

PERCEPCIÓN Y PLANEAMIENTO URBANO EN ALICANTE

GABINO PONCE HERRERO
JUAN MANUEL DÁVILA LINARES
ANTONIO RAMOS HIDALGO
Universidad de Alicante

En 1985 la Oficina Municipal para la Revisión del Plan General de Ordenación Urbana de Alicante sorprendió a los ciudadanos con la publicación del opúsculo *Transformemos Alicante*. En él se daba un aldabonazo a las conciencias alicantinas, hartas y satisfechas del aspecto urbano heredado del desarrollismo de los años 1960 y 1970, décadas cruciales en el proceso de conversión de una plácida ciudad mediterránea, con modestas manifestaciones comerciales y burguesas, en una “moderna” capital de servicios para una dinámica provincia industrializada, y en destino turístico litoral destacado.

El trabajo de los técnicos municipales suponía el primer intento serio por incorporar la participación ciudadana en la elaboración de las nuevas normas urbanísticas: debía ser “un Plan participado por la Ciudad”¹. En este sentido, la obra de presentación de la Revisión del Plan estaba claramente inspirada en las teorías behavioristas y recogía la preocupación sobre la calidad del medio ambiente urbano, expresada por los urbanistas y planificadores desde los años 1960, y en concreto el interés por introducir en el análisis nuevas vías más ricas de observación de la realidad urbana, con la finalidad de recoger la imagen vivida de la ciudad. Aparecen así plasmadas en la presentación las expresiones

¹ OFICINA MUNICIPAL PARA LA REVISIÓN DEL PLAN, *Transformemos Alicante*, Ayto. Alicante, 1985, 84 pp., p. 55

literarias y pictóricas sobre Alicante debidas a destacados artistas locales y foráneos para ofrecer, en fin, la plasmación plástica de la imagen afectiva y simbólica de la ciudad.

Sin embargo, en el desarrollo posterior de la Revisión del Plan, la participación ciudadana, que podía haberse beneficiado de un completo análisis que abordara los marcos urbanos de la vida cotidiana, a partir de una amplia encuestación con los métodos propios de la Geografía de la Percepción, quedó relegada, como en otros casos, al exiguo beneficio de la obligada “exposición pública” y recepción de alegaciones.

De esa manera, la interpretación de la ciudad sobre la que iba a actuarse quedó circunscrita al enfoque del equipo redactor de la Revisión del P.G.O.U. Los análisis sobre la calidad de vida, carencias de la ciudad y estrategias espontáneas de los grupos humanos en relación con el territorio urbano, con ser rigurosos, fueron elaborados bajo el punto de vista de un reducido equipo técnico. Las propuestas y soluciones se vieron necesariamente influenciadas por la filosofía del equipo de gobierno municipal y, en algún contado caso, por las preferencias estéticas y formales de algún edil con destacado peso, contestadas por el resto de la ciudadanía.

Por último, la participación ciudadana, como era de esperar, respondió más a motivos puntuales de afecciones concretas que a un verdadero interés por el modelo de ciudad propuesto². A fin de cuentas, la participación ciudadana, como ocurre en la mayor parte de los casos, queda limitada a la presentación de alegaciones que afectan a particulares, sin que llegue a darse una interpretación global de la forma urbana propuesta ni de las interacciones previsibles, algo para lo que probablemente muy pocos ciudadanos estén capacitados o formados. Por otro lado, cuando existen asociaciones organizadas (sindicales, de vecinos, deportivas u otras), la participación queda con frecuencia reducida a la celebración de reuniones en las que los técnicos exponen y justifican sus diseños ante abrumados vecinos. Sólo algunos destacados agentes sociales con intereses en el mercado del suelo y en la promoción urbanística consiguen con éxito interpelar, litigar, negociar y, en fin, participar activa y verdaderamente en la planificación urbana, bien que siempre desde puntos de vista sesgados y con intereses particulares.

En este sentido, Oliva Espallardo ha señalado la escasa respuesta general del ciudadano a las llamadas de la Administración municipal, pese a las facilidades prestadas, de forma que cuando el ciudadano de a pie no acude, “esos actos participativos pierden sentido y se convierten en puros trámites administrativos”³, se cumplen las obligaciones impuestas de hacer partícipes a los ciudadanos, pero todo queda en un mero trámite con escasa o nula repercusión en el diseño de la ciudad. Este mismo autor señala el desconocimiento de la existencia y finalidad de los planes de ordenación urbana como aspecto destacado en la escasa respuesta de la ciudadanía. En este sentido, los resultados de la encuesta practicada en Alicante son coincidentes: sólo el 38% declaró conocer que existían

² Con el que estamos conformes en líneas generales.

