

# NUEVA CUALIFICACIÓN DE LA FACHADA MARÍTIMA DEL ÁREA METROPOLITANA DE ALICANTE

---

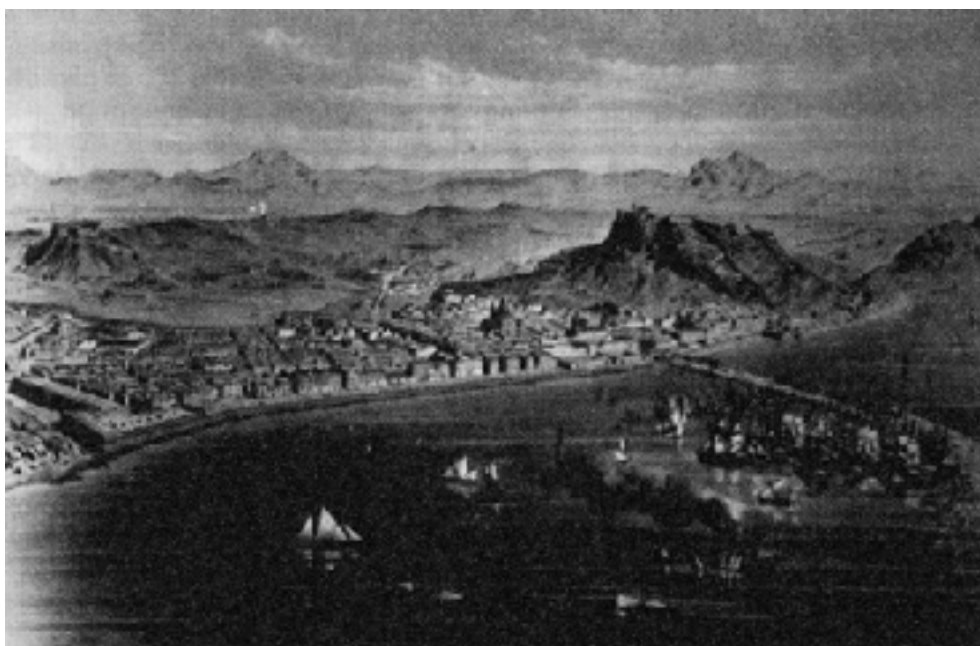
*ANTONIO RAMOS HIDALGO*  
*GABINO PONCE HERRERO*  
*JUAN MANUEL DÁVILA LINARES*  
Instituto Universitario de Geografía  
Universidad de Alicante

## **CAMBIOS EN LA FUNCIÓN ECONÓMICA DE LA FACHADA LITORAL**

Desde los años 1960 se asiste en Alicante a un trascendental cambio en la percepción de su borde marítimo, con extraordinarias repercusiones en la configuración de un nuevo paisaje urbano-marítimo, en proceso de ejecución a costa de antiguos edificios fabriles, molestas infraestructuras, espacios agrícolas marginales y, como no, una porción más del ya escaso espacio natural.

El mar ha constituido la razón del desarrollo socioeconómico de Alicante, ciudad portuaria que ha vivido del tráfico de mercancías, con una clara componente colonial: exportación de materias primas o semielaboradas de gran volumen y escaso valor unitario - esparto, barrilla y vinos a granel en el pasado y cemento hoy- e importación de productos acabados de notable valor y cualificación -tejidos, lozas, vidrios, maquinaria-. Así, a diferencia de lo ocurrido en otras ciudades portuarias, el desarrollo de la industria ha sido limitado.

En el siglo XIX aparecen sin embargo algunas grandes instalaciones fabriles relacionadas con el tránsito mercantil del puerto, que ocuparon toda la fachada marítima, hasta entonces vacía. En 1801 se abre la fábrica de tabacos. En 1841 se instala la sociedad



*Figura 1*

*Alicante en la segunda mitad del s. XIX. La ciudad se recoge en sus murallas de tierra, mientras la función comercial marítima ha llevado a derruir la muralla del mar en beneficio del trajín del puerto.*

