EL FRENTE MARÍTIMO DE LA CIUDAD DE ALICANTE

CARMEN BLASCO BLASCO
FRANCISCO J. MARTÍNEZ PÉREZ
Universidad Politécnica de Valencia
ROSARIO NAVALÓN GARCÍA
Universidad de Alicante

PLANTEAMIENTO INICIAL

Las distintas denominaciones que se atribuyen al modo de contacto de la tierra con el mar: frente marítimo, fachada marítima, frente litoral, línea costera, línea marítima, límite costero, etc., provienen probablemente de la variedad de disciplinas que estudian su formación y evolución. Son por tanto, diversos puntos de vista y diferentes escalas de trabajo que corresponden a otros tantos objetivos de conocimiento. Esto hace necesario definir exactamente cual va a ser nuestra interpretación.

Si atendemos a la voz *fachada* en el diccionario, la encontraremos definida como: "paramento exterior de un edificio". En nuestro caso y por extensión, se referirá al paramento exterior de la ciudad frente al mar. Sin embargo, el diccionario recoge una segunda acepción y añade: "figurada y familiarmente presencia". Es esta última apreciación la que nos acerca más al concepto global que perseguimos. La fachada marítima se identificará como el modo en que la ciudad se presenta en su límite con el mar. No sólo se manifiesta la edificación con sus diferentes componentes sino que también lo hacen la vegetación, los espacios urbanos, las calles -paralelas o perpendiculares al mar-, los paseos marítimos, los castillos y los accidentes geográficos y físicos, en definitiva, todos aquellos elementos que son perceptibles en mayor o menor medida.

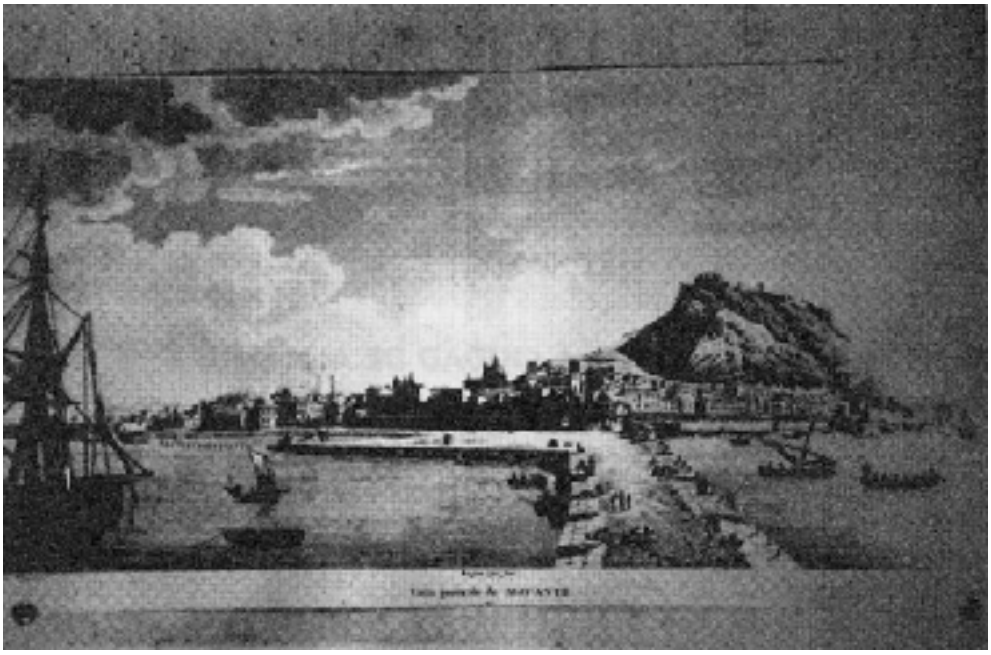


Figura 1

En el caso de la fachada marítima de Alicante se conjugan muchos de esos factores. Los distintos paseos marítimos, la edificación -en algunos casos de indudable calidad-, las interrupciones edificatorias que generan los vacíos de la Rambla y Oscar Esplá, además de la montaña del Benacantil y su fortaleza, el Castillo de Santa Bárbara que, como se ha venido reflejando desde los primeros grabados y planos de la ciudad, tienen una presencia fundamental y por tanto, forman parte activa de su fachada marítima y de su "presencia" o imagen como ciudad. Su referente simétrico serían las Ramblas y la montaña y Castillo de Montjuich en Barcelona, el Castillo del Papa Luna en Peñíscola y otros tantos ejemplos que podríamos traer a colación. Por contra, en otras ciudades como Valencia, por ejemplo, la presencia de accidentes físicos es casi irrelevante y son su espacio público y la edificación los únicos encargados de definir su frente. Por tanto, nuestro análisis debía ser global y tomar como marco de referencia la ciudad, pero también los espacios no urbanos vinculados a ella, como elementos definitorios de la fachada marítima alicantina.