³ OLIVA ESPALLARDO, J., “Participación ciudadana y gobierno municipal en el planeamiento urbano”, *Actualidad y futuro de los espacios urbanos*, Alicante, Dpto. de Geografía Humana, Universidad de Alicante, 1991, pp. 43-63.

normas por las que se regula el crecimiento urbano, pero de esas respuestas tan sólo el 7% supo concretar que tales normas son las recogidas en el plan general de ordenación urbana.

En definitiva, pese al prometedor arranque de la Revisión y pese a los deseos de hacer partícipes a los ciudadanos de las reformas y proyectos a emprender, puede decirse que, como es común en estos casos, las nuevas propuestas urbanísticas fueron elaborados por un reducido equipo de técnicos, sobre la base de la ciudad objetiva, del planeamiento geométrico, con una clara consideración economicista. De ella se derivan conclusiones y propuestas donde se deja sentir el diferente grado de sensibilidad social que introduce el sesgo político del equipo de gobierno municipal, y donde se “cuelan” alteraciones introducidas por unos pocos grupos de presión bien informados respecto a las repercusiones de la redacción de unas nuevas normas urbanísticas.

Si bien esos trabajos y los enfoques metodológico y político en que se inspiraron suponen un claro avance respecto a las pautas seguidas con anterioridad, parecen sin embargo insuficientes por cuanto siguen apoyándose en el análisis de la ciudad objetiva y porque, en definitiva, la ciudad se planea por unos pocos para el conjunto de la ciudadanía; las ideas y reflexiones de unos técnicos para beneficio (o perjuicio) de la colectividad, la imagen de la ciudad nueva se impone desde arriba hacia abajo. Se margina el protagonismo de la percepción sensorial, del conocimiento existencial de la ciudad y, con ello, queda sesgado el conocimiento del medio ambiente urbano: se conoce la plasmación física de la ciudad, el plano geométrico, pero se ignoran los aspectos inherentes a ese medio que guían la relación entre el ciudadano y la urbe en que habita y que condicionan en gran medida su comportamiento. La imagen de la ciudad no fluye en definitiva desde la base hacia los técnicos.

LA PERCEPCIÓN CIUDADANA COMO INSTRUMENTO DE PLANEAMIENTO

Dado que los análisis sobre la imagen percibida y vivida de la ciudad quedan todavía hoy muy lejos de su incorporación sistemática a los trabajos de planeamiento urbano, hemos querido trazar esta aproximación, elaborada desde una perspectiva medioambientalista, voluntariamente opuesta a la libertad estética de los diseñadores urbanos. Se pretende recoger la imagen que proyecta cada uno de los diferentes elementos que configuran la morfología urbana, para resaltar el papel y la validez de este tipo de análisis en los procesos de planeamiento urbano.

El método seguido ha consistido en una amplia labor de encuestación, con más de doscientas encuestas, efectuadas bajo el criterio de que permitiesen entresacar la imagen de la ciudad percibida por un amplio y variado colectivo de ciudadanos, en la medida de lo posible acordes con los rasgos generales de la población en su conjunto. Así, pese a la insuficiencia del valor muestral, la encuesta fue realizada siguiendo una distribución normal entre hombres y mujeres y por grupos de edades, teniendo en cuenta, además, los diferentes niveles culturales propios de un colectivo urbano y, por ende, la desigual visión de la ciudad forjada en cada individuo conforme al lugar -barrio- en el que

reside. Se ha buscado valorar la capacidad estructurante de los diferentes elementos urbanos, su legibilidad y potencialidad como aspectos de referencia y significación de los espacios urbanos. Se ha indagado sobre la relación afectiva del ciudadano con su medioambiente urbano, para descubrir problemas y carencias. No obstante, en esta comunicación se recogen sólo aquellos aspectos más directamente relacionados con el planeamiento.

LA IDEA DE CIUDAD Y EL PLANEAMIENTO URBANO EN ALICANTE

Como va dicho, el ciudadano halla limitada su participación en el diseño de su ciudad por la conjunción de aspectos inherentes a su propia percepción del entorno urbano y de otros factores externos. Salvo para unos pocos expertos, para el común de sus habitantes la ciudad es concebida como un sistema de relaciones jerarquizado por los conductos y elementos que permiten la satisfacción de las funciones básicas: el trabajo, la residencia y la relación social, aspectos todos ellos cambiantes y diversos conforme con las trayectorias vitales individuales.