Fuente: Alicante estilo, 1993

metalúrgica “La Británica”, aprovechando los desmontes de la Serra Grossa sobre el mar. En 1880 en el mismo emplazamiento se acondiciona la planta de refinado petrolífero de la Compañía Deustch. En la misma época aparecen la refinería de la Sociedad Fourcade y Provot, y la Compañía Madrileña del gas, ubicadas entre el muelle de Levante y la Estación de Murcia. En 1906 se instala la Sociedad Anónima Cross, para elaborar superfosfato para abonos, extendida por 54 Ha., en una estrecha franja entre la ciudad y el mar. En 1910 se instala junto a ella otra empresa dedicada al mismo fin, la Unión Española, sobre 30.000 m<sup>2</sup>. Entre ellas surgieron otros pequeños talleres auxiliares y complementarios de las instalaciones portuarias y del trasiego de mercancías -talleres mecánicos, astilleros, fábricas de sacos, redes y cordelería, etc.-, que llegaron a copar todo el litoral urbano (PONCE, 1990; y PONCE Y DÁVILA, 1990). Además, elementos fundamentales de ese paisaje litoral fueron las instalaciones ferroviarias, con dos estaciones -la de Murcia y la de Dénia- ubicadas ganando terreno al mar, junto al puerto, a las que se unía la terminal portuaria de la estación de Madrid, tendidos férreos que abrazaban y ceñían estrechamente el constreñido callejero urbano.

En suma, la franja marítimo-terrestre alicantina, desprovista de valor agrícola, acabó ocupada por instalaciones e infraestructuras ligadas al comercio y la industria, interpuestas

como una auténtica barrera entre la ciudad y el mar. Tal circunstancia ha pervivido hasta hace una década, y ha llevado a la ciudadanía a acuñar la frase de “Alicante es una ciudad de mar pero sin mar”, para hacer referencia al mismo problema de desarrollo “de espaldas al mar” seguido por otras urbes mediterráneas.

Ha sido el cambio de función económica atribuido al mar el que ha pergeñado una nueva significación simbólica de ese borde urbano. En efecto, la ciudad ha pasado de ser una plaza fuerte militar y un próspero puerto comercial a convertirse en dinámica capital administrativa y funcional de una región de influencia donde se aúnan una próspera agricultura moderna, un fuerte y diversificado desarrollo industrial -de industrias ligeras- y un potente subsector turístico. Así, la fachada marítima ha perdido importancia como eje articulador de las dinámicas mercantiles y fabriles, para ir configurándose como un mero espacio simbólico, sostenido por un claro interés económico, derivado de su función de escaparate para una moderna ciudad de servicios, con una destacada función turística.

Ese cambio en la función económica atribuido al frente marítimo ha ido seguido de un proceso de recuperación de la fachada litoral lento y costoso, auspiciado por los diferentes planeamientos urbanos y por unas campañas de concienciación ciudadana y recogida de apoyo a las reivindicaciones de las corporaciones municipales, que han calado en la ciudadanía. Así hoy, entre los habitantes de la ciudad se ha asentado la firme convicción de que el borde marítimo debe ser un espacio público y, por tanto, accesible y disfrutable.

Se plantea pues un nuevo reto para la ciudad, consistente en rescatar esos espacios de las manos de empresas privadas o de organismos -Autoridad Portuaria- adjudicatarios de concesiones administrativas, reto no exento de discusión y de falta de criterio unánime, conforme con el signo político de las corporaciones municipales y con los diferentes criterios estéticos y formales posibles para abordar la renovación de la fachada marítima.

## **EL PLANEAMIENTO URBANO Y LA FACHADA MARÍTIMA**

El deseo de recuperar el frente marítimo como parte integrante del paisaje de la ciudad de Alicante ha sido recogido de forma recurrente en los documentos de ordenación urbanística recientes de la ciudad. Así, el Plan General vigente, de 1987 -revisión del Plan General de 1973-, contempla la intervención en esa fachada marítima desde varios puntos de vista. La recuperación cualificada como espacio de ocio y deportivo del sector integrado totalmente en la ciudad, se une a la reclasificación del área marítima al sur del núcleo urbano, desde su tradicional destino industrial y de escaso atractivo para cualquier otro uso, al reciente deseo de recuperar ese área como zona residencial de calidad, extendida desde el barrio de San Gabriel, al Palmeral y Urbanova.

Para esta zona al sur de la ciudad el Plan General de 1987 destinaba, en primer lugar, un área de expansión industrial de la tradicional zona portuaria, hoy en fase avanzada en ejecución, y unida a la circunvalación de Alicante y a la Autovía de Madrid mediante un ramal de enlace, ya en funcionamiento. Todo ello completado con la especialización de la

Estación de Murcia como terminal ferroviaria de mercancías. No obstante, esas previsiones están todavía hoy hipotecadas en parte por la permanencia en ese lugar de enormes depósitos de CAMPSA, cuyo traslado estaba previsto ya en el documento urbanístico de 1987. A pesar de constituir reclamo electoral de las distintas corporaciones electorales y deseo manifiesto de los habitantes de la ciudad todavía hoy no pasa de ser un deseo insatisfecho. Todo ello a pesar de que parece poder disponerse de unos terrenos de unos 200.000 m<sup>2</sup> para su traslado en la Partida de Els Reiets.

