

# CANELOBRE

PRIMAVERA 2001 · REVISTA DEL INSTITUTO ALICANTINO DE CULTURA "JUAN GIL-ALBERT" · NÚM. 44-45 · 3.200 PTS.



## ARQUITECTURA EN DEMOCRACIA ALICANTE 1975-2000

44  
/  
45



VICENTE VERDÚ  
JORDI NAVAS  
ISIDRO BLASCO  
JOSÉ IVARS PÉREZ  
PASCUAL CÁMARA  
JUAN NAVARRO BALDEWEG  
JOSÉ AMORÓS  
VICENTE M. VIDAL VIDAL  
JAUME GINER ÁLVAREZ  
LOLA ALONSO

ANTONI BANYULS I PÉREZ  
ANDRÉS MARTÍNEZ MEDINA  
JAVIER GARCÍA-SOLERA  
JUSTO OLIVA MEYER  
GASPAR JAEN  
CARME PINÓS  
JUAN CALDUCH  
SANTIAGO VARELA  
JOSÉ LUIS OLIVER  
ALFREDO PAYÁ



CANELOBRE

JUAN GIL-ALBERT

DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE ALICANTE



**INSTITUTO ALICANTINO DE CULTURA JUAN GIL-ALBERT**  
DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE ALICANTE

"CANELOBRE" ES UNA PUBLICACIÓN DEL INSTITUTO ALICANTINO DE CULTURA "JUAN GIL-ALBERT", ORGANISMO AUTÓNOMO DE LA DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE ALICANTE

**Número 44-45**  
**Primavera 2001**  
3.200 ptas.

Depósito Legal: A. 227-1984  
I.S.S.N. 0213-0467



**CANELOBRE**

DIRECTOR:  
**JORGE A. SOLER DÍAZ**

SECRETARIA:  
**CARMEN MARIMÓN LLORCA**

CONSEJO ASESOR:  
**CAYETANO MAS GALVAÑ**  
**ROSA M<sup>a</sup> CASTELLS GONZÁLEZ**  
**ROSA MONZÓ SEVA**  
**JORDI COLOMINA I CASTANYER**  
**JOSÉ PAYÁ BERNABÉ**  
**JOSÉ MANUEL PONS AGUILAR**  
**ÁNGEL L. PRIETO DE PAULA**

DISEÑO:  
**JOSÉ PIQUERAS**  
**LLORENÇ PIZÀ**

Número monográfico de CANELOBRE  
**"ARQUITECTURA EN DEMOCRACIA. ALICANTE, 1975-2000",**  
coordinado por SANTIAGO VARELA BOTELLA



**ARQUITECTURA EN DEMOCRACIA**  
**ALICANTE 1975-2000**





Terminal en Alicante, 1997-2000.  
(Foto: FERNANDO MEDRANO)





# ARQUITECTURA EN LA FRONTERA

El litoral urbano sur de la  
Comunidad Valenciana (1975-2000)

Andrés Martínez Medina

*"Parcela de terreno...  
que linda con Argel, mar de por medio."*

Escritura pública de propiedad

## 1.- Un lugar en el límite: la frontera

### 1.1. EL LEGADO URBANÍSTICO CALIFORNIANO

Allí donde la tierra termina, comienza el mar. Sus límites, y sus respectivos dominios, no siempre son precisos. Quizás por esta razón, muchas escrituras públicas de propiedad del suelo que lindan con el líquido elemento, usando el sentido de posesión por extensión, definen el borde acuoso de la costa con la certeza de la existencia de tierra en los confines del mismo. Y así, el supuesto día en que el mar descendiera su nivel, la propiedad de los terrenos habrá aumentado por causas naturales. Al otro lado de nuestra frontera marítima se encuentra Argel.

La franja litoral al sur de la Comunidad Valenciana, como casi toda la costa mediterránea, ha sido alterada: el paisaje





1. Apartamentos Gran Alacant en Santa Pola (1977-80)

natural (abrupto o suave, de acantilados o playas) se ve interrumpido, históricamente, por los accidentes urbanos: las ciudades. Cuando estas ciudades crecen lo hacen sobre parte de este paisaje y el medio natural, entonces, se transforma artificialmente. En una gran mayoría de casos, las ampliaciones de la trama urbana suelen ser residenciales que, en nuestra costa, a partir de los años 50, han adquirido tintes turísticos, ya que las urbanizaciones de viviendas y apartamentos que se han llevado a cabo no alojan a una población permanente sino estacional. Todos estos complejos, urbanísticos y arquitectónicos, se han levantado sobre los terrenos de la frontera marítima o sobre sus adyacentes.