La ciudad de Alicante no tiene forma ni límites percibidos. Excepción hecha del omnipresente borde marítimo, reflejado en todos los mapas mentales y descripciones, los demás confines urbanos pierden significación y apenas son percibidos. Las nuevas formas de periurbanización han contribuido a esas carencias de márgenes y, de hecho, en el subconsciente colectivo han quedado marcado algunos límites -por lo demás siempre imprecisos- hoy día plenamente integrados en la gran mancha urbana, como son los barrios de Los Ángeles, de La Florida y de San Gabriel, construidos en décadas pasadas sobre suelos claramente extraurbanos.

Más indefinida resulta la percepción del distrito desarrollado en las playas de La Albufereta y de San Juan, pertenecientes al municipio, y hoy en pleno proceso de integración urbano. Pese a constituir un barrio a todos los efectos, con una población estable considerable, dotada de todos los servicios propiamente urbanos (transporte público, recogida de basuras, colegios, instituto, etc.), pervive en la conciencia colectiva su ubicación alejada y, sobre todo, su especialización funcional turística, derivada de su cuantioso parque inmobiliario para el ocio estival de foráneos y de los propios ciudadanos de otros barrios de Alicante.

Estos distritos playeros han sido relegados en general del concepto de lo que constituye la ciudad de Alicante -debe sumarse también Urbanova, urbanización más modesta y verdaderamente desligada de las funciones urbanas-, olvidados en el trazado de los planos mentales y, con frecuencia, separados por la interposición de elementos percibidos como límites de la ciudad: los barrios de Vistahermosa, San Gabriel o El Palmeral.

Podría concluirse a este respecto que la imagen de la forma de la ciudad resulta poco definida, que el único límite claramente percibido es el borde marítimo y que la discontinuidad en el tejido urbano entre la ciudad consolidada y los distritos playeros limita su aceptación como partes integrantes de la urbe.

El planeamiento anterior es responsable en cierta medida de esa disociación. La

Revisión del Plan que se analiza responde a esta cuestión incorporando el diseño de un gran eje estructurador, la Vía Parque, de alta capacidad con intersecciones a nivel, que potenciará la accesibilidad y pondrá en valor los intersticios hoy vacíos.

Por otro lado, el trazado de la autovía que circunvala toda la ciudad por el interior (prolongación de la A-7), se ha convertido en el nuevo límite, cada vez más percibido, del área urbana, aun cuando en su interior quedan enormes áreas de suelo no ocupado. Se perfila así en el subconsciente ciudadano una nueva forma urbana, definida como un semicírculo apoyado sobre la línea del mar, cuando hasta ahora los planos mentales pergeñaban ejes radiales centro-periferia: todo ello tiene que ver con la incorporación de nuevos hábitos de comportamiento, en este caso de transporte, condicionados por esas estructuras viarias y por las preexistentes.

LAS PARTES DE LA CIUDAD

A mediados del siglo pasado la ciudad derrumba sus murallas y traza un Ensanche ortogonal, de calles paralelas y perpendiculares a la línea de costa. No obstante, tramitado con escaso interés municipal, el Ensanche no llegó a funcionar y las distintas promociones de viviendas se expandieron por su periferia, buscando suelo más barato y menores, o ninguna, exigencias urbanísticas⁴. Tal dinámica ha pervivido hasta los años 1970, cuando todavía la mayor parte de las promociones inmobiliarias se ceñían al exterior del perímetro de suelo urbanizable para eludir las normativas, mientras el Ensanche acababa ocupado por instalaciones industriales y de almacenamiento, generando un paisaje industrial e insalubre en lo que debió ser el centro urbano.

En esas circunstancias, los barrios periféricos se han yuxtapuesto sobre carreteras de acceso, configurando un plano tentacular, un tejido urbano roto, que gravita sobre un centro poco desarrollado, que sólo ha sido valorado desde los años 1970, sustituyendo edificios fabriles por otros con funciones residencial y de servicios, hasta convertirse en los años 1990 en el verdadero centro comercial, de negocios y administrativo de la ciudad.

