

Alicante: La nueva "ciudad del urbanizador"

José Ramón NAVARRO VERA & Pablo MARTÍ CIRIQUIAN
& Jesús QUESADA POLO

Profesores de Urbanística de la Escuela Politécnica Superior de Alicante, Arquitectura.

RESUMEN: Este artículo es una visión crítica de los efectos cuantitativos y cualitativos que la Ley Reguladora de la Actividad Urbanística de la Comunidad Valenciana ha generado sobre la producción de suelo edificable en la ciudad de Alicante. Los autores analizan el modelo urbano emergente tanto en la escala territorial como a través del diseño de los nuevos sectores residenciales.

Descriptor: Alicante. Urbanizador. Gestión urbanística concurrencial. Diseño urbano.

"El proyecto de los promotores se presenta con los alicientes del lugar y ocasión privilegiados: lugar de dicha en una vida milagrosa y maravillosamente transformada".

(LEFEBVRE, H., 1969, *El derecho a la ciudad*, Península, Barcelona: 42.

I. LA CONFORMACIÓN DEL TERRITORIO URBANO DE ALICANTE EN EL ÚLTIMO SIGLO

El crecimiento de la ciudad de Alicante se ha ido produciendo, durante la práctica totalidad del siglo XX, sobre un modelo radial apoyado en los ejes de accesibilidad territorial estatales o comarcales que convergían en el núcleo central. Modelo que se fue consolidando desde comienzos del siglo apoyado en el Ensanche de finales del XIX que dirigió el crecimiento de la ciudad desde el casco antiguo adosado al Castillo de Santa Bárbara, en cuya falda se localiza el puerto, punto nodal territorial al que convergían las nuevas carreteras estatales y el ferrocarril en la segunda mitad del siglo XIX.

La trama del Ensanche se trazó sensiblemente paralela al mar. No podía tener continuidad al norte, por las barreras físicas del Castillo de Santa Bárbara y la Sierra de San Julián. Al sur, el crecimiento se canalizó a lo largo de la carretera de Madrid y el ferrocarril, infraestructura que impidió una correcta articulación de este último tejido con el Ensanche, aunque esta relación se podía haber resuelto con mayor rigor en el primer Plan General de la ciudad, redactado durante los años cincuenta.

A medida que avanzaba el siglo XX se fue consolidando un modelo espacial y social del espacio urbano con un centro representativo habitado por la burguesía y una periferia, tanto industrial y de instalaciones de transporte en el entorno de la carretera de Murcia, como residencial en los nuevos barrios obreros apoyados en las carreteras de Villafranca y Alcoy hacia el interior.

Este esquema, que se consolida en la década del 60, se completó con el crecimiento de un núcleo de residencia secundaria en la Playa de San Juan amparado en un Plan Parcial proyectado por el arquitecto Guardiola e impulsado por las facilidades de acceso que trajo una carretera construida durante la República en Alicante se le conoció como "la carretera de Prieto". Esta carretera ha sido la única conexión de esta área con el resto de la ciudad, lo que, a medida que aumentaba su ocupación, ha generado y todavía produce problemas de congestión y accesibilidad.

En el Plan General del arquitecto García Solera, redactado a comienzos de los 70, se propuso un nuevo modelo territorial apoyado en una Red Arterial proyectada dentro de la lógica de la ingeniería de tráfico, que se recogió sensiblemente en la revisión de este Plan en 1987, redactado por el equipo técnico municipal dirigido por el arquitecto Miguel Ángel Cano. Frente a la ciudad radiocéntrica tradicional producida sobre una trama de manzana cerrada desarrollada en mallas de alineaciones, generalmente incoherentes o defectuosamente resueltas, los nuevos planeamientos introducen un proyecto de ciudad fundado en el protagonismo del viario y la zonificación representada por grandes manchas continuas de tramas entre los espacios que deja el viario. La jerarquía viaria del territorio de la ciudad se organiza en torno a tres piezas (ver FIG. 1): La Autovía de Circunvalación (A-7), la Vía Parque, y la Gran Vía. Este armazón viario fue proyectado desde la Jefatura Regional de Carreteras de Valencia con criterios exclusivos de canalización de las corrientes de tráfico que cruzan la ciudad salvando el paso por el casco urbano, así como del tráfico generado y atraído por la ciudad hacia y desde los accesos.

1.1. La estructura urbana emergente

La "ciudad del urbanizador" romperá el trazado radiocéntrico tradicional de

la ciudad generándose un desarrollo lineal apoyado en las dos grandes piezas viarias de la Red Arterial: la Gran Vía y la Vía Parque. Este nuevo modelo territorial se está produciendo por la confluencia de dos factores: el primero la ejecución de la Gran Vía a partir de los años 90; y el segundo, las facilidades que genera la Ley Reguladora de la Actividad Urbanística de la Comunidad Valenciana de 15 de noviembre de 1994 (en adelante LRAU). Una ley del suelo autonómica que reconduce el proceso de urbanización, planteado tradicionalmente como un problema entre Administración y propietario del suelo, introduciendo un nuevo agente: el urbanizador. De ese modo, el urbanizador es el único interlocutor del Ayuntamiento en el nuevo proceso de producción del suelo que ha inaugurado la LRAU. El urbanizador es una figura que promueve, gestiona y construye la infraestructura necesaria para la conversión en solares del terreno del sector, todo ello sin necesidad de ser propietario ni de un solo metro cuadrado de ese suelo; a cuyos propietarios el urbanizador les compensará con solares.

Las Redes Arteriales traen a la ciudad un nuevo significado. Constituyen uno de los paradigmas construidos de la expansión capitalista de los 70, pero también son operaciones para las que la movilidad ha dejado de tener una dimensión territorial y urbana, en cuanto que su concepción subyace en una carencia total del papel de la movilidad en la ciudad como forma y espacio construido. Son operaciones que han dejado de definirse como espaciales para tener una finalidad productiva directa, como ha expuesto GÓMEZ ORDÓÑEZ (1982: 199), que ha analizado con rigor las relaciones entre movilidad, ciudad y territorio desde el punto de vista de la infraestructura como inversión directa.

La dureza de la concepción inicial de la Red Arterial de Alicante era tal que la Vía Parque, paradójicamente, era concebida como una autopista pura y dura con intersecciones a distinto nivel,

FIG. 1. Operaciones de producción de suelo en Alicante en los últimos cinco años (febrero 2000)

	SUPERFICIE ORDENACIÓN (m ² s)	SUPERFICIE DE TECHO (m ² t)	NÚMERO MÁX. DE VIVIENDAS	DENSIDAD viv./ha.
P.P. I/1 Fábrica de sacos	108.000	97.179	810	75
P.P. I/2 Benalúa sur	98.000	88.113	735	75
P.P. I/4 Albufereta	193.500	174.000	1.450	75
P.P. I/5 Castillo de Ansaldo	287.700	207.360	1.728	60
P.P. I/6 Playa de San Juan	528.000	379.000	3.160	60
P.P. II/7 San Gabriel	86.000	61.800	515	60
P.P. II/9 Benisaudet	182.000	163.800	1.365	75
P.P. II/10 Garbinet norte	210.000	189.000	1.575	75
P.P. Condomina (PAU-4)	2.480.300	1.014.431	6.172	25
P.P. Garbinet (APA-8)	640.000	196.665	4.750	75
P.E. Vistahermosa (APA-9)	884.402	285.051	1.244	14
U.A. 12	42.160	16.311	200	50
U.A. 13, 14 y 15	71.340	64.439	310	45
U.A. 16	82.400	26.880	288	35
P.A.I. PAU-1	712.987	373.300	3.625	50
P.A.I. PAU-2	275.000	183.930	1.422	50
P.A.I. PAU-3	668.600	342.000	3.325	50
P.A.I. PAU-5	1.040.000	387.900	3.879	35
TOTALES	8.590.389	4.251.159	36.553	45

Fuente: Tasaciones Inmobiliarias S.A. y elaboración propia.