En el momento en que iniciamos este recorrido, el paisaje del frente litoral del sur valenciano ya se encontraba bastante modificado respecto de su perfil natural histórico. Conviene recordar que el desarrollo urbanístico de cara al turismo se había implantado al margen del planeamiento (casi inexistente en 1950-60) salvo en Orihuela, Elche, Alicante, Benidorm y Jávea, e incluso aquí los documentos no pasaban de ser una mera "zonificación al servicio de la especulación", según el profesor Vera Rebollo. Por aquellas prodigiosas décadas la costa alicantina era publicitada como la "California Europea".

El último intento de la etapa franquista por poner orden en el fenómeno, desde Villajoyosa hasta Denia, sería el Plan Comarcal de La Marina (1970). Sin embargo, este ambicioso proyecto no lograría evitar ni la destrucción del medio rural ni la de los hitos paisajísticos de la geografía litoral. Así pues, en 1975, ya se habían deteriorado los núcleos tradicionales al consolidarse en sus ensanches la edificación en altura y se había salpicado el paisaje de urbanizaciones de viviendas aisladas carentes de infraestructuras. Se trataba de un "modelo territorial de desarrollo lineal, ceñido a la

franja costera y estructurado sobre la N-332", en palabras del profesor Vera, que pivotaba en Benidorm, como ciudad paradigma del reciente fenómeno del turismo. De Benidorm hacia el norte predominaba el turismo extranjero mientras que hacia el sur se acusaba más la presencia nacional.

#### 1.2. UN PLANEAMIENTO DESBORDADO Y UNA IMAGEN CAÓTICA

En plena "transición" (1978) se intentó abordar, de una manera global, la "Ordenación de la Oferta Turística", cuyo documento ministerial abarcaba los municipios costeros de la provincia pero que no pasó de ser un estudio más. En la década de los años 80, y al margen del "Estudio previo para la Coordinación de Actuaciones en el Litoral de Alicante y Mar Menor" redactado por el MOPU en 1984-85, llegaría la redacción y revisión de los planeamientos locales (tras la Ley del Suelo de 1975 y los reales decretos que le siguieron) de la mano de los ayuntamientos democráticos. Gracias a este esfuerzo casi todas las localidades del litoral terminaron por contar con planes generales. Sin embargo, ni la presencia de dirigentes elegidos por sufragio, ni la paulatina incorporación de técnicos a las oficinas municipales evitaron la progresiva colonización de la franja marítima de sus respectivas geografías. Mas bien al contrario, estos nuevos documentos de planeamiento perpetuaron el modelo territorial lineal y expansivo (legalizando todo lo existente), en el que se primaban las actividades relacionadas con el turismo (residenciales y de ocio volcadas sobre el mar), pues este sector se consolidaba como la mayor fuente de riqueza social y de ingresos municipales, suplantando a las economías tradicionales.

Por otro lado, al inaugurar el periodo democrático, el ritmo de construcción se encontraba en un cénit, momento a partir del cual se dejaron sentir los ecos de la crisis internacional. Hasta esa fecha las tipologías arquitectónicas





más extendidas eran la vivienda unifamiliar aislada (preferida por el cliente extranjero) y el bloque de apartamentos (mayoritariamente de propietarios españoles). Sin embargo, y a pesar de que en ningún momento la actividad edificatoria se haya detenido a lo largo de estos cinco lustros, debe señalarse que el sector de la construcción sí ha vivido sus altibajos y sus cambios en la preferencia por el tipo de vivienda. En este último cuarto de siglo se han alcanzado crestas de actividad en los periodos 1975-78, 1986-91 y 1996-2000, mientras que valles en los años intermedios, y la tipología arquitectónica que se ha impuesto es la del conjunto residencial de viviendas adosadas (salvo en Benidorm), mejor o peor equipadas de zonas de ocio comunitario. El triunfo de esta solución de vivienda cabría buscarla en su aparente independencia y su versatilidad. Estas dos últimas décadas bien podrían denominarse de la arquitectura del *bungalow*.