Precisamente son esas funciones las que el ciudadano identifica con el distrito Centro y por ello queda rebajada su percepción como “barrio”, concepto al que se le asigna una mayor relevancia de la función residencial, y ello pese a que el Centro constituye el ámbito urbano más densamente poblado. También son relegados u olvidados, al identificar los barrios alicantinos, los distritos urbanos con importante presencia de actividades industriales.

En consecuencia, podría concluirse que el barrio es percibido como el entorno donde predomina la función residencial, mientras que la conjunción de otros usos -terciario o industrial- aminora la identificación de esos espacios con el concepto. Además, el barrio contiene una fuerte carga emotiva y existencial (el lugar donde se ha nacido, se ha vivido, se reside y se establecen las relaciones sociales) que el ciudadano no percibe en

⁴ VARELA, S.; CALDUCH, J., *Guía de Arquitectura d'Alacant*, Alicante, CSI., 2 tomos, t. 1, p. 65

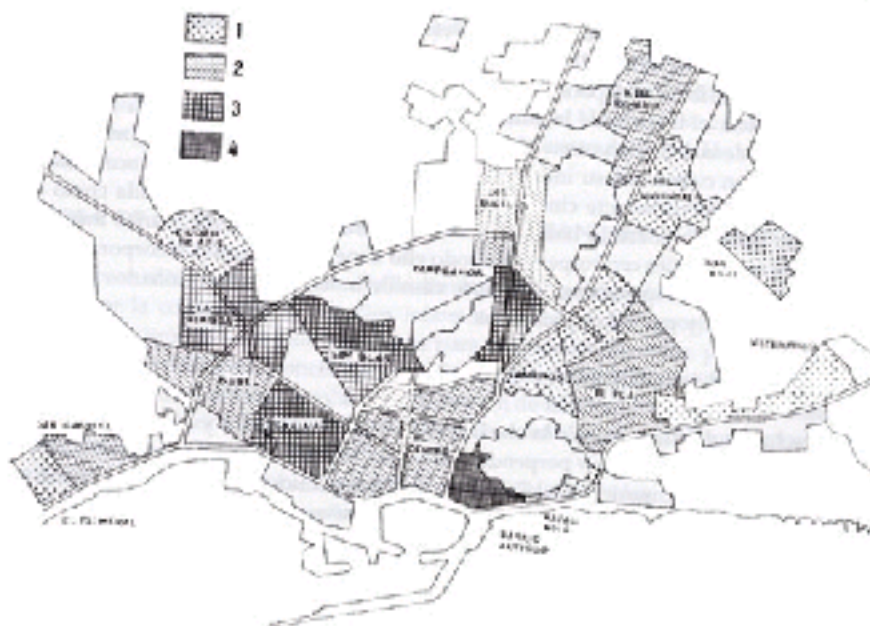


Figura 1
Barrios.

los distritos urbanos más comunes y con mayor peso de las funciones económicas y administrativas.

Se explica así la mayor identificación con la idea de barrio de los distritos periféricos, que incluso han profundizado en su singularidad adquiriendo usos y costumbres propios (manifestaciones culturales y festivas propias, signos de identidad colectivos). De igual manera se comprende mejor la fuerte identificación del casco antiguo con la idea de barrio, como entorno periférico al Centro, por su valor histórico y cultural asumido por todos los alicantinos como valores patrimoniales, y por acoger en su seno destacadas funciones de ocio y relación social.

Las anteriores actuaciones urbanísticas en materia de equipamiento y dotaciones reforzaron esa visión de un centro saturado y unos barrios infradotados. Así, en la encuesta, el 57% señaló como principales ventajas del Centro la oferta de comercios y de servicios, y el 19% precisamente la concentración espacial de esas ofertas. Ahora bien, los inconvenientes recogidos se derivan de los mismos aspectos señalados como favorables: el 57% indicó como principal problema la congestión de tráfico y la carencia de aparcamientos y el 43% hizo hincapié en la contaminación (atmosférica, sonora y suciedad en

general). De esa manera, el grado de satisfacción de la ciudadanía con el Centro se repartía de igual manera que las ventajas e inconvenientes percibidos en él: el 46% estaba satisfecho con su imagen y el 45% no lo estaba.