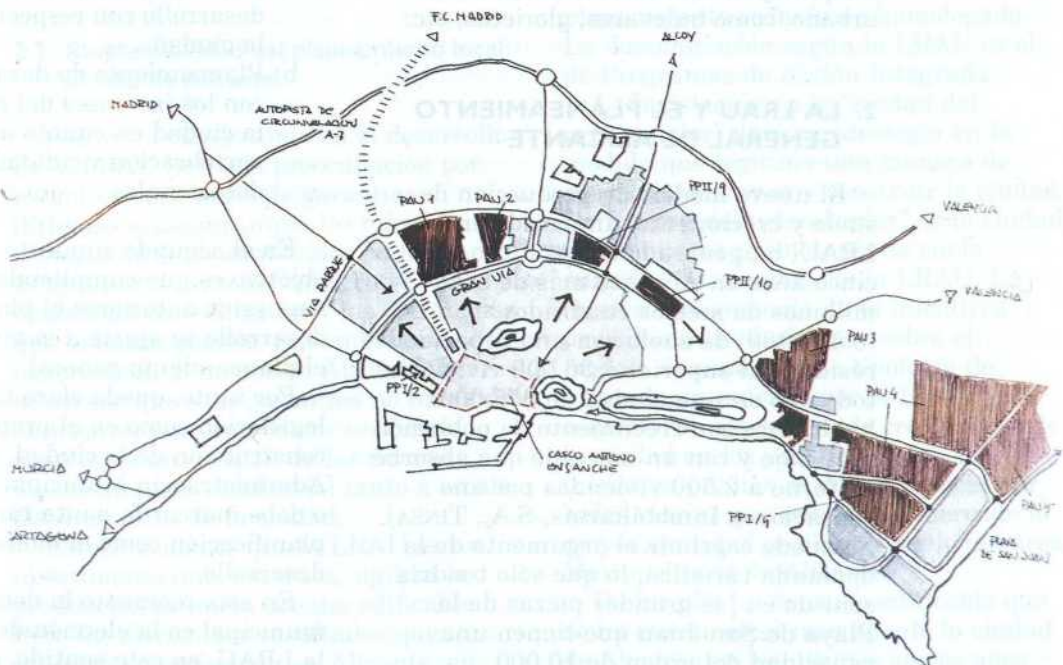


FIG. 2. Esquema de la insercion territorial de las grandes piezas de los nuevos desarrollos de suelo.

siguiendo la normativa que establecía el manual americano de carreteras, verdadera "Biblia" de los ingenieros de carreteras de la época. Afortunadamente una vigorosa reacción ciudadana apoyada por sectores profesionales consiguió frenar el proyecto, y ya la revisión del Plan del 87 introdujo la Vía Parque con criterios más "blandos", pero manteniendo el trazado original.

Sin embargo, al cambiar su función original el trazado de Vía Parque debió de modificarse, ya que, como se aprecia en el croquis adjunto (FIG. 2), entre ella y la Circunvalación queda demasiado suelo sin ninguna pieza viaria articuladora, mientras que en algunos tramos entre la Vía Parque y la Gran Vía hay apenas ciento cincuenta metros.

La Gran Vía fue concebida como "unión entre barrios" ciñéndose en la actualidad al perímetro de la ciudad construida. Comenzada a construirse en los años 90 en la actualidad sólo queda por terminar un último tramo. La construcción de esta arteria se ha realizado también con criterios de ingeniería de tráfico, aunque introduciendo las conocidas medidas de maquillaje de las carreteras en medio urbano, como bulevares, glorietas, etc.

2. LA LRAU Y EL PLANEAMIENTO GENERAL DE ALICANTE

El nuevo modelo de producción de suelo y crecimiento, amparado en la LRAU, ha generado en los últimos cinco años en Alicante más de ocho millones de metros cuadrados (8.590.389) de suelo con una capacidad residencial superior a 36.000 viviendas, todo ello en una ciudad de 275.000 habitantes con crecimiento de población muy bajo y con un mercado que absorbe en torno a 2.500 viviendas por año [Tasaciones Inmobiliarias, S.A., Tinsa]. Se puede esgrimir el argumento de la demanda turística, lo que sólo tendría sentido en las grandes piezas de la Playa de San Juan que tienen una capacidad del orden de 10.000 viviendas, pero no en las, no menos grandes, del interior.

2.1. Síntesis de la LRAU

Conviene, antes de continuar con la exposición crítica de algunos aspectos de la "ciudad del urbanizador" hacer una síntesis de los contenidos de la LRAU que afectan a la figura del Urbanizador así como de los Programas, y el papel del Ayuntamiento en la producción de suelo.

Dice el artículo 45 LRAU que toda persona, sea o no propietaria del terreno, puede solicitar del Alcalde que someta a información pública una alternativa técnica de Programa con los documentos de Cédula de Urbanización y Anteproyecto o Proyecto de Urbanización y en su caso acompañada de una propuesta de planeamiento. Ante tal situación el Alcalde podrá proponer al Ayuntamiento Pleno que desestime la petición razonadamente o bien someterla a información pública con las observaciones o alternativas que se hayan estimado oportunas. En esta situación y para el primer supuesto debemos entender los siguientes hechos objetivos:

- a) Necesidad temporal y local de ese desarrollo con respecto al resto de la ciudad.
- b) Planeamiento de desarrollo acorde con los intereses del desarrollo de la ciudad en cuanto a su vertebración y calidades dotacionales.

En el segundo supuesto, el hecho objetivo es que cumpliéndose los supuestos anteriores el planeamiento de desarrollo se ajuste a lo preceptuado por el planeamiento general.

Por tanto, queda claro tanto en la legislación como en el propio hecho de la construcción de la ciudad, que es la Administración Municipal la que marca o debe marcar la pauta tanto en la planificación como el momento de desarrollo.

En este momento la decisión municipal es la elección del urbanizador. La LRAU, en este sentido, es escueta y en su artículo 47.2. establece las preferencias para las diferentes

alternativas presentadas según los siguientes puntos:

- a) Ámbito de actuación más idóneo, en principio las diferentes unidades de ejecución presentadas se ajustarán a lo preceptuado en el art. 33 LRAU y arts. 114 y siguientes del Reglamento de la Comunidad Valenciana.
- b) La actuación que concrete y asuma las más adecuadas calidades de obra para su ejecución, teniendo este aspecto una correlación con el importe de las obras de urbanización.
- c) La actuación que se obligue a plazos de desarrollo más breve o a compromisos más rigurosos.
- d) La que preste mayores garantías efectivas de cumplimiento.
- e) La actuación que prevea para las nuevas obras un menor precio máximo para efectuarlas sin mengua de la calidad.
- f) La actuación que oferte más incentivos, garantías o posibilidades de colaboración de los afectados para la actuación.