Así pues, y a grandes rasgos, planeamiento permisivo, tipologías arquitectónicas flexibles, sector de construcción ávido de rápidos beneficios y las personas que se encuentran detrás de todos ellos, han sido los responsables de la progresiva y masiva ocupación de la franja litoral, ofreciendo como reclamo un paisaje transformado próximo a la costa o al borde de la playa. No obstante, en este panorama pueden destacarse algunas actuaciones arquitectónicas de interés, al margen de su impacto sobre el relieve, como los Apartamentos Gran Alacant de Santa Pola en 1977-80 (1), de Juan Ant<sup>o</sup> García Solera, la terminación de la urbanización La Manzanera en 1983-85, del Taller de Arquitectura de Ricardo Bofill, o las agrupaciones de viviendas adosadas junto al puerto de Jávea en 1996-00, de Tonet Sunyer. Es evidente que, en estos años, no se ha querido evitar el consumo de costa natural y su conversión en costa urbana, un nuevo panorama que, en la mayoría de los casos, ha resultado casi ilimitado en su ritmo de consolidación y desordenado en su estampa de nueva ciudad.

En estos años, los kilómetros de paisaje natural se han seguido sustituyendo por frentes arquitectónicos, fruto de la especulación y la rentabilidad económica. Y como cabe suponer, ha sido más frecuente el caos que el orden en los litorales urbanos. Pero ahora los reclamos turísticos de sol y playa ya no son suficientes, esta industria comienza a requerir otros alicientes de equipamiento, oferta de servicios y cuidada ambientación. En este artículo, no obstante, no se desgrana el proceso de destrucción del paisaje natural, sino que se pretenden estudiar qué intervenciones han realizado las diferentes administraciones en el litoral urbano con el fin de recuperar estos bordes para el uso público intentando, a su vez, mejorar la imagen estética que la actividad inmobiliaria privada ha provocado en las fachadas marítimas urbanas.

Los puertos pesqueros y deportivos, las playas y los paseos son el objetivo de esta reflexión, ya que estos elementos arquitectónicos de transición definen el límite urbano en la frontera marítima.

## 2.- La arquitectura portuaria: entre el ocio y la pesca.

### 2.1. EL BINOMIO CIUDAD-PUERTO

Existe un rasgo histórico que caracteriza y diferencia, todavía hoy, a las ciudades ribereñas del sur valenciano respecto a sus homólogas de las costas centro y norte. Se trata de la presencia del puerto y de la vinculación que este establece con su ciudad. Allí donde las tramas urbanas han girado entorno a un centro cívico o representativo, con una economía que dependía de las explotaciones agrícolas, la ciudad se ha acercado de espaldas al mar, incluso aunque haya contado con muelles.

Sin embargo, en la geografía que se sucede desde Pilar de la Horadada hasta Denia, el puerto (con la actividad pesquera o comercial) siempre ha supuesto un elemento de gran peso respecto de su ciudad. De hecho, ha actuado como un imán o una plaza abierta al mar: toda la trama urbana se ha desarrollado alrededor de la dársena portuaria o se ha extendido hasta alcanzarla. Y en los casos en los que el campo ha sido una gran fuente de ingresos (Pilar de la Horadada o Jávea), el puerto pesquero, con su barrio de pescadores, siempre ha constituido el arrabal más potente de las afueras.

La creciente presión edificatoria acaecida sobre los núcleos urbanos marítimos en este último cuarto de siglo los ha transformado. Las ciudades dependientes de la pesca se han convertido, en el transcurso de unas pocas décadas, en centros turísticos de servicios. Las actividades propias de la industria turística (además del desarrollo de la construcción) han hecho acto de presencia (hostelería, restauración, ocio diurno y nocturno, deportes náuticos, etc.), terminando el sector terciario por dominar sobre el primario en la economía. Ante esta realidad nada extraña que, con el cambio fisionómico de las poblaciones, los puertos también se hayan modificado.