El espacio estructurado con funciones de rango urbano en torno a la ciudad de Alicante es mucho más amplio que el conjunto ciudadano en sí. Es evidente la función terciaria de este espacio como resultado del enclave portuario y de la polarización de la función turística en la fachada costera. Todo lo cual ha reforzado la imagen de la orla

alicantina como ejemplo paradigmático de continuo urbanizado, en el cual el conjunto del organismo portuario actúa como bisagra que divide la fachada de la ciudad en dos segmentos de ocupación residencial y turística. El extremo meridional, presenta todavía espacios sin ocupación urbana, aunque con grandes tensiones y expectativas (Saladar de Agua Amarga). Hacia el Norte, lindando con los municipios de San Juan y El Campello, la fachada marítima alicantina se estructura en torno al eje de la carretera nacional (N-332), con áreas agrícolas en el traspaís, en realidad campo urbanizado, en el que se diluye la segunda residencia.

La fachada marítima de la ciudad no empieza y termina en San Gabriel y Cocó respectivamente, sino que es mucho más amplia. Ocurre que es fuerte la disgregación de los elementos que la componen, desde los límites del término municipal de Elche y El Campello, como si estos espacios -Vistahermosa, la Albufera y la Playa de San Juan- como piezas de un rompecabezas no fueran Alicante misma, abierta al mar en toda su extensión.

Entendida de este modo, la fachada marítima la escala de apreciación dependerá de la distancia y la posición de los puntos de observación y, por tanto, los elementos que intervendrán en su definición serán unos u otros. No se trata pues de un concepto estático en el espacio y el tiempo sino sumamente dinámico, circunstancia muy importante, tanto para su estudio como para su ordenación.

UNA APROXIMACIÓN AL DESARROLLO HISTÓRICO DE LA FACHADA URBANA

La pervivencia desdibujada de ciertas herencias urbanas

La ciudad evoluciona transformando las relaciones históricas que ha mantenido con su línea de costa. Se consolida como un centro urbano moderno cuando abandona sus murallas defensivas y abriga nuevas formas de relación con su costa, más allá de los intereses nacionales y de los estrictos vínculos económicos que perduraron y crecieron entre ciudad y puerto. Este es el momento histórico en que la ciudad se vuelca y abraza su espacio litoral destinándolo a actividades urbanas más domésticas -residenciales, recreativas, turísticas, terciarias, etc.- e implicándolo en la reordenación de sus directrices generales de crecimiento y en el establecimiento de nuevas jerarquías respecto al desarrollo de actividades y a la configuración de espacios públicos.

La ciudad de finales del siglo diecinueve y principios del veinte empieza a desarrollar lo que con el tiempo será un potencial indiscutible: las zonas litorales como áreas privilegiadas de una población, tanto para la localización de sus actividades económicas como para las de relación y representación social. Se empiezan a aprovechar los vínculos singulares a nivel ambiental y geográfico y las posibilidades de aglutinar en esos espacios, preferentes dentro del marco urbano, aquellas actividades y elementos urbanísticos más emblemáticos, que no sólo representarán las expectativas de modernización urbana sino también unas nuevas posibilidades de establecer relaciones con el exterior. La ciudad interior queda en desventaja al no poder vincularse directamente a los elementos,

tan atractivos como necesarios, que la ponen en contacto con el mar -puerto, paseos marítimos, playas, etc.-.

El resultado urbanístico acentuará el desarrollo de una estructura urbana vinculada y orientada al mar. Los espacios de primera línea se consolidan como una referencia urbana general sobre la que recaerá la responsabilidad de articular y hacer confluir los de jerarquías sucesivas. El nivel de actividad que propicia y aprovecha al mismo tiempo estas transformaciones urbanas culmina en un proceso de regeneración favorable: la ciudad en contacto con el mar se convertía en una realidad que aglutinaba la máxima y más variada actividad.

Basta releer las viejas guías de forasteros y de turismo para conocer, de un lado, sus destinos, y de otro lado, las esperanzas puestas sobre su futuro. A partir de entonces Alicante ya no es sobre todo una fortaleza que se levanta junto al mar y un puerto comercial y pesquero. Su identidad recae sobre los nuevos espacios que configuran su fachada al mar y las actividades que incorporan:

- *Guía del alicantino (1875)*: "Este punto, el más ameno y pintoresco de la ciudad... apenas podrá dar crédito a esta aparición verdaderamente mágica, que da al puerto, a la ciudad y a la playa ... que tiene como marco el perfil del Mediterráneo, los edificios alineados de la ciudad, su templada atmósfera y su clima plácido... Este sitio suele ser el centro animado de la población... punto de recreo y solaz para lo más elegante de la sociedad alicantina."
- *Guía General de las provincias de Alicante y Murcia (1886)*: "disfruta de especial predilección por parte del vecindario, tanto por su belleza oriental... y merced a su excelente situación junto a las vías terrestres, férrea, telégrafos y marítima.
- *Guía de Levante* (1923): "Itinerario primero: junto al mar."
  El principal pº de Alicante es el de los Mártires o la Explanada... ya en grandioso desarrollo bordeando la dársena del puerto... fueron labrando fachadas nuevas al pº, como las del Banco de Cartagena, el Casino -1881-, el Gobierno civil, hoteles y fondas. Al lado del mar, el edificio del Club de Regatas, de 1909. La continuación, más moderna del pº de los Mártires (hacia el SW) es el parque de Canalejas (1903)... al parque dan, entre otros edificios, el teatro de Verano... Volviendo al pº de los Mártires. Enfrente avanza el más amplio muelle de Levante, a la vez que el comercial, el más avanzado y de pintorescas y muy bellas vistas... fuera del puerto se llega a la playa del Postiguet. En esta playa se instalan los curiosos, numerosos y grandes chalets, plantados sobre el agua, de los establecimientos de baños, situación que en otras playas es imposible, por diversas causas, desde luego las mareas, aquí insensibles. El pº de Gomis bordea esta playa; las vías férreas del servicio mercantil del puerto las cruza la bonita pasarela de 1913". Señalar que los cuatro hoteles que menciona la guía existentes en la ciudad se encontraban en esa zona.

Si estas apreciaciones nos sirven para entender cómo se vivía la potencialidad de los espacios urbanos de costa, y las imágenes fotográficas dan prueba de ello, ahora queremos volver a la realidad actual de los mismos y analizar la pervivencia o no de parte de esas cualidades y destinos. Hay que reconocer:

Primero, que su configuración urbanística permanece en cuanto a las zonas ajardinadas de la Explanada y Canalejas y se desvirtúa en cuanto a las secciones desde el Paseo de Gomis hasta la antigua carretera de Murcia y playa de Babel, incluida la transformación drástica del muelle de Levante.

Segundo, que si en épocas anteriores el calificativo más asociado a esa franja litoral era el de centro de actividad, ahora nos encontramos con una zona que permanece como lugar de contemplación del mar, que aún podemos ver y que resitúa su papel urbano como oferta "turística" estándar, poco atractiva para la población activa de la ciudad -la excepción como siempre confirmaría la regla, aunque hay excepción que tiene los días contados-. En definitiva, las relaciones actuales de la ciudad con su frente marítimo han cambiado, los usos han evolucionado en el sentido de una progresiva reconversión de la franja de primera línea para destinos no tan implicados con una dinámica urbana más compleja y compartimentada, que solape el sentido recreativo de esos espacios con todos los demás. Si la ciudad mantiene su tónica de desarrollo actual los sectores más activos seguirán funcionando a lo largo de circuitos internos, al tiempo que su frente marítimo permanecerá como destino de funciones más pasivas y, por lo tanto, con menos vida.

Y, tercero, que esto ha hecho que en la Alicante actual las relaciones entre la ciudad y el mar no se hayan mantenido de forma lineal y progresiva, como sería de esperar tras un primer balance histórico, si pensamos en términos de desarrollo urbano coherente. Y no ha sido fundamentalmente así, como en otras muchas ciudades portuarias, porque las exigencias de crecimiento de su puerto hayan determinado un uso del frente marítimo incompatible con su propio desarrollo urbano -tráfico pesado, actividades industriales, movimiento y acumulación de mercancías y contenedores, estructuras mecánicas de gran escala, contaminación, etc.-. Tampoco podemos atribuir esa distorsión a que dicho frente haya perdido todas sus cualidades naturales o urbanas más características -más allá del cambio paisajístico y ambiental introducido por la pantalla construida sobre el muelle de levante, hotel Meliá, y la poca calidad arquitectónica de las sustituciones de la edificación de primera línea-. Los motivos hemos de buscarlos, de nuevo, en la falta de sincronización entre las actividades más dinámicas de la ciudad y la oferta mantenida, por qué no decir adormilada o trasnochada, de esos espacios marítimos.