2.2. Responsabilidad del planeamiento local: el caso de Alicante

Por tanto vemos cómo en el desarrollo de la LRAU hay una preocupación por establecer una serie de garantías dirigidas a asegurar que los nuevos sectores de suelo contenidos en los programas sean coherentes con el modelo de ciudad futura y las estrategias que lo hacen posible. Sin embargo la experiencia, al menos en Alicante, ha mostrado que esas garantías no han sido suficientes para introducir un cierto rigor en la ordenación de las nuevas piezas de suelo residencial tanto a escala del área como de la ciudad.

Parece evidente que la LRAU es un instrumento que, sin duda, agiliza la producción de suelo urbano edificable. Pero los discutibles resultados que muestra su aplicación en Alicante, en nuestra opinión, se deben a la confluencia de dos factores: En primer

lugar un marco de planeamiento general poco riguroso en la definición y concreción de elementos estructurantes del territorio urbano mas allá del viario; y en segundo lugar el papel relevante de la iniciativa privada en el diseño de los sectores residenciales. Es cierto que en el desarrollo de suelo mediante el planeamiento parcial la iniciativa privada ha sido determinante. Pero la novedad ahora estriba en que con aquel instrumento de planeamiento la escala de las intervenciones era muy inferior a la de las nuevas operaciones que comentamos, gestionadas al amparo de la LRAU, y que tienen en consecuencia un impacto mucho más relevante en el territorio de la ciudad. En resumen, sostenemos que las herramientas, métodos y estrategias puestas en juego son insuficientes para generar forma de ciudad, desde la escala del territorio a la del espacio urbano.

En realidad la denominación de PAU puede inducir a error porque en la Comunidad Valenciana no existe esta figura, aunque en Alicante se les sigue denominando así en algún caso para identificarlos y porque desarrollan suelo urbanizable no programado de planeamiento todavía no homologado. La denominación según la LRAU es el de Programas de Acción Integrada.

La legislación en la "ciudad del urbanizador" deviene ideología en la medida que legitima una manera de concebir, gestionar y construir la ciudad. La "ciudad del urbanizador" es la ciudad de los nuevos promotores de suelo surgidos a la sombra de la LRAU. La creciente hegemonía de la iniciativa privada en las decisiones sobre el modelo de espacio y de tipología de vivienda, impulsado por la LRAU va a controlar la estrategia de crecimiento de la ciudad en los próximos años. La iniciativa pública se dedica a construir redes viarias que pone en el mercado la mayor cantidad posible de suelo del área Metropolitana de Alicante.

De las 859 ha de suelo edificable que se ha puesto en el mercado de la ciudad de Alicante en los últimos cinco años, del orden de un 65% ha sido planeado por la iniciativa privada, incluidas las

de mayor impacto territorial. Los nuevos sectores residenciales desarrollan fielmente el Plan General del 87. Un Plan riguroso por su contenido normativo pero que ha mostrado su incapacidad para articular adecuadamente una estructura coherente y reconocible de ciudad. Es un Plan al que le sobra contenido legislativo y le falta imaginación en el sentido de imagen, de forma construida.

Un Plan General entendido como propuesta reglamentaria, apoyado básicamente en una zonificación y un viario, siendo incapaz de crear forma urbana, no sólo a escala del plano, sino, y esto es lo más importante, a escala de la experiencia del ciudadano:

"La maestría de un Plan radica precisamente en inventar dónde y cuándo cristaliza una nueva forma" ha escrito SOLÀ MORALES (1992).

La Gran Vía y la futura Vía Parque son las fachadas de la nueva ciudad. Sin embargo, salvo en algún pequeño tramo, el espacio de la vía da la espalda al suelo edificable, que normalmente se resuelve con tipologías que favorecen la formación de una ciudad compuesta de unidades aisladas situadas linealmente como las cuentas de un rosario a lo largo de esos viarios.

Esta aglomeración lineal de 25.000 viviendas es un mosaico de sectores residenciales cerrados sobre sí mismos en donde es imposible encontrar algún elemento que defina un mínimo concepto de articulación espacial o funcional entre ellos más allá del papel de conexión viaria que aportan la Gran Vía y la Vía Parque. Por otro lado, el Plan General del 87, al amparo del cual se han desarrollado, no tiene ningún contenido que hubiera permitido una posibilidad de estructura espacial reconocible. Ni siquiera en cuanto al planeamiento interno de los sectores residenciales.

En los PAU-4 y PAU-5, sobre suelo urbanizable no programado, planeados por la iniciativa privada y que entre las dos reúnen suelo para unas 10.000 viviendas, las exigencias de planeamiento que contenían los

concursos y diseño de ambas eran mínimas y, salvo lo relativo a cuantificación de reservas de espacios libres, y equipo escolar, no había ninguna otra especificación ni recomendación que afectasen a la forma, territorial y arquitectónica, del futuro sector. En cuanto a los objetivos de la ordenación, simplemente se decía lo siguiente:

"Se pretende una ordenación urbanística que caracterice a la zona urbana como residencial y de ocio con instalaciones turísticas específicas e intensa actividad comercial y de servicios."

Las operaciones de vivienda que componen la "ciudad del urbanizador" están claramente sobredimensionadas para la demanda cotidiana que puede absorber la ciudad. Esto tiene, además de las secuelas sobre la oferta, otras sobre el crecimiento del tejido urbano construido sobre el territorio de la ciudad. Al no estar definidos con claridad los plazos para ejecutar la urbanización y la edificación y en general la totalidad de las determinaciones de los sectores, no se puede garantizar un ritmo de crecimiento que quedará en manos de la iniciativa privada que irá construyendo en función de sus intereses, generándose inevitables vacíos sin edificar ni urbanizar, o solo sin edificar.

Por otro lado, la fuerte oferta de vivienda programada en la periferia, con toda su parafernalia publicitaria de rechazo de la ciudad tradicional, apoyada en el imaginario de lo verde y lo natural, puede provocar -y de hecho está ocurriendo así- un efecto perverso en las zonas centrales (Centro tradicional y Ensanche) acelerando la dinámica de abandono residencial y en consecuencia el incremento de la marginalidad. Signos que ya se vienen detectando (como en el incremento de viviendas vacías) en esas áreas. Además, no hay prevista ninguna futura articulación estructural entre ese centro con la periferia. En realidad no hay prácticamente políticas urbanas de reequilibrio centro-periferia. Las

operaciones de vivienda y urbanización sobre el Casco Antiguo son totalmente insuficientes dada la magnitud del problema.

La LRAU fue creada para luchar contra la especulación del suelo, facilitando su puesta en el mercado más allá de la voluntad del propietario. El resultado, al menos en Alicante, ha sido el contrario, ya que unos pocos promotores controlan la mayor cantidad de suelo: concretamente tres empresas se reparten más del cincuenta por ciento del suelo y además en las mejores localizaciones. Este oligopolio no producirá un efecto favorable en los precios de las viviendas que en el año 1999 habían experimentado un incremento en torno a un 10% (*El País. Negocios*, 28 noviembre 1999: 5)

Otra cuestión preocupante de la aplicación de la figura del urbanizador, es la relativa a la relación con los pequeños propietarios que en muchas ocasiones (y la prensa local aporta numerosos casos) se ven impotentes para defender sus derechos, que es cierto que se recogen en la LRAU, pero que a la hora de la verdad hay muchos obstáculos para su defensa.