Frente a esa división de criterios frente a un espacio común, el grado de satisfacción respecto al barrio en que se reside se eleva hasta el 75%, pese a que todos los encuestados eran conscientes de los inconvenientes y desventajas de sus barrios: en las preguntas con doble respuesta, el 59% señaló que su barrio era sucio, el 50% que resultaba inseguro, el 49% que era aburrido, el 44% que no contaba con suficientes servicios, el 38% que no disponía de suficientes comercios y el 31% que era ruidoso. Sin embargo, pese a ello, el 85% señalaba que su barrio era agradable, el 84% que era bonito y el 69% que era tranquilo.

En este sentido, el programa de la Revisión del Plan se asigna como objetivos la corrección de la segregación espacial y social, la fijación de usos residenciales en áreas centrales, la mejora de equipamientos colectivos, de transporte y de servicios en las periferias y, lo que parece especialmente relevante, la ejecución de vías de ronda, entre las que sobresalen la Gran Vía y la Vía Parque, rescatadas del primer P.G.O.U. de 1956 y nunca ejecutadas, que permitirán la comunicación de los diferentes sectores periféricos entre sí, sin tener que acceder a través del Centro como todavía hoy ocurre en algunos casos.

Por otro lado, numerosos barrios de la ciudad apenas han sido identificados, o no lo han sido en absoluto. En concreto, los encuestados han señalado con diferentes niveles de percepción sólo 17 barrios de los 43 en que se divide administrativamente la ciudad. Quiere ello decir que existen espacios urbanos difícilmente identificables y escasamente percibidos, sin duda por la ausencia de elementos que pudiesen introducir singularidades y nexos de identificación, papel que pueden desempeñar las dotaciones como mercados de barrio, servicios administrativos, culturales, espacios deportivos y de ocio y, en fin, ámbitos para la relación como son los espacios abiertos: plazas y parques.

Pero también la iniciativa privada puede asumir ese papel: Rapoport señala cómo una zona residencial con espacios abiertos de calidad puede constituirse fácilmente en un espacio simbólico⁵, y como éste puede alcanzar la categoría de espacio significativo, romper la atonía del planeamiento y llegar a convertirse en un *medioambiente urbano percibido*, esto es, desencadenante de un mecanismo esencial que relaciona a los ciudadanos con su entorno; del mismo modo puede llegar a convertirse en un *entorno expresivo*, por cuanto es capaz de transmitir sensaciones o significados simbólicos e influir en las conductas ciudadanas (atracción, preferencias residenciales, niveles de satisfacción). De igual manera, la “re-creación” de un medio urbano singular puede constituirse en un entorno *adaptativo e integrativo*, conforme con su potencialidad para favorecer actividades, fomentar la relación e integrar socialmente a los ciudadanos, frente a la inhibición, el desarraigo y la segregación inherentes al planeamiento tradicional en las periferias.

⁵ RAPOPORT, A., *Aspectos humanos de la forma urbana*, Barcelona, Gustavo Gili, 1978, p. 28.

En este sentido ha funcionado de manera eficaz la construcción de un parque de calidad en el Barrio El Palmeral, sobre un entorno degradado, que ha recuperado para el acervo ciudadano un espacio antes no percibido o identificado con sensaciones de rechazo, a la vez que contribuirá a redotar de atractivo el barrio para las inversiones privadas.

LOS ELEMENTOS DE REFERENCIA INTERNOS

El hecho de que los comportamientos estén más directamente relacionados con los mapas cognitivos que con los mapas objetivos⁶ transfiere una destacada importancia a los elementos que sirven de referencia en las dinámicas urbanas. En Alicante, la encuesta puso de manifiesto una relación de 67 hitos con capacidad expresiva, en los que la ciudadanía apoya la construcción de sus mapas mentales.

Al margen de la importancia concedida a cada uno de ellos, pueden clasificarse, como sigue, por tipologías conforme a su naturaleza y función:

naturaleza del hito	nº
servicios públicos	14
dependencias de la Administración	12
infraestructuras	7
edificios del patrimonio público	6
comercios significativos	5
edificios del patrimonio de la Iglesia	4
edificios del patrimonio privado	4
hoteles	4
bancos y oficinas de crédito	4
elementos de la Naturaleza	3
instalaciones deportivas	3
monumentos	1
total	67

Como se observa, son los hitos dotados de una función específica los más utilizados como elementos de referencia urbana y, entre ellos, destacan sobremanera los referidos a la función pública, y a que son lugares por donde todo ciudadano pasa en algún momento de su vida (centros de enseñanza, hospitales, mercados), o donde por fuerza se ve obligado a acudir con frecuencia dispar (oficinas de la Administración). Algunas infraestructuras, independientemente de su función específica, ejercen también una función simbólica y de referente, como son las estaciones terminales de pasajeros (de ferrocarril y autobuses), el propio Puerto de Alicante y el moderno puente de la Gran Vía sobre el tendido férreo.