Cuestiones a medio y corto plazo

A tenor del análisis expuesto, es inevitable plantear en un futuro inmediato la renovación o actualización de los espacios de primera línea como una parte fundamental del organismo urbano al que restituir una potencialidad y atributos, que no sólo repercuten sobre su propia estructura sino sobre la de toda la ciudad. Hay que pensar que la fachada al mar de Alicante, además de participar de todas las características antes mencionadas de las franjas costeras frente a las de tierra adentro siempre ha constituido, ahora en menor medida, un área de centralidad frente al conjunto urbano. Su proximidad al centro histórico y a los elementos más destacados en actividad y representatividad de la misma fueron detonantes importantes de su atractivo. Tal es así, que su reforma y

consolidación, una vez derruidas las murallas y ganado terreno al mar para configurar el perfil de la dársena histórica, determina una cierta depreciación de los terrenos urbanizados como ensanche. Las edificaciones burguesas de mayor categoría se levantan en esa primera franja urbana frente al mar, restando posibilidades de calidad y prestigio al ensanche de la ciudad, a diferencia de otros como los de Barcelona, Valencia, o San Sebastián, próximos en el tiempo y en los planteamientos urbanísticos.

En la actualidad son consideradas una serie de cuestiones que, de forma directa o indirecta, se relacionan con el futuro de la fachada marítima de la ciudad, marcada de forma decisiva por el devenir histórico. Así, surgen preguntas como: ¿Alicante es una ciudad de espaldas al mar? o, ¿su frente marítimo constituye hoy en día una parte relevante de la ciudad? Son cuestiones que no se plantean de forma gratuita sino porque empiezan a existir indicios suficientes para poner en tela de juicio lo que hasta ahora había sido incuestionable.

Las condiciones necesarias para reconducir su futuro pasan, en cualquier caso, por analizar y resolver todos aquellos aspectos implicados con los usos, la configuración y la dinámica de unos espacios -infraestructuras, transporte, vivienda, equipamientos, estructura viaria, zonas verdes, condiciones ambientales, paisajísticas, etc.- que comparten tanto compromisos urbanísticos como de respeto a la naturaleza. Desvirtuar hasta hacer irrecuperables los valores conquistados o transformar sin afán de renovación, sería tanto como despreciar la ocasión que la historia ofrece, muy de vez en cuando, para que la ciudad dé pasos de gigante hacia el futuro y no marcha atrás.

EL PAPEL DESEMPEÑADO POR LAS DISTINTAS OPERACIONES DE TRANSFORMACIÓN DE LA CIUDAD EN LA EVOLUCIÓN DE SU FACHADA MARÍTIMA

Propuestas planificadas y proyectos realizados

En el último tercio del siglo XIX, Alicante redacta su primer ensanche moderno de la mano del arquitecto Guardiola Picó -anteproyecto de 1873-. Con él se incorpora a la modernidad y al desarrollo de propuestas globales planificadas que, a través de distintos instrumentos de ordenación, han marcado los diferentes ritmos y formas en que la ciudad se apropia de un elemento tan valioso como su costa.

La fachada marítima tendrá que esperar hasta bien entrado el siglo XX para desarrollarse en el espacio meridional, a través de la redacción de documentos como el Plan General de Ordenación Urbana de 1956, aprobado en 1962 de la mano de Miguel López y Francisco Muñoz. Se trataba, a primera vista, de un plan de alineaciones y de zonificación, al uso de los realizados en otras ciudades españolas. Sin embargo, un análisis más exhaustivo del documento descubre actuaciones de carácter estratégico con importantes repercusiones en la fachada marítima que, bien nunca se llegaron a realizar, bien están aún hoy en distintas fases de desarrollo.

El rápido crecimiento de la ciudad propicia que en 1968, tan sólo seis años después, se redacte un segundo Plan General, esta vez a cargo de Juan Antonio García Solera y



Figura 2

Julio Ruiz Olmos. Este documento, recogiendo algunas de las propuestas de su antecesor, plantea una notable transformación de la ciudad y define una nueva estructura urbana que permite superar algunos de los males que ésta arrastraba desde tiempo atrás. Básicamente, su esquema director apuesta de forma decidida por un crecimiento de la ciudad paralelo al mar, retomando ideas difuminadas con el paso de los años.

En suma, esta terna de documentos ha determinado la historia urbana alicantina, y por tanto, son pieza clave para acometer el análisis de las distintas operaciones que en cien años han contribuido a la transformación de la ciudad y su fachada marítima.

El puerto

Aprovechando su condición de paso natural del interior de la península al mar Mediterráneo el puerto alicantino, como centro de intercambio, ha sido históricamente uno de los principales motores de la ciudad. La fundación de la Junta de Obras del Puerto en 1803 supuso la creación de un organismo directivo para su gestión y crecimiento. Desde este momento, la independencia de criterios entre el puerto y la ciudad hace que éste crezca con leyes propias, siendo la ciudad la que asuma de forma pasiva sus desarrollos. Esta es la razón de la escasez de determinaciones planteadas por los distintos planes de ordenación urbana para el espacio portuario, que apenas alcanza al diseño de su conexión con las infraestructuras viarias y ferroviarias, y que ha llevado en el documento de planeamiento vigente desde 1987, a diferir las directrices de ordenación general para este espacio a un Plan Especial del Puerto.