Finalmente, desde el ángulo de la movilidad la "ciudad del urbanizador" se construye con la lógica del coche privado. No hay ninguna política de transporte público que merezca ese nombre con relación a los nuevos desarrollos. En realidad no la hay ni para el conjunto de la ciudad actual. En Alicante se da una relación inversa entre el incremento de motorización privada y la caída de la demanda de transporte público, convertido en un medio utilizado por "cautivos".

El primer gran eje viario estructurante, la Gran Vía, carece totalmente de cualquier facilidad para el transporte público que tiene que competir con el vehículo privado en la misma corriente de tráfico. Y según nuestra información no parece que la Vía Parque vaya a contener alguna facilidad, aunque llevará carriles-bici, los primeros que se implantarán en el medio urbano de la ciudad.

3. EL DISEÑO DE LOS NUEVOS SECTORES: ANÁLISIS DE ALGUNOS CASOS CONCRETOS

Parece razonable que la primera característica de un proyecto situado en un vacío urbano de la ciudad sea tener en cuenta ese entorno preexistente tan importante que es la propia ciudad y se relacione con ella en algunos los aspectos, tales como la continuidad espacial y la elección de tipologías edificatorias que resulten reconocibles y compatibles en ese lugar sin tener que repetirse. También parece ser la ocasión para reequilibrar las necesidades dotacionales de la zona. La ubicación estratégica de los equipamientos de las nuevas zonas residenciales puede facilitar sus usos a las zonas vecinas y suplir así las posibles deficiencias del entorno.

En el caso particular de los nuevos barrios situados en el límite de la ciudad, el compromiso es doble, si por un lado tienen que atender las condiciones anteriores, por el otro, su condición de borde obliga a ofrecer el frente de fachada de la nueva ciudad, al menos en ese tramo.

Esta situación es la de la mayoría de los próximos desarrollos residenciales de la ciudad, el PAU 1, PAU 2, PPII 9 —Benisaudet— y PPII 10 —Garbinet-Norte— (ver FIG. 2) que ocupan, de manera discontinua, la parte noroeste de la corona definida por los dos anillos más exteriores de Alicante, Gran Vía y la futura Vía Parque. Mientras los proyectos anteriores a la LRAU, a partir de la iniciativa pública —Generalitat Valenciana—, el PAU 2 redactado por el arquitecto Vicente Colomer (ver FIG. 8) y el PPII 10 por el arquitecto José Seguí (ver FIG. 9), constituían muy buenos ejemplos de intervención, en cuyos proyectos encontramos tanto el respeto a la ciudad existente como la definición de espacios urbanos de calidad con la introducción de nuevas tipologías urbanas reconocibles. El resultado formal de los nuevos sectores no ofrece perspectivas tan halagüeñas como los anteriores en relación con la vocación de frente urbano que reclamábamos por su condición de borde.

3.1. EI PAU I

En cualquier caso, tomemos como ejemplo del grupo anterior, el primero de ellos, el PAU 1. Un proyecto situado en un lugar estratégico y privilegiado, por su cercanía al nuevo centro comercial de la ciudad, sin demasiados compromisos con el entorno, sólo uno de los límites del sector tiene una ciudad consolidada a la que responder, y junto a un futuro parque en los actuales terrenos de RENFE. Pues a pesar de todas estas circunstancias prometedoras el PAU 1 se convierte en la elocuente negación de todos los principios numerados anteriormente (ver FIG. 3).

El esquema propuesto elaborado por el arquitecto Fernando Pérez Segura para este espacio no es otro que una estructura reticular que define

manzanas rectangulares de diferentes tamaños. Al principio se avanzaba el interés de que, a pesar de la existencia de un viario importante, hubiera alguna continuidad con las calles del entorno consolidado —en este caso sólo uno de los lados—, pues a excepción de la vía límite del borde del sector no existe ni una sola calle que tenga continuidad. Tampoco se ha pensado en establecer alguna conexión entre el parque y las dotaciones deportivas del nuevo barrio con la parte de la ciudad consolidada; así, estas dotaciones, de las que carecen las viviendas anteriores, se sitúan lo más alejadas posible de esta parte de la ciudad.

Precisamente ese espacio público constituye uno de los aspectos más discutibles del proyecto, un parque de forma elíptica en el interior de una trama

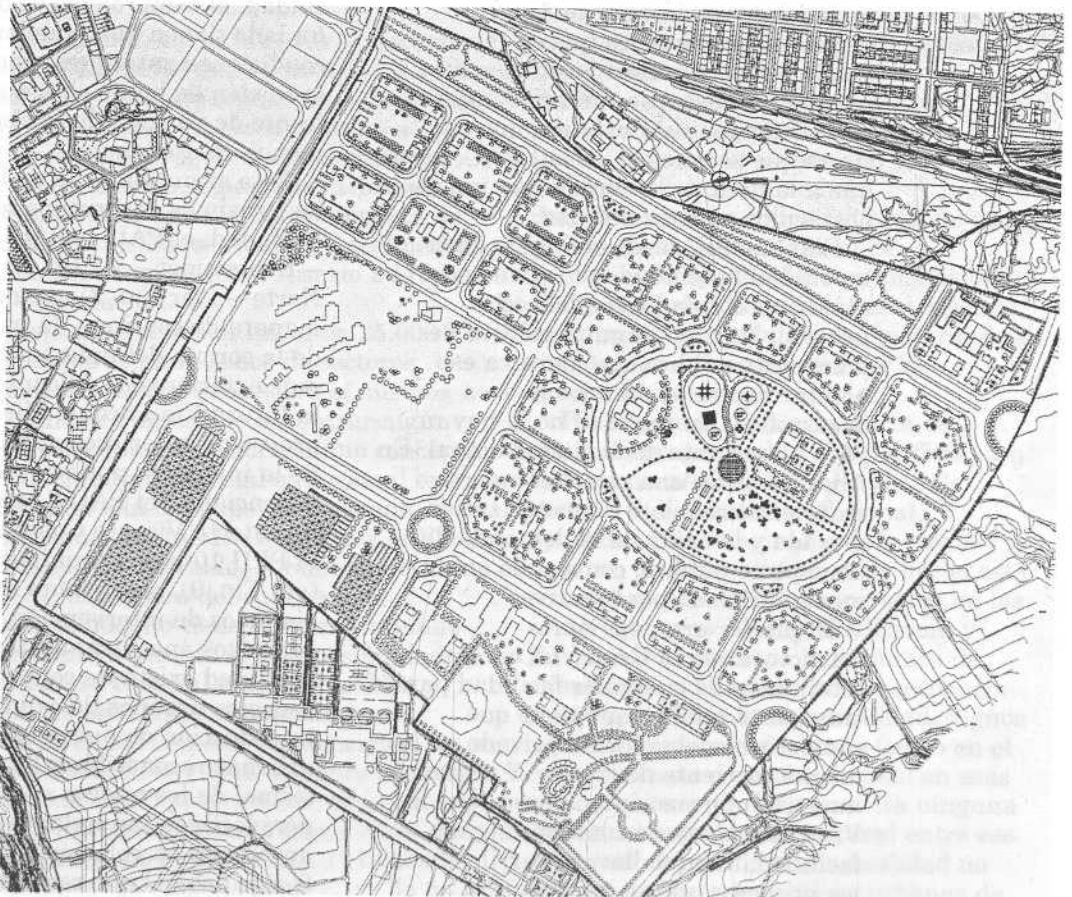


FIG. 3. Planta del PAU I.