⁶ RAPOPORT, A., 1978, ob. cit., p. 126.



Figura 2

Entre los comercios, sólo los grandes almacenes alcanzan expresividad suficiente. Se trata, además, de establecimientos pertenecientes a cadenas de ámbito estatal y, por ello, son referentes urbanos también en otras ciudades.

El patrimonio edilicio se halla en su conjunto bien representado con 14 hitos: 6 de ellos de propiedad pública (los castillos, la Plaza de Toros, la antigua Casa de Socorro, la fábrica de tabacos y el Teatro), 4 edificios de la Iglesia y otros tantos de carácter privado (inmuebles) destacados por su diseño singular: la Torre Provincial (el edificio más alto de la ciudad en su momento), la Casa Carbonell (emblemático edificio casticista de principios de siglo), el edificio de Representantes (también el de mayores dimensiones en su momento) y el denominado popularmente “la Pirámide”, retenido en las mentes por su llamativo diseño.

Hoteles, oficinas de crédito, retazos de la Naturaleza en el entorno urbano (playas, montes) e instalaciones deportivas constituyen la última categoría significativa de acuerdo con el número de sus integrantes. En este sentido, llama la atención la escasa representatividad otorgada a los escasos monumentos radicados en Alicante: el mencionado lo es, en todos los casos, precisamente por lo controvertido de su diseño y escasa aceptación ciudadana (Monumento a la Libertad de Expresión).

El plano adjunto recoge la carga expresiva de cada uno de esos hitos. Los más destacados son la Estación de Madrid, la Plaza de Toros, el Castillo de Santa Bárbara y el Puerto, vértices de un cuadrilátero donde se integra el distrito Centro y, con él, el resto de referencias menores, entre las que sobresalen los comercios y los servicios públicos con mayor funcionalidad y capacidad de evocación: Ayuntamiento, Palacio de la Diputación, Mercado Central y Estación de Autobuses. De ello se concluye la necesidad de incluir en el planeamiento elementos de referencia no exclusivamente ornamentales. Antes al contrario, parece que los hitos con una función específica atraen más la atención y fijan mejor los itinerarios urbanos: la gente se orienta de acuerdo con los centros de actividad y usa caminos que les llevan a ellos⁷.

LAS SENDAS Y LOS NODOS EN ALICANTE

En los planos se observa el marcado carácter tentacular de las vías de tránsito más utilizadas y, por ello, percibidas en Alicante. Los antiguos caminos hacia Murcia, Madrid, Alcoy y Valencia, devenidos en carreteras y autovías, son los verdaderos espinazos en los que descansa una trama viaria secundaria apenas reflejada en los mapas mentales. Esos grandes ejes convergen en el centro urbano, donde se establece un claro circuito que lo envuelve e intercomunica a las vías rápidas periferia-centro.

En el interior de ese circuito, sobre un espacio físico que se concreta a grandes rasgos en el Ensanche -el distrito Centro-, esto es, en el centro de servicios, comercial y de negocios de la ciudad, los itinerarios se articulan merced a dos grandes ejes: Avdas. Estación-Alfonso X, paralelo a la línea de costa, y Avdas. Marv-Soto-Gadea, perpendicular a la misma, que se interseccionan precisamente en el mayor nodo de la ciudad, la Plaza de los Luceros, impresionante círculo -rotonda- diseñado en el corazón ortogonal del Ensanche.

En general, de la lectura del plano se desprende que los ciudadanos se trasladan desde la orla de barrios periféricos hacia el centro por unos itinerarios comunes coincidentes y sin alternativas. Existe pues una red primaria desde el punto de vista cognitivo, a la que se recurre sin otra solución desde la red secundaria para los trayectos más largos, origen de un sinfín de situaciones congestivas. Precisamente, los principales nodos son los que articulan los cruces entre ese cinturón de ronda en torno al centro con los ejes radiales periféricos.

A ese esquema de vectores periferia-centro sólo escapa, significativamente, la notable identificación del recién inaugurado tramo de la Gran Vía, que une las carreteras de Madrid y Alcoy y se presenta como destacada alternativa al modelo de desplazamientos más habituales en Alicante.