La infraestructura viaria

El Ensanche del XIX no introduce cambios substanciales en la estructura viaria territorial, sin embargo, sí desarrolla la ciudad hacia el Sur junto a la dársena del puerto. El límite meridional de éste consolida el paseo de Canalejas, que junto con el de los Mártires -La Explanada- conforman los dos paseos urbanos que abrazan el puerto.

Retomando los planteamientos clásicos de ensanche, la propuesta de Alicante define una estructura viaria ortogonal que como en el caso de Barcelona, se ordena en paralelo y en perpendicular al mar. La prolongación hasta el mar de dos de sus ejes fundamentales, las actuales avenidas de Soto-Gadea y Oscar Esplá, influyeron de forma decisiva en la consolidación de la fachada marítima urbana de Alicante.

Sin embargo, no será hasta el Plan de 1956 cuando se empiece a plantear la necesidad de una mejor calidad viaria del frente marítimo como uno de los grandes retos de la ciudad. En ese momento, la excesiva carga de tráfico de paso que soportaba el frente marítimo alicantino, hizo que Miguel López planteara en su plan, de un modo consciente, una ronda urbana que, recogiendo los tráficos de Murcia y Madrid, desplazara la circulación por la parte interior de la ciudad hasta enlazar de nuevo con la carretera de Valencia, aunque quizá sin la rotundidad que hubiera sido necesaria -un diseño adecuado de las secciones, configuración detallada de las intersecciones con las principales

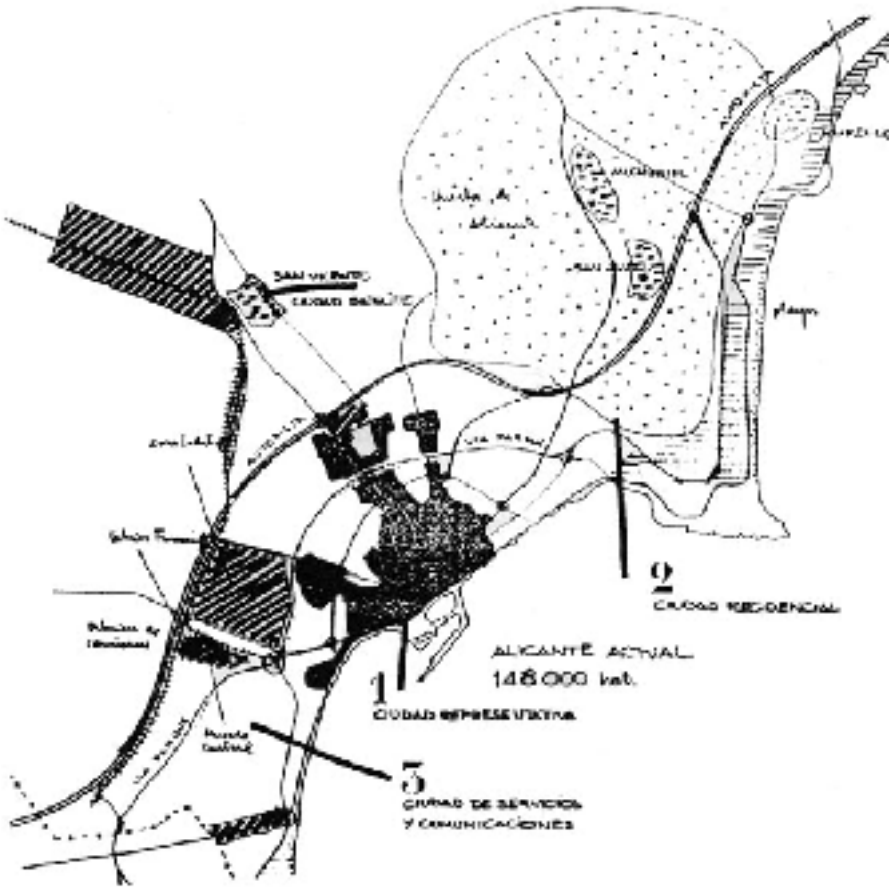


Figura 3
Esquema del plan director de Alicante. P.G.O.U. 1970

vías, etc.-. De esta manera, se generaba un nuevo circuito de tránsito que liberaba la sobrecarga a la que se venía exponiendo el frente marítimo.

A ese respecto, García Solera, en su Plan de 1968, en relación al esquema viario del proyecto de su antecesor, afirmaba: "sigue el sistema de calles radiales y rondas sucesivas, que en la época en que se redactó el Plan,... hubiera resuelto el problema del tráfico si se hubiesen respetado las directrices proyectadas y construido las principales vías de ronda, (…)". El respeto que otorga a dichos planteamientos hace que los retome casi por completo, que asuma el trazado de la ronda y la proponga, incluso, como Gran Vía. En la actualidad, esta ronda se encuentra en su mayor parte construida, después de casi

cuarenta años desde su primera formulación. La influencia que este nuevo eje tenía para el desarrollo de la fachada marítima era innegable, tal y como se ha podido constatar tras su ejecución.