reticular (ver FIG. 3). En definitiva la forma geométrica más difícil de compatibilizar con la geometría ortogonal que se inscribe en el sector. Como consecuencia: isletas y lágrimas de diferentes formas para poner orden al caos de tráfico generado, primeros planos de los testeros de los bloques curvos para evitar distribuciones imposibles de viviendas en esquinas de ángulo agudo y un sin fin de detalles más. Pero si el discurso puede parecer excesivamente abstracto y poco convincente basta situarse en una de las cuatro isletas que se han proyectado para resolver el conflicto entre la geometría ortogonal de la retícula y la radioconcéntrica de la elipse. Situados en cualquiera de las isletas y observando a nuestro alrededor no parece que podamos estar satisfechos: el bloque a 45 grados que resuelve la esquina con un frente achaflanado nada tiene que ver con la curvatura de enfrente perteneciente a la elipse, porque no se ha tratado de que, al menos, fueran concéntricas y no reforzar un espacio más abocinado de lo imprescindible. Pero la situación se agrava cuando comprobamos que, además, ese pequeño espacio tiene a cada uno de los lados del chaflán torcido un testero en punta.

Respecto a la tipología edificatoria propuesta las dudas se mantienen como en lo relativo a los espacios públicos; con la excepción de las seis manzanas de la esquina sur —la formada por el futuro parque y la Gran Vía, junto a la ciudad consolidada— que siguen una ordenación de manzana tradicional, abierta en dos de sus extremos, una propuesta reconocida y reconocible, el resto de la ordenación del sector residencial no llega a poder entenderse. Se trata de manzanas de edificación perimetral formadas por bloques lineales. Uno podría pensar que la razón de esas discontinuidades pudiera estar en la preocupación por el soleamiento de las viviendas y por lo tanto, cuando la orientación no es la adecuada, se suprime la edificación; pero la sucesión de simetrías, sin ninguna continuidad en ninguno de sus extremos nos desmiente esta posibilidad y no queda otra alternativa que pensar que los huecos en

las manzanas no tienen otra justificación que el ajuste cuantitativo a las determinaciones del planeamiento, ejecutadas de una manera, en nuestra opinión, poco rigurosa.

En lo referente a la organización del tráfico resulta difícil de entender que en un barrio situado entre dos vías de gran tráfico a ninguna de ellas se haya accedido a través de una vía de servicio. Todo lo contrario, absolutamente todas las pequeñas manzanas tienen sus calles conectadas con las dos rondas exteriores de la ciudad con un carácter metropolitano.

De igual manera, respecto a la fachada al futuro parque, junto a las actuales vías del ferrocarril, en lugar de proyectarse un borde permeable, se proyecta un continuo de bloques paralelos al viario que impiden toda posibilidad de vistas a las siguientes crujías del área. En definitiva, una ocasión perdida en uno de los lugares de mayor importancia en el futuro de la ciudad.

3.2. El plan parcial de Benalúa Sur

El siguiente ejemplo, representativo de aquellos casos alejados de la ronda exterior, nos sitúa en otro lugar estratégico, en el casco consolidado de la ciudad [ver FIG. 4]. Por esa misma razón, los condicionantes de la trama urbana, junto a las que se desarrolla, son mayores. Se trata del PPI/2 Benalúa Sur elaborado por el arquitecto Manuel Beltrá, un sector estrecho y alargado situado en el frente marítimo suroeste de Alicante; sus lados de mayor longitud están delimitados, al sur por la avenida que lleva a Elche y vía férrea de mercancías que accede al puerto, y al norte, por el histórico barrio de Benalúa con su trama de ensanche, proyectada en 1888, al que pertenece el sector. Los dos lados menores tienen como límites dos avenidas de carácter urbano. Sin duda alguna, en este caso, adquiere su mayor importancia una de las características que debieran tener estos proyectos: el diálogo con el entorno preexistente.

A pesar de ser una propuesta ensimismada en su perímetro, sin

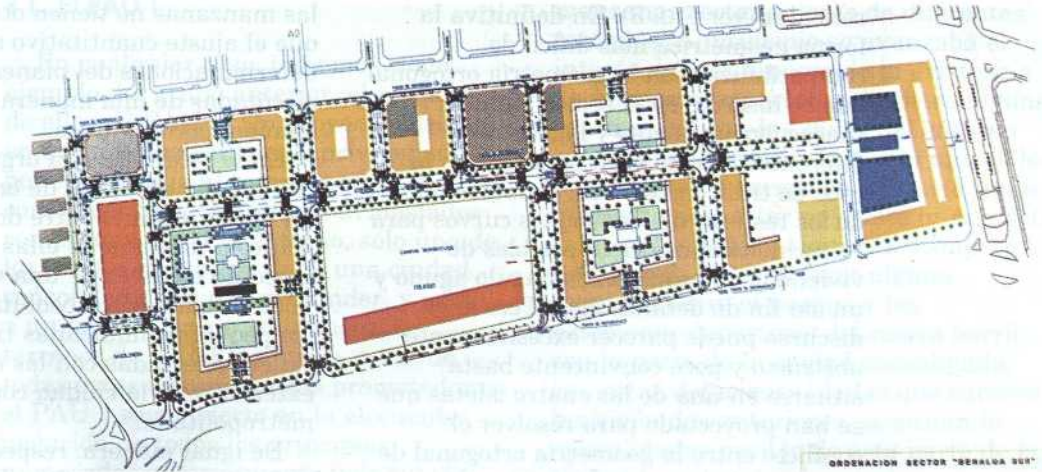


FIG. 4. Planta del PP.1-2 Benalúa Sur.

trascendencia urbana al entorno, al menos está resuelta de tal manera que se pueden llegar a entender las razones e intenciones con las que se proyectó. Se trata de la definición de manzanas de edificación perimetral de grandes dimensiones abiertas parcialmente para permitir la continuidad de la trama de ensanche del borde superior. Un eje interno recorre, paralelo a la avenida situada al norte, toda la ordenación y a sus dos extremos se sitúan los equipamientos. En conjunto es una solución mucho más interesante con relación a la ciudad que la anterior. Y da la casualidad que, de las analizadas aquí, es la única planeada desde el Ayuntamiento.

3.3. Los desarrollos de segunda residencia en la periferia de la ciudad

Por último queda el tercer grupo de proyectos, el PAU 4 —también conocido como Plan Parcial de la Condomina— elaborado por Javier Oyero y Rafael Prado, el PAU 5 —Playa de San Juan Norte— redactado por Fernando Pérez Segura y PPI /5 —Castillo de Ansaldo— proyectado por Fernando Pérez Segura, situados en el ámbito municipal, pero fuera de la ciudad, concretamente en el extremo norte, junto al de los municipios de San Juan y Campello; una zona de

veraneo, cerca de la playa, caracterizada por torres de apartamentos en altura, en su mayoría de segunda residencia. Entre los tres aportan suelo para más de 11.000 viviendas con una superficie de 350 ha (ver FIG. 5).