Al sur de ese espacio industrial se extiende un área de nulo atractivo residencial hasta nuestros días: la lejanía al centro de la ciudad, la existencia de áreas industriales peligrosas y un inexistente tratamiento en la adecuación del borde marítimo para actividades de ocio, han frenado hasta hoy su ocupación residencial. No obstante, en los últimos años, la oferta inmobiliaria y una dilatada campaña por parte de los poderes públicos dirigida a exaltar la bondad del área como lugar de futuro desarrollo residencial de Alicante, han favorecido la presencia reciente de buen número de operaciones inmobiliarias de cierta calidad, que están colmatando progresivamente el vacío existente entre el área estrictamente urbana y aquellas islas edificadas que emergen hacia el sur, como el Barrio de San Gabriel, los Palmerales y Urbanova.

De mayor envidia está siendo, si cabe, el proceso de transformación de la fachada litoral tradicionalmente urbana. La intervención sobre este área la difería el Plan General mediante la redacción de un Plan Especial, de cuya ejecución se encargaría la Junta de Obras del Puerto. Este Plan Especial representa sin duda el proyecto urbanístico reciente que mayor crispación ha generado entre distintos colectivos ciudadanos: técnicos, políticos y opinión pública en general. Medidas impopulares como la demolición del edificio de la Comandancia de Marina -inmueble recogido en el Catálogo de Edificios Protegibles- han sido compensadas, en el mismo marco del Plan Especial, con actuaciones más aceptadas como la ampliación de puntos de amarre del Puerto, la constitución de una Marina Deportiva en la dársena interior, la mejora del Paseo marítimo y su correcta urbanización, y la mejora y ampliación del mobiliario urbano en la zona.

En las últimas semanas, no obstante, la prensa y posiciones políticas encontradas han recuperado un viejo debate, protagonizado por la presencia del edificio del Hotel Meliá en terrenos ganados al mar, verdadero “biombo agresivo” entre el puerto y la ciudad. Actuación de finales de los años 1960, y amparado en la laxitud de la normativa urbanística de la época, supuso desde ese momento foco de constantes tensiones entre quienes lo defendían como elemento de cualificación turística y potencial económico, y detractores, para los que el edificio hipoteca el desarrollo urbanístico de la ciudad y el disfrute del frente marítimo por sus habitantes. La necesidad reciente de encontrar acomodo para un Palacio de Congresos abre además una nueva vía de disensión: la demolición de una fase del hotel, tal y como recoge el Plan del Puerto aprobado, o su ubicación en ella, aprovechando además la mejora de las instalaciones portuarias antes comentadas. Una vez más, prioridades políticas, y no ciudadanas, mueven los engranajes de la maquinaria urbanística, afortunadamente, eso sí, “en pro del disfrute de la colectividad”.

## LOS PROCESOS DE RENOVACIÓN

Sobre la fachada marítima de Alicante ha recaído tradicionalmente la mayor intensidad de tránsito de vehículos. Sobre la Explanada de España, el emblemático paseo marítimo alicantino, convergían tránsitos internos y extraurbanos. Las carreteras nacionales a Cartagena, a Murcia y a Valencia desembocaban directamente sobre el paseo marítimo, con un tráfico de vehículos acrecentado por los aportes de la carretera nacional a Madrid. Además, la configuración morfológica del plano de Alicante en forma radial, con trazos desconexos entre sí, ha condicionado un modelo de desplazamientos centrípeto, con epicentro en la Explanada.

Ha sido la revisión del Plan General de Ordenación Urbana la que ha posibilitado, desde 1987, la desviación de los flujos foráneos de paso a través de la autovía de ronda interior -prolongación de la A-7-, y de los intraurbanos mediante la ejecución de vías interiores de interconexión entre barrios periféricos -Gran Vía, Vía Parque-. Estas actuaciones han aligerado sensiblemente la intensidad del tránsito padecida por el eje



*Figura 2*

*Vista hacia el Sur de la Bahía de Alicante. En primer término el Meliá dispuesto sobre el muelle de Levante del Puerto. Al fondo se observan los aterramientos para la construcción de nuevos muelles por el segmento meridional de la bahía.*

Fuente: Autoridad Portuaria, 1995.

viario litoral y han permitido la peatonalización de la calle que separaba la Explanada del casco urbano, con un diseño armonizador y compatible con la singularidad del mosaico de la Explanada, con la intención de asentar las bases para la instalación de terrazas de restaurantes, cafeterías y salas de fiestas, en un proceso dirigido a dotar de servicios para el ocio la fachada marítima.