La importancia que para los autores del plan de 1968 tenía el desarrollo de la ciudad en paralelo al mar, hizo que se estableciera un nuevo eje vario, la denominada Vía Parque, en este caso con componentes más territoriales que la citada ronda urbana. Su principal misión era: por un lado, conectar el incipiente desarrollo urbano de la Playa de San Juan y el área Sur del término municipal, y por otro lado, servir de límite al crecimiento interior de la ciudad, vinculando al mar los futuros desarrollos de suelo urbano.

Se planteaban dos focos de crecimiento exteriores perfectamente definidos y ligados a la actual ciudad mediante el mencionado vario estructurante. La llamada Ciudad del Trabajo y las Comunicaciones, situada al Sur, en la partida de Bacarot, con una población prevista de 120.000 habitantes, en barrios con densidades que oscilaban entre los 300 y 350 hab/Ha. El otro foco, al norte y con características turístico-residenciales, lo constituye la proyectada Playa de San Juan, que ya en estos momentos empezaba a adquirir el carácter de área residencial permanente.

Esta importante reserva de suelo hace que se plantee un frente marítimo de casi diez kilómetros de longitud, desde la Cala de Calabarda hasta el Cabo de las Huertas. En efecto, en la actualidad, se apuesta por la definición de un paseo al Sur de la ciudad, el Paseo Marítimo de Calabarda, así como por el desarrollo de un eje urbanizado, desde ésta hasta el Cabo de las Huertas. La historia se repite y lo que se planteó hace veintisiete años, ahora se vuelve a proponer, en algunos casos, como ideas novedosas.

Al igual que en el Plan de 1968, han sido muchas las reformas viarias históricas asumidas en el planeamiento vigente, como pudieran ser entre otras: la Vía Parque, Gran Vía, Acceso Sur, etc... Sin embargo, han sido escasas las actuaciones de este tipo ejecutadas hasta hoy, reduciéndose la mayoría de éstas a meras intenciones, que por pereza aplazan las distintas alternativas y oportunidades propuestas para el desarrollo real y funcional del frente marítimo de Alicante.

La infraestructura ferroviaria

Es indudable la transcendencia que el ferrocarril ha tenido para la ciudad de Alicante. La construcción de la primera línea nacional Madrid-Zaragoza-Alicante hace casi siglo y medio -4 de enero de 1858- supuso, junto con el posterior derribo de las murallas y la ejecución del Ensanche, un paso decisivo en las nuevas formas de desarrollo de la ciudad. Sin embargo, desde los primeros documentos de planeamiento, la ciudad ha sido remisa a aceptar la presencia del ferrocarril, o mejor dicho, ha considerado incómoda la incorporación urbana de su trazado y la localización de sus estaciones, por lo cual, éstas han cobrado diferente protagonismo en la ciudad a lo largo de su historia.

En el anteproyecto de Ensanche de Guardiola Picó el ferrocarril, al margen de la estación término, bordeaba el sur del Ensanche hasta alcanzar el frente marítimo y dar

servicio al puerto, que en estos momentos se encuentra en un importante proceso de actividad. Este documento revela, a su vez, el recorrido anterior del mismo que se adentraba de forma mucho más próxima a la ciudad. Guardiola Picó consciente de los inconvenientes del antiguo trazado -tráfico de mercancías- lo desvía perimetralmente para, mediante la utilización de espacios ajardinados, bordear lo que en su proyecto será el límite de la ciudad.

Desde 1893 (hasta 1969), la ciudad asumirá también los trazados del tranvía, tan importantes para la fachada marítima en la que se solapan los espacios destinados a ambos: los tranvías y el ferrocarril. Los principales paseos: los ejes del ensanche, la Explanada, el Paseo de Canalejas y el de la Reina -posteriormente la Rambla de Méndez Núñez-, incorporan el tranvía favoreciendo una relación entre la ciudad y su fachada marítima que permite que ésta se constituya como un foco de atracción de actividad urbana.

A partir de este momento, las relaciones entre puerto, ferrocarril y ciudad -a veces favorables, a veces indiferentes o adversas-, serán una constante significativa en la evolución de la ciudad hasta nuestros días. El Plano de Alicante de 1897 nos muestra la situación de las tres estaciones de ferrocarril de la ciudad: la estación de Madrid, en el interior, la de Murcia o de los Andaluces, y la de la Marina, relacionadas entre sí a través del frente marítimo.