Aquí los condicionantes son menores, la extensión es mayor y el entorno permite más libertad en la utilización de diferentes tipologías edificatorias. Además, en esta ocasión, las pautas de proyecto, mucho más flexibles, nos las puede ofrecer incluso la propia historia del lugar. El frente marítimo de la Playa de San Juan fue objeto de un proyecto que, aunque alterado, tuvo indudables aspectos de interés y su modificación supuso un orden que pudo haber sido y lamentablemente no fue. Nos referimos al proyecto de J. Guardiola de 1958 (ver FIGS. 6 y 7) una propuesta en la que, a partir de un eje longitudinal paralelo a la costa, pero en el interior, monumentalizado por una serie de torres de gran altura situadas al *tres bolillo*, se define una retícula de manzanas de grandes dimensiones edificadas con bloques lineales dispuestos según las leyes de este tipo de arquitectura y no tratando de emular otro tipo de ciudad. Se ha entendido la utilización del bloque lineal siempre retirado del borde de la alineación de la manzana dejando un espacio libre entre el límite del suelo público y la propia

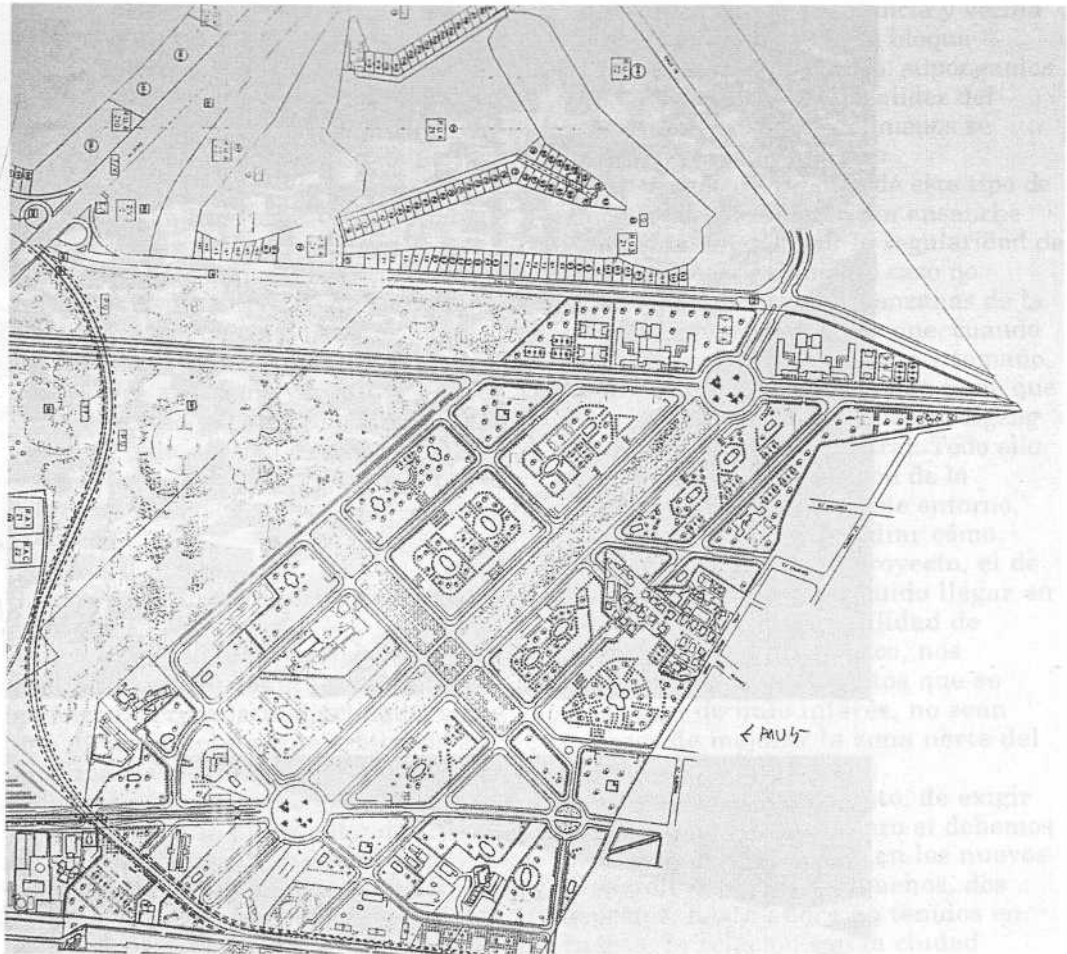


FIG. 5. Área de la Playa de San Juan (PAU 4, PAU 5 y PPI-5)

edificación. La composición trata de establecer series y ritmos reconocibles; además, se demuestra una cierta sensibilidad al disponer los bloques de primera línea perpendiculares al paseo marítimo, favoreciendo las vistas de los bloques en segunda y tercera línea.

Este mismo cuidado a la hora de proyectar lleva al autor a liberar de tráfico el paseo marítimo y establecer una cierta separación entre la circulación rodada y peatonal. Igual que la dimensión de las manzanas que se adecua mejor a las exigencias actuales de movilidad.

A pesar de todos los esfuerzos puestos en el proyecto, la realidad fue por otros derroteros y la imagen que tenemos hoy en día de esta zona costera

no es otra que las de una maraña de bloques de dimensiones varias, dispuestos en cualquier dirección, oblicuos, curvos o serpenteantes, alturas de todos los tamaños sin ningún criterio, etc. Pero el caos de la actualidad nada tiene que ver con lo que pudiera haber sido porque el objetivo del proyecto mencionado era ordenar y estructurar un nuevo distrito.

El futuro de la zona está en manos de los nuevos desarrollos, pero dentro de este grupo es difícil escoger un ejemplo a estudiar porque cada uno tiene sus particularidades. El PP I/5 —Castillo de Ansaldo— no se sabe si es un proyecto o un tramo más del tejido desordenado construido hasta ahora, porque aquella variedad de formas, dimensiones y