No obstante, si bien esa calle anexa ha acabado ocupada casi totalmente por instalaciones de hostelería, el gremio de comerciantes del barrio se ha sentido perjudicado en sus intereses por los condicionantes impuestos a su accesibilidad, así como por la sustitución de esos itinerarios en los hábitos de compra de los ciudadanos, y la aparición de nuevos flujos guiados por esa nueva especialización funcional. Así, desde el cambio en la corporación municipal tras las elecciones de 1995, no han cesado en sus reivindicaciones y solicitud de reapertura al tráfico rodado.

El muelle de Levante ha sido la principal plataforma para el tráfico de mercancías. De esa manera, desde las tres estaciones de ferrocarril de la ciudad se han prolongado terminales que penetraban por el tejido urbano y confluían en la fachada marítima, para acceder a las instalaciones portuarias.

Las necesidades de ampliación de la carretera de Valencia y la primera recuperación de la Playa del Postiguet -único segmento urbano de la playa- provocaron el desmantelamiento de las instalaciones ferroviarias del ferrocarril de La Marina entre el muelle de Levante y la Estación de Dénia, en cuyos terrenos se construyó un paseo ajardinado -el Paseo de Gomis-. De igual manera, se demolieron los dos balnearios que pervivían como modelo anacrónico de uso privativo del litoral.

No obstante, esa primera recuperación fue seguida de un proceso inmediato de privatización espectacular del dominio marítimo-terrestre. En efecto, como ya apuntamos, entre finales de los años 1960 y comienzos de los años 1970, sobre 9.000 m<sup>2</sup> ganados al mar, apoyados en el muelle de Poniente, se construyó un desmesurado aparthotel -Meliá- en régimen de propiedad del suelo -no de concesión pública- tal como la legislación vigente permitía, convertido por su impacto en uno de los más contestados elementos que distorsionan el paisaje urbano<sup>1</sup>.

La revisión del Plan General de 1987 dejó fuera de ordenación la tercera fase del aparthotel, y también la redacción del Plan Especial del Puerto, en propuesta apoyada por todos los grupos políticos, tanto en el Gobierno como en la oposición. No obstante, el cambio de signo político de la corporación municipal y del Gobierno autónomo han introducido divergencias en los acuerdos anteriores y ya se prevé la modificación del Plan Especial del Puerto (PEP) para que esa tercera fase del aparthotel -comprada por el ente Puertos del Estado por 1.800 millones de pesetas, en el proceso global de renovación

---

<sup>1</sup> Son comunes en la prensa artículos y editoriales en su contra con ocasión de redacciones de nuevos planes de ordenación, del calibre de los que siguen: "Como operación inmobiliaria el Meliá fue un éxito. Como secuela urbanística, una joroba crónica en Alicante", "su efecto como señal de identificación urbana es similar a la de una cicatriz en un rostro", "secuela de un pasado de especulación desaforada y benevolencia oficial hacia la piratería del suelo". *Diario Información*, 17-III-96

de la escena del muelle de Levante, y con el respaldo del Ayuntamiento, que aportaría 2.000 millones más de fondos europeos para su rehabilitación y acondicionamiento-, acabe convertida en Palacio de Congresos para la ciudad, en “un marco incomparable, al ser una de las zonas mejor renovadas de la ciudad”, en palabras de un edil municipal<sup>2</sup>.

La contestación ciudadana sigue latente, aireada por los medios de comunicación y capitalizada hoy por los grupos políticos de la oposición (PSOE y IU), que aspiran a que los fondos europeos sean utilizados en la demolición de, al menos, esa tercera fase. Se estima que la recuperación de todo el solar acarrearía un gasto próximo a los 200.000 millones de pesetas, por las plusvalías generadas, aun cuando informes extraoficiales señalan una cantidad de 35.000 millones de pesetas como suficientes para demoler el edificio en su totalidad y recuperar ese espacio para la ciudad. En cualquier caso son cifras inalcanzables y es de prever que el aparthotel siga interponiéndose muchos años más entre la ciudad y el mar, al margen de la construcción o no de un palacio de congresos en uno de sus extremos.