Sobre el conjunto de los muelles pesqueros se han efectuado tres tipos de operaciones. Un primer grupo, por lo general cronológicamente anterior, relativo a la adaptación de los diques y dársenas para el atraque de las embarcaciones de recreo y práctica de deportes náuticos. Un segundo grupo, propio de una operación de adecuación e imagen, que ha intentado renovar las instalaciones propias de la industria pesquera poniendo al día sus obsoletas edificaciones. Un tercer grupo, más reciente y de visión más amplia, ha pretendido reestructurar la totalidad de los usos de los viejos puertos reordenando urbanísticamente su entorno para una explotación comercial más rentable.





2. Club Náutico de Jávea  
(ca. 1980)

## 2.2. LAS INSTALACIONES DEPORTIVAS NÁUTICAS Y DE PASAJEROS

Los puertos deportivos alcanzaron entidad propia en la Ley de 1969 que los regulaba. Estos equipamientos náuticos, que comenzaron a tener importancia a principios de los años 70, se han desarrollado de dos modos: o al amparo de un puerto existente o como excusa para la implantación de algún centro turístico. De esta segunda modalidad, y quizás de los primeros, es el de la Dehesa de Campoamor junto a las urbanizaciones turísticas de las playas del término de Orihuela; en él hizo su aparición el club náutico en 1969, obra de Fernández del Amo. A este mismo tipo de construcción de puertos, dársenas y refugios para yates y barcos de recreo, pertenecen toda una serie de instalaciones repartidas por el litoral alicantino. Entre ellas se pueden citar Cabo Roig en Orihuela, La Illeta en El Campello, Puerto Blanco en Calpe y el Mascarat en Altea (1983). Algunas de estas obras han supuesto la pérdida de espacios naturales de insustituible calidad a cambio de la promesa de un turismo de mayor poder adquisitivo.

En paralelo a la aparición de estas nuevas ensenadas deportivas, a partir de 1976, la totalidad de los puertos pesqueros se apresuraron a adecuar, mejorar y ampliar una de sus dársenas para el amarre de las embarcaciones de recreo.

Simultáneamente se comenzaron a proyectar los edificios de las sedes sociales de estas entidades náuticas y elitistas. Tanto Denia, Benidorm como Torrevieja contaban con concesiones anteriores a 1970 y sus clubes náuticos se ejecutarían en esa década. Otros municipios pesqueros conseguirían sus permisos y construirían los edificios en la década siguiente, como Santa Pola (1980), Calpe (1982) o Jávea (1981) (2). En el caso de Santa Pola, la sede social no presenta interés arquitectónico alguno, ya que su volumetría es excesiva y su armonización con el muelle nula. En el caso de Jávea, sin embargo, la edificación se vuelve horizontal, seriosa y blanca, lo que le permite confundirse con el bosque de los mástiles de los yates.

De todas las actuaciones llevadas a cabo en este periodo, el club náutico del puerto de Altea es la más acertada y significativa (3). Obra de Rafael Bellod y Juan M. Castillo (1984-85), en realidad supone la culminación del conjunto de instalaciones deportivas cuyo proceso se inició en 1977 con la ordenación del puerto, y alcanzaría 1983 con la conclusión de atraques y la piscina. El edificio se ubicó en el brazo sur, buscando la mejor orientación solar y de vistas sobre el paisaje, se dispuso apaisado sobre el dique del muelle y se desarrolló en dos alturas, sirviendo como mirador abierto y telón de fondo al acceso desde el mar.

Este club social ha sabido organizar el programa a partir de una estricta retícula de pilares que se manifiesta en los alzados con la voluntad de absorber el horizonte circundante: el perfil de Altea, la sierra de Bernia y la costa desde Ifach hasta el Albir. El interior, prácticamente un espacio único, entrelaza los distintos desniveles creando plataformas que se prolongan al exterior, agregándose la piscina y creando miradores en todas las direcciones gracias a la fluidez y las amplias superficies de vidrio. El conjunto logra una pieza en la que la simplicidad constructiva y de materiales, el insistente color blanco, los pórticos definiendo terrazas a distintos niveles, las barandillas tubulares y los ojos de buey, le confieren un aspecto ligero y fresco, con reminiscencias directas