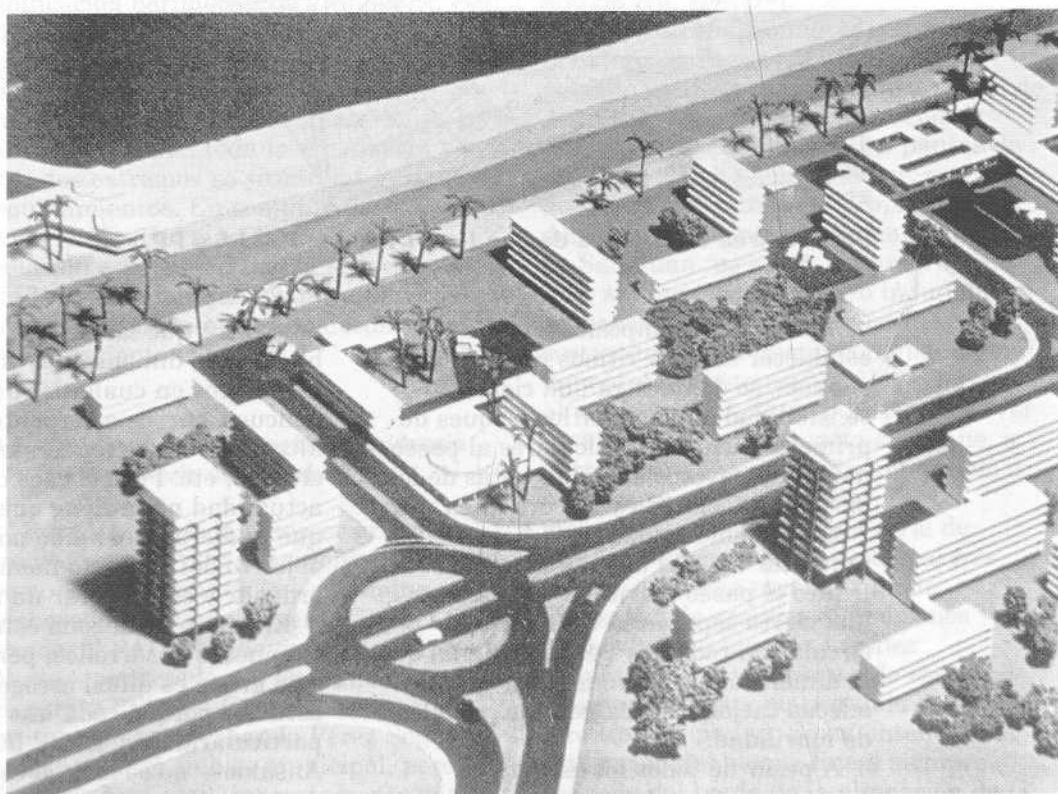
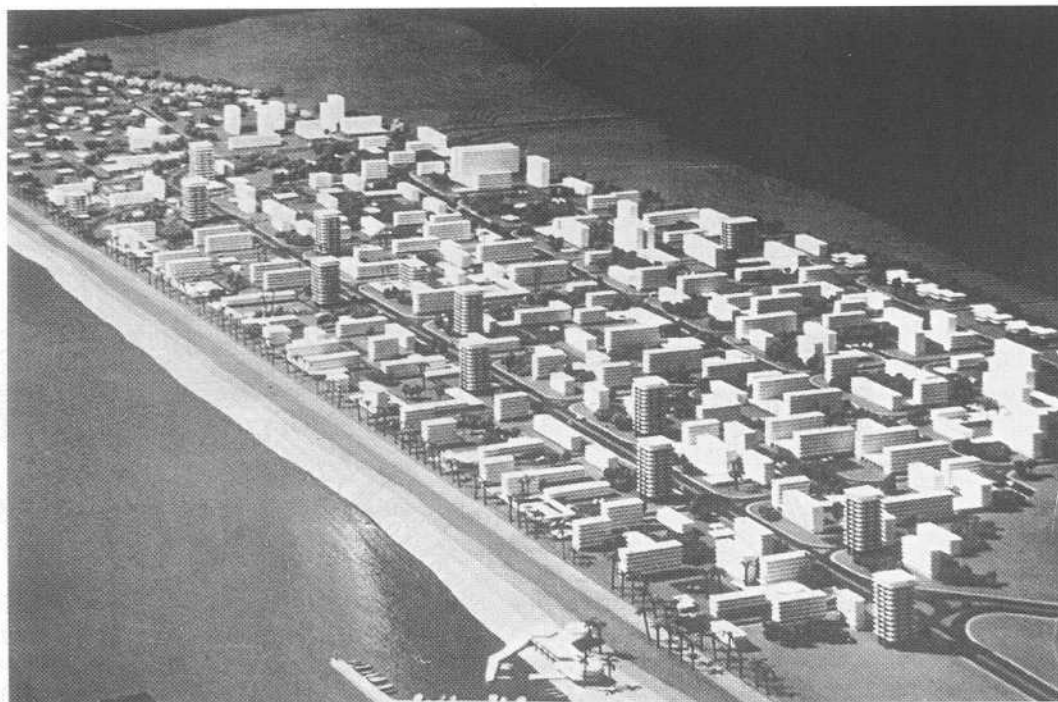


FIG. 6 y 7. Maqueta de ordenación de volúmenes del Plan de la Playa de San Juan del Arquitecto Guardiola.

disposiciones que comentábamos, se repite con el mismo aspecto caótico que en la franja costera consolidada.

El PAU 4 tiene su propia historia: Miguel Fisac elaboró un proyecto hace unos años, en el que, a pesar de no resultar tan brillante como otras propuestas de este arquitecto, podíamos reconocer una preocupación por los recorridos peatonales que, a través de espacios bastante irregulares, tenían una nueva estructura viaria independiente. Sin embargo, el proyecto de Fisac se abandonó y el sector ha sido protagonizado por un campo de golf. A pesar de todo, el PAU 5 —Playa de San Juan Norte— es el más sorprendente y merece una mayor atención.

3.4. El PAU 5 “playa de San Juan Norte”

Los puntos de partida sorprenden a cualquiera, la estructura organizativa, en forma de cruz latina inclinada, sigue una dirección totalmente arbitraria sin ninguna referencia ni en el territorio ni en el entorno construido (ver FIG. 5). Más aún, resulta difícil entender cómo se ha podido encontrar esa directriz cuando en el extremo sur del sector coincide con el final de la retícula del proyecto de Guardiola y además con las direcciones paralelas y perpendicular a la línea de costa. Coincidiendo con los brazos de la cruz se han proyectado dos avenidas ajardinadas. La de mayor longitud empieza en una primera rotonda, detrás de la cual no hay nada y acaba en otra con las mismas características, es decir, el eje organizador del nuevo barrio no viene de ningún lugar y no va a ningún sitio. El eje menor, transversal parte de un parque y, acaba en una rotonda que no tiene ninguna cualidad.

La propuesta edificatoria es muy confusa, una extraña especie de retícula de ensanche, siguiendo las direcciones de los brazos de la cruz. Si en los planes anteriores situados junto a una ciudad consolidada, cuya forma era la de manzana cerrada, se podía justificar ese tipo de crecimiento, ahora estamos en el extremo del municipio, en un área

costera de segunda residencia y vecina de una zona edificada con bloque abierto. En cualquier caso, supongamos que debemos aceptar la validez del esquema de ensanche, al menos se deberían respetar algunas determinaciones propias de este tipo de ciudad. En este sentido, un ensanche está, caracterizado por la regularidad de las manzanas; en nuestro caso no existen ni siquiera dos manzanas de la misma dimensión, pero es que, cuando éstas son parecidas en forma y tamaño, la propuesta edificatoria nada tiene que ver y se alternan los bloques en zigzag con la edificación perimetral. Todo ello al margen de la adecuación de la tipología utilizada para este entorno.

Si hemos podido estudiar cómo, partiendo de un buen proyecto, el de Guardiola, se ha conseguido llegar en la actualidad, a una realidad de escaso interés urbanístico, nos tememos que los proyectos que se avencinan, de nulo interés, no sean capaces de mejorar la zona norte del municipio de Alicante.