El Plan Especial del Puerto, elaborado en el marco de la revisión del Plan General de 1987, comprende la renovación de la escena de la fachada marítima del casco antiguo alicantino -la ciudad medieval y el primer ensanche extramuros de los siglos XVII y XVIII: el Arrabal de San Francisco- hoy convertidos por su centralidad en el denominado “Corazón de Alicante”. En concreto, el Plan Especial del Puerto conlleva la completa remoción del frente marítimo de la Explanada de España, el denominado Paseo Conde Vallengano o Paseo Marítimo, la apertura al público de buena parte del muelle de Levante -una vez que el tráfico de mercancías ha sido trasladado íntegramente a las nuevas instalaciones portuarias del muelle de Levante-, y la construcción en él de una plaza pública, sobre un aparcamiento público, y la dotación de algunos edificios para locales comerciales y de hostelería. Junto a ello, en la lámina de agua de la dársena interior se ha construido una Marina Deportiva, en realidad un moderno puerto deportivo con 810 amarres y una estación operativa y de servicios, catalogado como uno de los mejores del Mediterráneo.

Sin duda, el Plan Especial del Puerto ha conseguido que un entorno marginal e inaccesible esté completamente urbanizado, cuente con un cuidado diseño estético y sea recuperado para la ciudad. Indudablemente ello ha supuesto de igual manera beneficios para la Autoridad Portuaria de Alicante, para la venta de los amarres del nuevo complejo deportivo y de ocio y, por ende, se hayan visto beneficiados propietarios vecinos y despertados intereses dormidos -o casi muertos- como los del comentado aparthotel, reubicados de la noche a la mañana en primerísima línea de costa, en un entorno renovado y accesible, cuya ejecución no ha estado libre de polémica. En efecto, el Plan Especial del Puerto supuso la demolición del emblemático edificio de la Comandancia de Marina, ubicado en el arranque del muelle de Levante, contra la oposición de un importante segmento de la opinión pública y de la ciudadanía, asumido como estaba el edificio en el paisaje colectivo y en el acervo patrimonial.

---

<sup>2</sup> *Diario Información*, 12-III-96.



*Figura 3*

*El segmento Sur de Bahía de Alicante ha sido área tradicional de expansión de la función industrial y de las propias instalaciones portuarias, con destacados impactos medioambientales y de degradación de la fachada urbana litoral.*

Ahora bien, si la Autoridad Portuaria libera suelo por el muelle de Levante, no cesa de ocuparlo por el muelle de Poniente, debido a su constante expansión hacia el sur por la bahía de Alicante. Ese proceso de reacomodo de la zona portuaria ha permitido el levantamiento de los raíles que, desde la Estación de Madrid, cruzaban la ciudad y se internaban en el muelle de Levante.

Puede decirse que, si bien Alicante ha recuperado parte de su fachada marítima, el segmento frente al centro histórico ha ido perdiendo paulatinamente ese acceso al mar a lo largo de la Avenida de Elche -donde confluyen las carreteras nacionales hacia Cartagena y hacia Murcia-. Se trata de un segmento litoral sujeto a un fuerte proceso de deterioro y a histórico, iniciado con la instalación de los tinglados ferroviarios de la Estación de Murcia en 1887 y, de manera especial, por el fuerte impacto paisajístico y medioambiental ocasionado por la fábrica Cross de abonos, continuado desde 1906 hasta mediados de los años 1970, en que, ya cerrada, fue demolida y convertida en un inmenso solar repleto de escombreras. Al proceso de deterioro ambiental se han sumado la existencia del mayor emisario marino de aguas residuales de la ciudad (con un caudal de



1.000 m<sup>3</sup>/hora) y la contaminación de las aguas del puerto, que por efecto de las corrientes marinas y de la apertura de la bocana repercuten directamente sobre este tramo litoral, eufemísticamente denominado “Playa de Babel”.

La suma de esos efectos nocivos ha generado un rechazo ciudadano a ese sector, que aparece todavía hoy como un vacío urbano entre el centro de la ciudad y los barrios periféricos más alejados de San Gabriel y el Palmeral, asentados también sobre la línea de costa.