3: Club Náutico de Altea (1984-85)





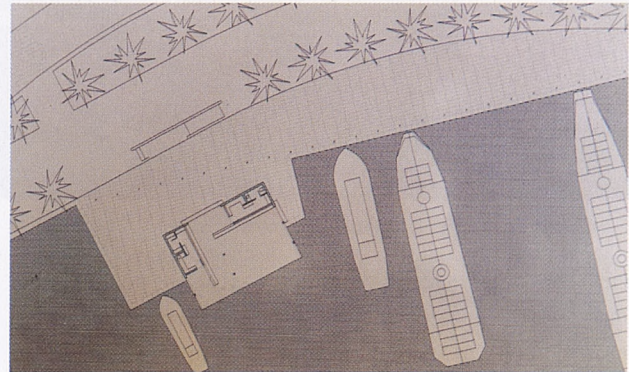
pero reelaboradas del Movimiento Moderno, ayudando a su contextualización junto a las embarcaciones deportivas.

Por otro lado, algunos puertos de este litoral también albergan funciones turísticas de transporte y recreo de cercanías. Se trata de las pequeñas excursiones navales que ponen en comunicación Denia, Jávea o Calpe y muestran la belleza de los cabos de San Antonio y La Nao, visitan la isla de Benidorm desde esta ciudad o la isla de Nueva Tabarca desde Alicante, Santa Pola o Torrevieja. Lo cierto es que este tipo de actividad aún está por explotar y sus muelles suelen ser los mismos que los de recreo o de pesca. La primera instalación específica con este fin se está construyendo en el puerto renovado de Alicante, frente a la Explanada, y se trata de una obra para la que se convocó un concurso que ganó J. García Solera-Vera en 1997 (4).

Se trata de una pequeña terminal de pasajeros sobre un nuevo embarcadero en la dársena más urbana del puerto de la capital. El muelle surge en el espacio que encierra la cuerda interior a la inflexión del nuevo y malogrado paseo marítimo, el cual se amplía con una plataforma en su extremo sur. En esta zona reposa el edificio: una caja permeable y diáfana que se define en dos de sus aristas por dos módulos prismáticos idénticos que actúan de filtro de acceso y mirador hacia el interior de la dársena. Su situación en el saliente permite que las embarcaciones atracadas no obstruyan las vistas, y su disposición horizontal reafirma lo que se puede considerar "una constante en cualquier visión portuaria". Con toda la intención, la terminal vuela sobre la plataforma del muelle, como un balcón sobre el mar, posibilitando el disfrute de este espacio, cuya materialización, ingravida y calada con materiales de calidad (acero y madera), según su autor, la entroncan "con toda la tradición de la construcción naval".



Terminal en Alicante, 1997-2000.



4: Terminal en Alicante (1997-2000): ordenación

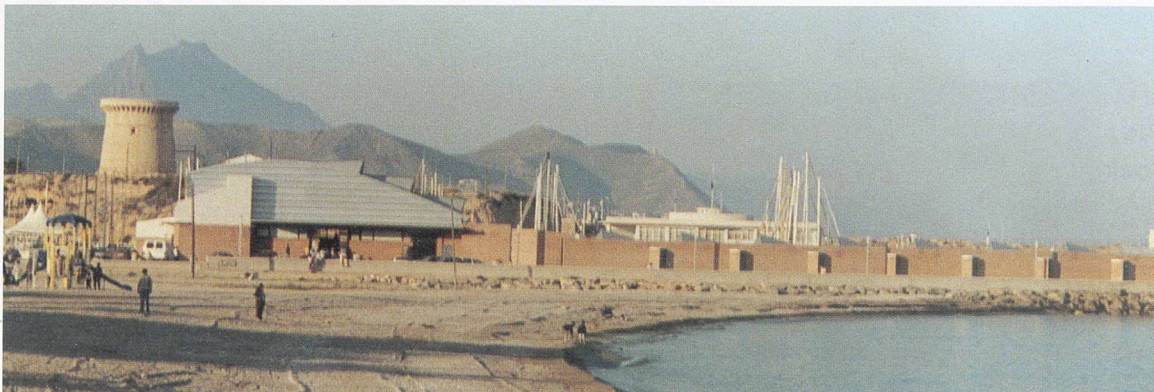
### 2.3. LA RENOVACIÓN DE LAS INTALACIONES PESQUERAS