Una vez en el centro, las alternativas a los desplazamientos aumentan. La red de sendas se hace más densa conforme con el rango comercial de cada una de las calles del Ensanche y del sector urbano denominado, por su función comercial, "Corazón de

⁷ RAPOPORT, A., 1978, ob. cit., p. 146.



Figura 3.
Sentidas.

Alicante”: calles Pascual Pérez, San Francisco, Gerona, Castaños, Navas y otras con altas concentraciones de pequeños comercios.

De ellos se desprenden las siguientes conclusiones:

- Existe un centro bien conocido por la mayor parte de los encuestados, precisamente por sus características de lugar común a toda la ciudadanía, circunstancia que se debe a su carácter de espacio donde convergen actividad económica-administrativa y actividad lúdica y de relación. Esto es, se trata de un ámbito de “actividad” frente a los espacios vacíos de esa actividad en las periferias.
- El medio de transporte condiciona claramente la percepción del espacio. Desde cada uno de los barrios periféricos los desplazamientos hasta el centro se realizan en vehículo propio o en autobús, lo que obliga a seleccionar los conductos más apropiados, las vías rápidas -carreteras- en las que se apoyan esos barrios. De esa manera, los itinerarios son limitados y coincidentes. Por el contrario, en el centro las dificultades de moverse con automóvil, la carencia de aparcamientos y

- las distancias cortas disuaden del empleo de medios de locomoción motorizados e invitan a realizar andando los itinerarios. A ello contribuye la peatonalización de algunas calles del Corazón comercial, medida harto discutida por los propios comerciantes que la perciben, por el contrario, como un freno a la accesibilidad. Esa diferencia en los desplazamientos provoca diferentes niveles de percepción en los ciudadanos: los peatones adquieren mayor conciencia de los lugares, de sus significados y posibilidades, que los automovilistas o usuarios de transportes públicos, que se mueven a mayores velocidades y condicionados por la atención debida a los vehículos que manejan o por la rigidez de las sendas seguidas. En fin, se trata de unas imágenes urbanas deformadas por el medio de transporte utilizado, con claras repercusiones en el comportamiento espacial de los ciudadanos.
- Además de la influencia de otros aspectos, el medio de transporte empleado es un condicionante característico de los mapas mentales. Las sendas o cauces rápidos dejan vacíos cognitivos en sus márgenes, mientras los itinerarios pausados permiten una mayor asimilación de los diferentes matices urbanos y de las posibilidades de esos entornos.

El planeamiento urbano tradicional ha reforzado esa percepción sesgada, potenciando el uso de los grandes ejes periferia-centro casi sin alternativas. Por el contrario, la trama de circulación debería ser más abierta, ofertar mayores posibilidades, y hacer más accesibles los lugares, potenciando el uso pleno de la totalidad del callejero urbano y de sus elementos perceptivos.

La Revisión del Plan de 1985 incluye estos objetivos y propone la creación de “nuevos grandes ejes urbanos” -Vía Parque y Gran Vía- diseñados como vías de alta capacidad, tanto rodada como peatonal, con intersecciones a nivel que conformen plazas o hitos referenciales. Junto a ellas se plantea la apertura de vías de comunicación entre barrios que aligeren los colectores principales. Se persigue con ello hacer asequible a los ciudadanos toda la trama urbana, enriquecer la percepción de la estructura de la ciudad y de sus indicios puntuales.

CONCLUSIONES

Sin duda, los hábitos de comportamiento se ven influenciados por el planeamiento y la concreción física de los proyectos, que marcan itinerarios y pautas funcionales. Por ello, los análisis de Geografía de la Percepción permiten descubrir las carencias y desviaciones del planeamiento, a la vez que resultan un método eficaz para incorporar la participación ciudadana en las tareas de planeamiento de forma indirecta, sin que ello suponga menosprecio alguno de los cauces habituales recogidos en la normativa legal⁸.

⁸ Reforma de la Ley del Suelo de 1975, Texto Refundido de 1976, Reglamento de Planeamiento de 1978, Instrucción núm. 8 de la Dirección General de Urbanismo de 1978, Ley Reguladora de las Bases de Régimen Local de 1985, Ley de 1990, Ley de 1994.