Sobre ese segmento litoral convergen ahora algunas propuestas que, aún de forma aislada, pretenden regenerar el entorno. Una de ellas tiene su origen en un acuerdo entre la Autoridad Portuaria de Alicante y la RENFE para actuar sobre las vías en desuso de la Estación de Murcia y dotar a la ciudad de un nuevo parque de 13.000 m<sup>2</sup>, en un proyecto que prevé la rehabilitación de la vieja estación para usos terciarios. No obstante, tanto la Autoridad del Puerto como RENFE y el colectivo de agentes transitarios siguen reivindicando el mantenimiento del acceso por ferrocarril al puerto como garante de su función comercial. A ello se une la crítica de la pretendida orientación hacia el uso deportivo y residencial de las nuevas inversiones en el puerto. La ubicación en ese entorno de la Oficina para la Armonización del Mercado Interior (OAMI), por delegación de la Unión Europea, ha de suponer otro impacto favorable en el proceso de renovación de esa fachada marítima. Junto a todo ello, el Ayuntamiento promociona el área como espacio residencial, donde se desarrollan urbanizaciones en edificación abierta, tanto en bloques exentos como en manzanas cerradas, con superficies de aparcamiento, instalaciones deportivas y de recreo. En este proceso ha sido precisa la erradicación de los depósitos que posee la Compañía Logística de Hidrocarburos (antigua CAMPSA) en la zona portuaria, por acuerdo entre la compañía, la Autoridad Portuaria, el Ayuntamiento y la Conselleria d’Obres Publiques firmado en 1995, aunque todavía sin ejecutar.

En ese entorno pervive un asentamiento industrial de muy baja calidad, sumamente degradado, con parámetros propios de infraindustria y chabolismo industrial, que ha ganado, empero, espectaculares rentas de situación por su ubicación céntrica. Necesariamente los procesos de renovación emprendidos han de repercutir sobre él y proceder a su recuperación e integración urbana.

## **LAS PROPUESTAS DEL CLUB DE INVERSORES PARA EL SEGMENTO SUR DEL LITORAL**

Precisamente sobre ese segmento litoral más degradado se han desarrollado las iniciativas más integradas y de mayor envergadura de las experimentadas en Alicante. En efecto, en el año 1989 un grupo de empresarios alicantinos constituían una Sociedad de Desarrollo Regional para “aportar recursos económicos y humanos para la promoción, impulso, gestión, coordinación, participación y realización de toda clase de acciones y empresas de desarrollo regional”<sup>3</sup>. Resultado de ese empeño fue la realización de un

---

<sup>3</sup> SALA BELLÓ, V., “Presentación”, *El Triángulo Alicante, Elche, Santa Pola*, Alicante, 1993



*Figuras 4 y 5.*

*Propuestas auspiciadas por el Club de Inversores de Alicante para la renovación de la fachada marítima del tramo Sur de la Bahía de Alicante.*

Fuente. Vegara, A. El triángulo, 1993.

ambicioso proyecto que sirviera de acicate para la atracción de inversiones en instalaciones de nuevas tecnologías y diversificadoras del tejido industrial, que debía concretarse en un espacio ubicado en el interior del triángulo pergeñado por los municipios de Alicante, Elche y Santa Pola.

En concreto, la fachada marítima de Alicante vería renovada su fisonomía por la instalación del denominado “Parque de actividades innovadoras del Mediterráneo” y el “Paseo Marítimo de Calabarda”, insertos ambos en el segmento degradado del sur de la Bahía de Alicante.

La primera propuesta supone la consolidación de un espacio para el desarrollo de actividades económicas sofisticadas, con un potente equipamiento complementario universitario, de investigación, administrativo, comercial, deportivo y cultural, con la finalidad de configurar una nueva “área de centralidad en el contexto regional”<sup>4</sup>. El diseño se apoya en el recinto ferial Firalacant, el aeropuerto internacional y un entorno de humedales -las salinas de Agua Amarga- sobre el que gravitan diversas iniciativas tendentes a su recalificación y ocupación: bien por parte de las propuestas del parque tecnológico, bien por la construcción de una marina, lo que ha suscitado el recelo y las críticas de la ciudadanía.

El Paseo Marítimo supone recuperar para el dominio público un litoral marginal, fuertemente antropizado por los aterramientos de la zona portuaria, por los terraplenes del ferrocarril de Murcia -con un trazado justo sobre el borde del mar-, y la nueva barrera interpuesta por la autovía que constituye el acceso sur de la ciudad. En definitiva, el litoral se presenta hoy fuertemente “artificializado”, de difícil acceso y con un elevado grado de contaminación en las aguas. La propuesta pretende restaurar ambientalmente esta franja y poner en valor este enclave para uso terciario y residencial, integrado en el tejido urbano de Alicante y convertido en eje vertebrador de las demás propuestas del triángulo<sup>5</sup>.

