Juan Gil-Albert, Alicante.
- Moreno Sáez, Francisco, 1995. *La prensa en la ciudad de Alicante durante la Dictadura de Primo de Rivera (1923-1931)*. Instituto de Cultura Juan Gil-Albert, Alicante.
- Nicolás Marín, M<sup>a</sup> Encarna, 1983. "Actitudes financieras y formación de capital en Murcia: la creación de sociedades mercantiles (1939-1962)". *Ares: Revista Internacional de Ciencias Sociales*, nº 3-4, pp. 117-140.
- Perfecto García, Miguel Ángel, 2006. "El corporativismo en España: desde los orígenes a la década de 1930". *Pasado y Memoria. Revista de Historia Contemporánea*, nº 5, pp. 185-218.

- Pérez Ortiz, Juan Francisco, 1990a. “Los delegados gubernativos militares (de la provincia de Alicante) durante la dictadura de Primo de Rivera”. Espacio, tiempo y forma. Serie V, Historia contemporánea, nº 3, pp. 395-400.
- \_\_\_\_\_, 1990b. La Provincia de Alicante durante la Dictadura de Primo de Rivera: Evolución Política. Memoria de licenciatura. Universidad de Alicante, Alicante.
- \_\_\_\_\_, Plan Provincial de Caminos Vecinales. Diputación Provincial de Alicante (Sección de vías y obras). Boletín Oficial Provincia de Alicante, 18 de marzo de 1926. Editorial Viuda de Luis Esplá i Cía, Alicante.
- Pons Boix, Luis, 2012. Estudio histórico-técnico del F.C. Alicante-Alcoy y la influencia en el corredor Alicante-Valencia. Trabajo fin de carrera. Universidad de Alicante, Alicante.
- Puig Puigcerver, Ramón, 2007. Autoritaris, catòlics i republicans. Vinaros de la Dictadura a la República. Tesis Doctoral, Universidad de Alicante, Alicante.
- Quiroga Fernández de Soto, Alejandro, 2008. Haciendo españoles. La nacionalización de las masas en la Dictadura de Primo de Rivera (1923-1930). Centro de Estudios políticos y constitucionales, Madrid.
- Raymond Carr, 1976. “Militares y política en España (1840-1923)”. Historia 16, nº 2, pp. 39-44.
- Rial James, 1986. Revolution from above. The Primo de Rivera Dictatorship in Spain, 1923-1930. Associated University Presses, Cranbury.
- Sánchez-Guerra, Luis, 1923. Plan General de obras. Puerto de Alicante. Imprenta de viuda de Luis Esplá y Cía, Alicante.
- Suárez Sánchez, Pablo, 1947. Puerto de Alicante. Memoria del estado y progreso de las obras 1917-1946. Ministerio de Obras Públicas, Junta de Obras y Servicios del Puerto de Alicante, Alicante.
- Subirá Jordana, Guillermina, 1988. Evolución histórica del puerto de Alicante. Caja de Ahorros Provincial, Alicante.
- Tamames Gómez, Ramón, 2008. Ni Mussolini ni Franco: la dictadura de Primo de Rivera y su tiempo. Planeta, Barcelona.
- Tusell Gómez, Javier y Genoveva García Queipo de Llano, 1979. “La Dictadura de Primo de Rivera como régimen político. Intento de interpretación”, Cuadernos Económicos de ICE, nº 10, pp. 38-63.