No se trata, en absoluto, de exigir proyectos ejemplares, pero sí debemos pedir que se consideren en los nuevos desarrollos urbanos, al menos, dos aspectos, hasta ahora no tenidos en cuenta: la relación con la ciudad existente y una mínima calidad formal de los proyectos, traducidos en garantizar una ordenación coherente de las propias unidades residenciales y espacios públicos aceptables. Las propuestas estudiadas, son proyectos cerrados en sí mismos, que no se relacionan con el resto de la ciudad, pero en los que no existe ni una idea de ciudad ni siquiera una estructura interna coherente de la propia unidad de actuación; pero, además, los espacios públicos resultantes difícilmente pueden resultar atractivos.

4. CONCLUSIÓN

En resumen, la experiencia en Alicante de la aplicación de la LRAU nos parece muy discutible por sus

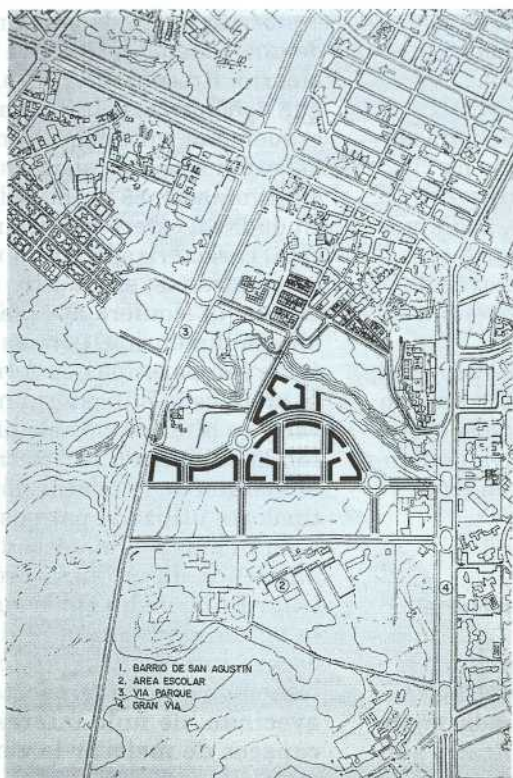


FIG. 8. Planta del PAU 2

efectos territoriales, poco previstos, así como por los espaciales. Es cierto que no hay en esta ciudad una política de desarrollo urbano que transmita una imagen global en un horizonte posible a través de estrategias sectoriales vinculadas a objetivos claramente definidos.

En cualquier caso, la hegemonía casi absoluta del promotor privado entre el conjunto de agentes que participan en la producción de suelo y espacio urbano, es consecuencia, en nuestra opinión, de la filosofía política que anima al gobierno municipal. Sin embargo, nos preguntamos si los contenidos de la propia LRAU exigen, para su eficacia, este papel tan poco relevante de la iniciativa pública.

Las operaciones de los nuevos sectores residenciales que configuran la "ciudad del urbanizador" han sido recibidas con aplausos generalizados por todos los sectores de la ciudad, desde las asociaciones de vecinos a los partidos políticos (el Ayuntamiento de Alicante está gobernado por el PP) de la oposición. Desde luego, los planes y

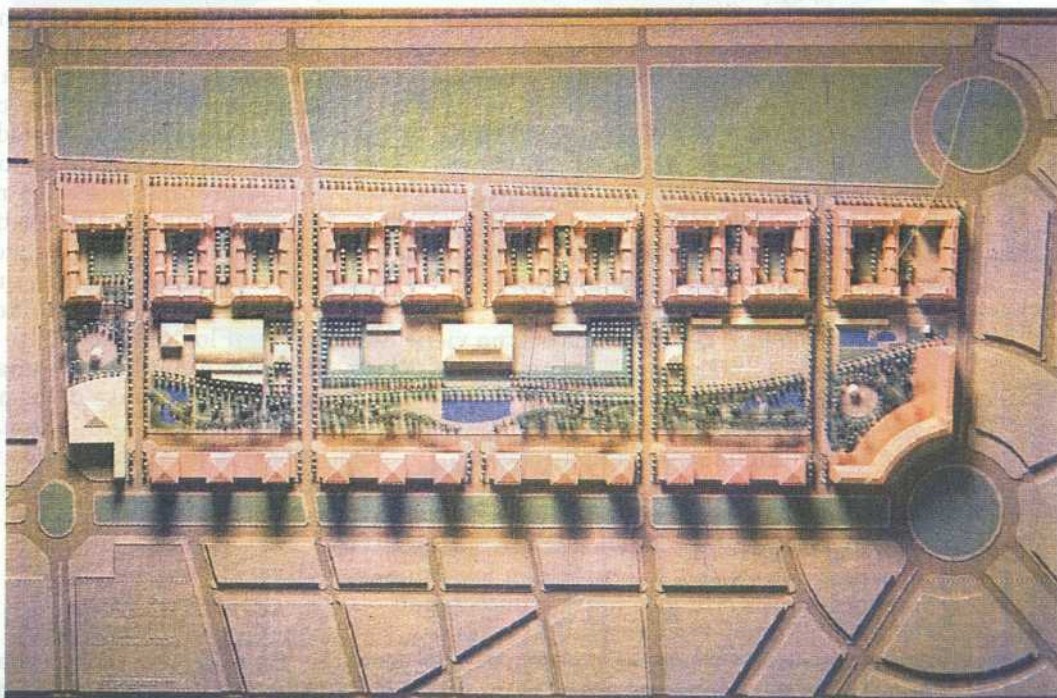


FIG. 9. Planta del PP II 10 "Garbinet-Norte"

programas aprobados son respetuosos con la Ley, sus densidades no son excesivas, hay abundancia de equipamientos, normalmente por encima de los mínimos, se ejecutan sistemas generales, etc. Hace apenas veinte o veinticinco años a muchos éstos nos hubiera parecido inaudito.

Esta situación nos pone de manifiesto un nivel de la cultura urbana de políticos y ciudadanos, en cierto modo, todavía instalada en los presupuestos de las reivindicaciones urbanas de aquellos años cuando los problemas de suelo público para equipamiento constituían uno de sus ejes. En una sociedad democrática las condiciones de

dignidad urbana básica están garantizadas a través de la legislación y los presupuestos, por un lado y, el control político, por otro, de modo que ciudadanos y políticos debían de profundizar en los problemas cualitativos que plantea la construcción y gestión de la ciudad, mucho más allá de las simples exigencias cuantitativas.

Las repercusiones sociales de las operaciones recientes de suelo en Alicante revelan la presencia de una cultura urbana impregnada de ideología, que como decía Manheim, es una forma de pensamiento que tiende a hacer progresar el interés de una clase o de un grupo en el interior de un orden social dado.

BIBLIOGRAFÍA

GÓMEZ ORDOÑEZ, José Luis (1982): *El urbanismo de las Obras Públicas*. Tesis Doctoral no publicada. Universidad Politécnica de Cataluña: 199 ss.

OLIVA, Justo (1997): *Vía 1/5/1997*. Colegio de Arquitectos de la Comunidad Valenciana: 24 ss.

SOLÁ MORALES, M. (1992): *Geometría*, 14.

RICOEUR, Paul (1999). *Ideología y Utopía*, Gedisa, Barcelona.