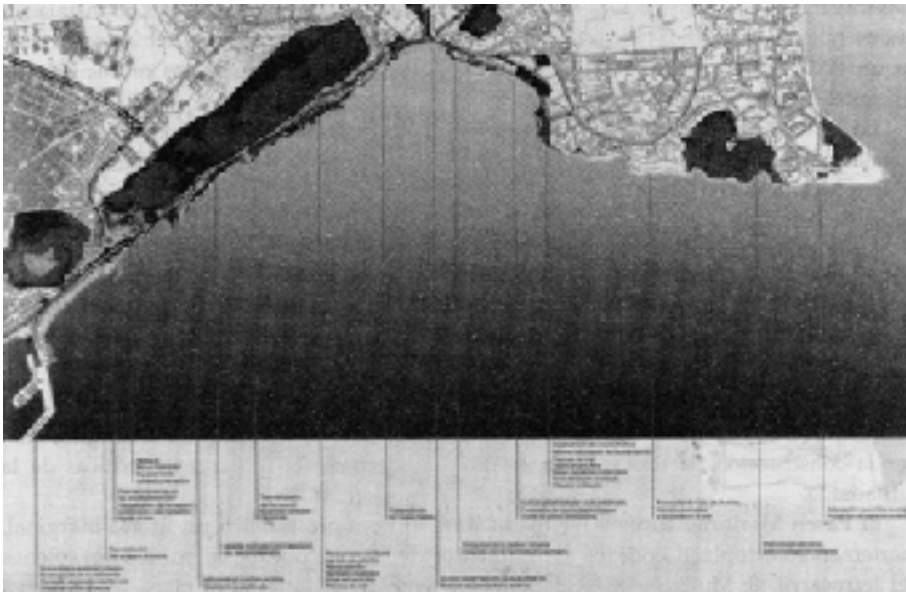
Tales consideraciones no son, por el momento, más que proyectos de investigación urbanística, que recibieron el tibio respaldo de las Administraciones municipales y autonómica y, en muchos casos, el recelo de buena parte de la ciudadanía ante el temor a la existencia de intereses especulativos subyacentes.

Ello unido a la dinámica económica experimentada por el País desde que se hizo la propuesta, y a los vertiginosos cambios en los poderes públicos (elecciones generales en 1993 y municipales y autonómicas en 1995), seguidos de nuevos escenarios políticos y diferentes y contrastados puntos de vista, han frenado las iniciativas del Club de Inversores, y hoy se asiste a una fase de cierta decepción y desconcierto al respecto.

---

<sup>4</sup> TALLER DE IDEAS, “El Parque de actividades innovadoras del Mediterráneo”, *El Triángulo*, Alicante, 1993, pp. 197-207.

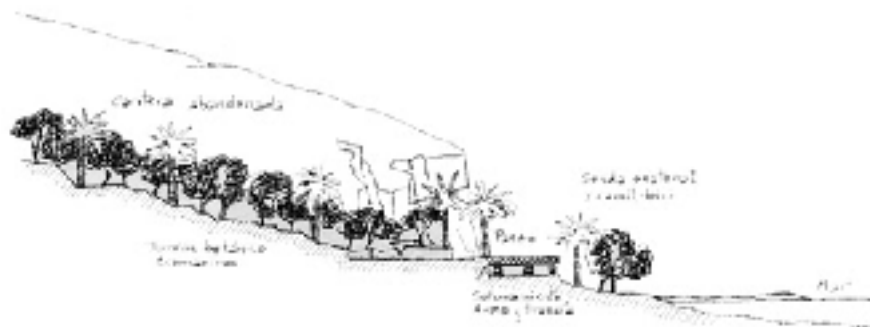
<sup>5</sup> TALLER DE IDEAS, “El Paseo Marítimo de Calabarda”, *El Triángulo*, Alicante, 1993, pp. 209-217.



*Figura 6*

*Propuesta del Ayuntamiento para la ordenación del segmento Norte de la Bahía de Alicante. Destaca la construcción de un paseo ajardinado a lo largo de toda la costa y la dotación de parques litorales.*

Fuente: Ayto. de Alicante, 1994.



*Figura 7*

*Perfil de la propuesta de ordenación del segmento Norte de la Bahía de Alicante, donde destaca la ocupación "verde", con un parque litoral, de infraestructuras y espacios industriales abandonados.*

Fuente: Ayto. de Alicante, 1994.