Los mapas mentales elaborados por los ciudadanos de Alicante ponen de manifiesto el conocimiento sesgado de la realidad: sólo se conoce una parte de la ciudad y, en consecuencia, se actúa sólo en algunos lugares concretos, ignorando el resto. El planeamiento urbano desde 1956, pero también la escasa sujeción a los planes urbanísticos de las actuaciones habidas, adquieren una notable responsabilidad, al haber configurado un centro “donde está todo”, sobre el que gravitan aureolas de barrios con destacadas carencias.

Esa segregación funcional del espacio se ve reforzada por la insuficiente jerarquización de la malla de viales. Los barrios, coincidentes con frecuencia con actuaciones inmobiliarias concretas, han sido concebidos como núcleos aislados, con un entramado callejero interno desconectado del resto de la ciudad, apoyado sólo en alguno de los grandes ejes de comunicación preexistentes, esto es, sobre las carreteras de acceso a Alicante que, a manera de cordón umbilical, permiten la conexión entre barrios y entre estos y el centro.

De esa manera, en los esquemas cognitivos que marcan las pautas del comportamiento ciudadano se observan grandes vacíos, lagunas de conocimiento que dificultan y condicionan la aprehensión del complejo entramado urbano.

La Revisión del P.G.O.U. elaborada en 1985, todavía hoy en vigor, recoge parte de las deficiencias apuntadas y plantea soluciones coherentes. Empero, tales propuestas constituyen soluciones técnicas que, ocasionalmente, pueden alejarse de los deseos y preferencias de los ciudadanos: algunas actuaciones como la remodelación de la Plaza Nueva o la instalación de hitos referenciales en el callejero han sido muy contestadas. En cualquier caso, un análisis previo sobre la ciudad subjetiva habría dado información de primera mano sobre las carencias y necesidades de la ciudad, sobre la influencia del planeamiento y la ordenación urbana en los comportamientos ciudadanos, sobre los niveles de aceptación y afectividad establecidos entre los habitantes y las propuestas urbanísticas, especialmente cuando la participación ciudadana no llega por los cauces habituales. Creemos, por todo ello, que las técnicas propias de la Geografía de la Percepción constituyen un instrumento eficaz en el diseño conceptual de la ciudad, y una práctica enriquecedora de colaboración entre la Administración y los administrados, esto es, entre el planificador y la ciudadanía.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- AA. VV., *Prácticas de geografía de la percepción y de la actividad cotidiana*, Barcelona, Oiklos-Tau, 1992, 138 pp.
- BOIRAMAQUES, J., SOUTOGONZÁLEZ, X. M., “Percepción del medio y planificación del territorio: el caso de Vigo”, *Boletín de la A.G.E.*, núm. 20, Madrid, 1995, pp. 67-80.
- CAPEL SÁEZ, H., “Percepción del medio y comportamiento geográfico”, *Revista de Geografía*, Barcelona, vol. VII, núm. 1-2, 1973, pp. 58-150.
- CERDÁN POMARES, J. A., *Alicante: paisaje urbano y literatura (1850-1950)*, Alicante, CAP, 1990, 216 pp.

- GARCÍA BALLESTEROS, A., BOSQUE SENDRA, J., *El espacio subjetivo de Segovia*, Madrid, Universidad Complutense, 1989, 127 pp.
- LYNCH, K., *La imagen de la ciudad*, Barcelona, G. Gili, 1985, 227 pp.
- OFICINA MUNICIPAL PARA LA REVISIÓN DEL P.G.O.U., *Transformemos Alicante*, Alicante, Ayto. Alicante, 1985, 84 pp.
- OLIVA ESPALLARDO, J., “Participación ciudadana y gobierno municipal en el planeamiento urbano”, *Actualidad y futuro de los espacios urbanos*, Alicante, Dpto. Geografía Humana, Universidad de Alicante, 1991, pp. 43-64.
- PONCE HERRERO, G., DÁVILA LINARES, J. M., NAVALÓN GARCÍA, M. R., *Análisis urbano de Petrer. Estructura urbana y ciudad percibida*, Alicante, Universidad de Alicante, 1994, 145 pp.
- PRECEDO LEDO, A., *La Coruña. Metrópoli regional*, La Coruña, F. Caixa Galicia, 1990, 456 pp.
- RAMOSHIDALGO, A., *Evolución urbana de Alicante*, Alicante, Inst. J. Gil-Albert, 1984, 323 pp.
- RAPOPORT, A., *Aspectos humanos de la forma urbana*, Barcelona, G. Gili, 1978, 381 pp.