El Plan General de Miguel López, de 1956, será el primer documento que propone un cambio en la estrategia ferroviaria. Su influencia sobre la fachada marítima habría sido de gran relieve por acercar el tráfico ferroviario a las proximidades del mar. Este documento eliminaba la Estación término de Madrid y desplazaba todos sus servicios a la Estación de Murcia, concentrando la actividad ferroviaria al sur de la ciudad. El servicio al puerto estaba asegurado, sin embargo, la ciudad veía hipotecada su línea de mar en una longitud de más de un kilómetro ochocientos metros, desde el puerto hasta el barrio de San Gabriel.

Aunque dicho Plan apostaba por una centralización del servicio ferroviario -de mercancías y pasajeros- en una zona privilegiada de la ciudad, no será hasta 1968, cuando García Solera plantee una propuesta mucho más compleja y respetuosa con Alicante. Como él mismo escribe: "En el plan vigente aprobado se desplaza la estación terminal de la RENFE ubicada en la actualidad en el centro de la Ciudad; medida ésta que se considera indispensable en la Revisión actual, aún cuando se estima conveniente alejarla de la costa, ya que Alicante como ciudad eminentemente marinera, turística y residencial debe sacar el máximo partido posible de su contacto con el mar". Su propuesta estaba más ajustada a los nuevos tiempos e incluso más acorde con los criterios actuales de intermodalidad casi treinta años antes de su enunciado.

El Plan de 1968 proponía el desplazamiento de la estación terminal hasta el cruce del acceso sur de la ciudad y la autopista, en suelo poco apto para asentamientos residenciales. Sin embargo, la actuación no se limitaba al mero traslado ferroviario sino que desarrollaba a su vez un complejo de instalaciones industriales y de transporte, configurando un esquema similar al de los modernos Z.A.L. (Zona de Actividades Logísticas). Esta

nueva estación, perfectamente comunicada con la autopista, el puerto y la carretera de Madrid, se reservó para mercancías, mientras que en un apeadero en la zona de Poniente del puerto finalizaba la línea de viajeros de larga distancia y de cercanías.

Por primera vez se plantea liberar el espacio ocupado por la estación terminal y por primera vez, también, la ciudad podía tener vía libre hacia el mar. Los procesos industriales y mercantiles se desarrollaban en el interior, en perfecta armonía con los principales medios de transporte. La nueva estación evitaría que la línea de Murcia se consolidase paralela a la costa, mientras la fachada marítima se reservaba para los pasajeros y la ciudad. Hoy en día la situación es similar a la de 1968, la estación terminal no se ha desplazado y la de los Andaluces sigue constituyendo una limitación frente al mar.

LAS PERSPECTIVAS ACTUALES Y LAS OPCIONES DE CAMBIO

Límites y definición del frente litoral: Una nueva escala

Las condiciones generales de la fachada marítima de la ciudad se han ido transformando en la medida en que ésta misma lo ha permitido. La ciudad como entidad de mayor orden es la que recompone las coordenadas, escalas y contenido de cada una de sus partes integrantes, así como la que ofrece verosimilitud a las posibles opciones de cambio.

En cuanto a las coordenadas o marco dentro del que actúan y se desarrollan las características del frente marítimo de Alicante, no se han producido grandes cambios respecto a tiempos anteriores. Alicante dispone de un término municipal enfrentado al mar al que siguen hacia el norte otros municipios costeros menores -San Juan, Campello- con los que mantiene unas relaciones de dependencia y servicio muy estrechas. Sin embargo, la fachada marítima de Alicante se sigue identificando con una franja urbana que transcurre desde la Estación de la Marina hasta la Estación de Murcia; es decir, con la superficie de suelo que hasta el momento ha recibido un tratamiento como tal. Otras operaciones sobre zonas costeras dentro de su marco municipal o de su ámbito espacial de influencia, nunca han tenido una vinculación directa entre sí y mucho menos con el frente tradicional descrito.

La escala de la fachada marítima admite, por lo tanto, dos lecturas. La que coincide con los espacios urbanos tradicionales de primera línea. O bien, la que actualmente podíamos pensar que va asociada a Alicante como una entidad urbana más difusa que traspasa con creces los límites físicos del continuo edificado. Lectura, esta última, que se pone cada vez más de manifiesto, no sólo en la magnitud de las relaciones y las dependencias espaciales, sino también en la progresiva confluencia de las condiciones de mercado inmobiliario, de planificación viaria o de servicios públicos. Aspectos que no dejan de plantear dudas respecto al nivel en el que definir criterios de actuación sobre el frente marítimo alicantino.

Si entramos a analizar la configuración de un hipotético frente o fachada marítima, con una extensión tan amplia como el desarrollo del ámbito de influencia de Alicante

ciudad, posiblemente tendremos que remitirnos a operaciones de ámbito territorial en las que el equilibrio entre nivel de intervención -de apropiación de plusvalías físicas y ambientales para un uso ciudadano- y nivel de protección -de no alteración de las características naturales- es decisivo para asegurar una cierta estabilidad en su carácter.