## **LAS PROPUESTAS DEL AYUNTAMIENTO PARA EL SEGMENTO NORTE DEL LITORAL**

La corporación municipal, que había iniciado los procesos de recuperación del segmento urbano litoral, propuso en vísperas de las elecciones de 1995 un nuevo proyecto de ordenación del segmento litoral extendido entre el muelle de Levante y el Cabo de las Huertas, al Norte de la ciudad.

Se trata de un entorno fuertemente afectado por la ocupación indiscriminada de la franja marítimo-terrestre por residencias turísticas, que ha conllevado en la práctica la privatización de un tramo litoral de 8 km, donde se suceden edificios fuera de ordenación urbana, encima mismo del mar -afectados en sus cimientos por la erosión marina-, artificialización del litoral mediante una sucesión de pequeños espigones, que pretenden mitigar el embate de las olas y generar minúsculas calitas de arena, un puerto deportivo y otro con sus espigones paralizados por un proceso interpuesto por el propio Ayuntamiento, junto con el fuerte impacto ocasionado por una autovía y un ferrocarril (Dénia) que surcan el litoral. Tales elementos, caóticos en su configuración y desmesurados en sus proporciones, han contribuido a degradar un entorno natural, que padeció la ocupación turística más salvaje, propia de los años del desarrollismo.

La pérdida de los gobiernos municipal y autonómico acabó con la efímera vida de esta interesante propuesta, sin duda necesaria para la renovación de esa fachada turística notablemente degradada y hoy poco atractiva e, incluso, rechazada por la ciudadanía.

## **CONCLUSIONES**

El cambio de percepción de la función económica asignada al mar ha sido el desencadenante de los cambios experimentados en la fachada marítima de Alicante. El tránsito de una ciudad mercantil a otra de servicios ha supuesto la mutación de los usos del suelo en la franja litoral: del desarrollo de actividades industriales y de almacenamiento, causantes de un entorno degradado, se ha pasado a una paulatina recuperación para usos terciarios y residencial de lujo, seguida de importantes operaciones especulativas, de las que no son ajenos el propio Ayuntamiento, la Autoridad Portuaria de Alicante y la iniciativa privada.

En ese sentido, la inexistencia de criterios uniformes en las corporaciones municipales, y la dificultad de intervenir sobre un ámbito que afecta al planeamiento municipal, y por ello a la acción pública, a los intereses privados, y al ente público Puertos del Estado, supone la existencia de múltiples intereses a menudo enfrentados, como ocurre con cierta frecuencia entre las actuaciones del puerto y los intereses de la ciudad.

No obstante, acuerdos entre todas las partes han permitido notables operaciones de renovación urbana y recuperación de la franja litoral, como el retranqueo y desmantelamiento de los tendidos férreos, la ejecución del Plan Especial del Puerto consensuado, la apertura de nuevos espacios públicos en terrenos antes de uso restringido,

la ejecución de un nuevo puerto deportivo y sus anexos de calidad, que han sentado las bases de la recuperación de la fachada marítima frente al centro histórico.

Muy distinta es la situación del segmento litoral del sur de la ciudad, aquejado de múltiples impactos paisajísticos y medioambientales, con una morfología desgajada, sobre el que ha comenzado a actuarse de forma puntual, y donde se ha desarrollado la propuesta del Club de Inversores.

No obstante, deberá ser un nuevo P.G.O.U. el que aborde de manera decidida la regeneración e integración urbana de ese tramo de la fachada marítima de Alicante. Por otro lado la ubicación de las funciones urbanas y las relaciones sociales entre los diferentes municipios vecinos, han consolidado un área metropolitana que obliga a considerar en el análisis y diseño de las actuaciones a todos los municipios litorales, desde El Campello hasta Santa Pola, para conseguir un tratamiento homogéneo, coherente y sin rupturas.

## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- AUTORIDAD PORTUARIA (1995), *Plan Especial del Puerto de Alicante*, Alicante.
- AYTO. ALICANTE, (1995), *Alicante ciudad abierta al mar*, Propuesta de ordenación de la Bahía de Alicante, Alicante.
- BOHIGAS, O., (1986), *Reconstrucción de Barcelona*, Madrid, MOPU, 201 pp.
- OFICINA MUNICIPAL PARA LA REVISIÓN DEL PLAN GENERAL (1985), *Transformemos Alicante*, Alicante, Ayto. Alicante, 84 pp.
- RAMOS HIDALGO, A., *Evolución urbana de Alicante*, Alicante, Inst. J. Gil-Albert, 323 pp.
- VEGARA, A., (1993) *El Triángulo Alicante, Elche, Santa Pola*, Alicante, Club de Inversores, 274 pp.