La costa, como destino de la demanda de suelo con mayores expectativas de uso, viene sufriendo a lo largo del territorio alicantino alteraciones importantes en su fisonomía y en su utilización, sin asumir los niveles de compromiso ni de control del espacio urbano tradicional. La transformación de su perfil original requiere unos criterios de regularidad y frecuencia que permitan la apropiación de sus plusvalías sin perder la oportunidad de una mayor cualificación articulada del espacio costero. Ni elevar el nivel de artificialidad de su entorno, ni abandonar al tiempo la oportunidad de recuperación de su paisaje para el hombre, para así, resolver de forma coherente su futuro. Podemos pensar en evitar las formular de ocupación muy consumidoras de espacio con escaso potencial recreativo. Así como en el mayor rendimiento de grandes espacios naturales abandonados a su suerte -traducida más en la degradación de sus condiciones de origen por no estar sujetos a tratamiento alguno, a pesar de su accesibilidad, que en la conservación de valores ecológicos por tratarse de espacios inaccesibles al hombre-.

CONCLUSIONES

La ciudad de Alicante se encuentra en un momento crítico de su desarrollo, las nuevas actuaciones previstas para el trazado del ferrocarril y las nuevas estaciones, las obras del puerto y los paseos desde Calabarda hasta el Cabo de las Huertas, suponen unas inversiones muy importantes que inevitablemente alterarán su fachada marítima. Nos encontramos con una oportunidad similar a la que dispuso Barcelona en su área del Poble Nou y por tanto, las repercusiones de actuaciones equivalentes podrían analizarse *a priori*.

Alicante ha sufrido en estos últimos años un desplazamiento de las actividades más dinámicas, de su centro funcional, desde la fachada marítima hacia el interior de la ciudad tras la ejecución y desarrollo del área de Maisonnave. Esto ha supuesto que en la fachada marítima los usos actuales tengan unos horarios acotados y estén dirigidos a unos sectores de la población diferenciados. La superposición de usos y actividades enriquece la ciudad y genera atractivos urbanos. Las nuevas actuaciones deberían tener como objetivo principal dotar de función y regenerar esa centralidad que históricamente ha tenido la fachada urbana marítima.

El peso específico de cada uno de estos espacios de la ciudad puede hacer que ésta y su frente marítimo sean los protagonistas, o por contra sucumban ante las presiones mercantilistas de las infraestructuras. Alicante tiene la oportunidad de definir una fachada marítima de 15 Km. de longitud. Debe plantearse el modelo de frente ideal, sus carencias, dificultades y desvirtuaciones, precisamente en este momento crítico en el desarrollo de la ciudad y de su fachada marítima, como protagonista del espacio de centralidad más emblemático de Alicante.

Cada ciudad tiene su propio carácter y no puede planificar su futuro sin contar con su patrimonio natural y construido, sin protegerlo, lo cual no significa una vuelta al pasado, sino apropiarse de las plusvalías heredadas de tiempos anteriores para enriquecer o, en lo posible, no destruir todo lo conseguido a lo largo de la historia.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALONSO, M., BLASCO, C., PIÑÓN, J. L. (1990): *Alicante V siglos de arquitectura*. C.O.A.C.V. Demarcación de Alicante.

BEVIA, M; VALERA, S (1994): *Alicante: Ciudad y Arquitectura*. Fundación Cultural CAM.

BONELLS, M. (1929-1930): *Alicante Turismo*. Alicante.

GARCÍA SOLERA, A.; RUIZ OLMOS, J. (1968): *Plan General de Ordenación Urbana de Alicante*. Ayuntamiento de Alicante.

GOZÁLVEZ PÉREZ, V. (Dir). (1990): *Comarca L'Alicantí*. Mancomunidad de l'Alacantí.

Descriptive Guide of Alicante. Toron Hallto Publication. Madrid.

LÓPEZ, M.; MUÑOZ, F. (1956): *Plan General de Ordenación Urbana de Alicante*. PASTOR DE LA ROCA, J. (1875): *Guía del alicantino y del forastero en Alicante*. Ayuntamiento de Alicante.

ROCA DE TOGORES Y SERAVIA (1883): *Manual del alicantino y del forastero*. Alicante TORMO, E. (1923): *Guía de Levante*.

Escenarios para la Valencia del siglo XXI. Jornadas de debate. CSI. C.O.A.C.V. Demarcación de Valencia. Noviembre 94-marzo 95. C.O.A.C.V., C.O.P.U.T.

"Tres ciutats valencianes". *Babelia* nº 7, Tardor-Hivern de 1987-88. Diputación de Valencia, pp. 5-11, 51-68, 97-104

DIARIO INFORMACIÓN. Artículos varios.