Las edificaciones vinculadas a la explotación pesquera de los puertos (lonjas, fábricas de hielo, almacenes de redes, cofradías, linternas, etc), habían sido parcialmente aparcadas durante el periodo 1975-90, ya que era prioritario otro tipo de actuaciones, tales como refuerzos de diques y escolleras, ejecución de nuevos brazos y muelles, o mejora de calado y dragado de fondos. Estas obras ya se dirigieron desde la administración autonómica, toda vez que las competencias del Grupo de Puertos fueron transferidas (salvo los casos de Alicante y Torrevieja).

Ha sido en esta última década cuando se han renovado o sustituido los volúmenes construidos que parecían naufragar sobre los brazos portuarios. Especial cuidado se ha puesto en los controles de acceso, los almacenes y las lonjas; aquí es donde las capturas del sector primario se trasvasan a los circuitos de la comercialización. Y quizás no sea casualidad la bondad de los resultados ya que, en un terreno vetado a los arquitectos, resulta significativo que las más recientes lonjas de subasta del pescado hayan sido dibujadas y ejecutadas bajo la batuta de estos. Buen ejemplo de esta serie de edificaciones son las ejecutadas en los muelles de El Campello por José M<sup>a</sup> Urzelai (1991-94), de Villajoyosa y Santa Pola por Miguel Del Rey e Íñigo Magro (1991-96 y 1993-96), y de Denia con obra de M. Vicente Vidal y L. Alonso de Armiño (1992-97), que han alterado las dársenas con la construcción de estas barcas varadas.

La primera de estas obras, en Campello (5), está compuesta por tres edificaciones dispuestas sobre un recorrido lineal: el del propio muelle pesquero. La caseta de acceso ejerce su control desde un prisma triangular y una delgada marquesina, anunciando la lonja con su perfil geometrizado de crustáceo con su boca abierta. La silueta curvada con tres lucernarios piramidales evoca la silueta de una cigala, bajo





5: Lonja y almacenes de El Campello (1991-94)

cuya coraza (de madera) tiene lugar la venta de los frutos del mar. Tras ella aparece la explanada para el tendido de redes protegida por los nuevos almacenes: un prisma dentado en todas sus superficies que aún evoca más la silueta zoomórfica, sobre todo en la distancia visual. Los materiales dominantes, ladrillo rojo y chapa galvanizada al exterior, no sólo refuerzan la idea animal sino que intentan perpetuar la instalación en el tiempo, como un estrato más, fragmentado y depositado sobre el muelle.

formas que devienen en paseos rasgados que miran a Nueva Tabarca o hacia la dársena portuaria, respectivamente. Las funciones de ambos mercados se organizan de modo lineal, adosadas a los ejes de recorrido interior y exterior, los cuales se disponen en paralelo al muelle sobre el que están varadas las lonjas, protegidas del temporal. Sus interiores, amplios e inundados de luz, cuentan con pasarelas tangentes que se convierten en balcones sobre el espectáculo comercial o sobre el paisaje marino y urbano. Los materiales elegidos (hormigón, calizas y mármoles, hierro y aluminio, cerámica y vidrio) apuestan por la durabilidad y se dan cita para volver cálidas unas instalaciones de siempre frías e industriales, como el hielo de las cajas que desfilan bajo las superficies de madera de ambas naves centrales.



6: Lonja de Villajoyosa (1991-96)

Frente a esta imagen biológica, los demás mercados y almacenes, con sus estiradas siluetas horizontales, emulan, cautelosamente, barcos a la deriva que han arribado a la costa, una costa urbana. En Villajoyosa (6), la nave de subastas renueva el tradicional sistema de venta a voz en eco en un gran espacio que señala la actividad principal; las demás funciones se disponen en serie y dependen de la compra-venta: ya sean mostradores, instalaciones u oficinas. Su composición volumétrica acusa, mediante la repetición de un pórtico modular, el gran vacío comercial, del cual sobresalen o se le adosan cuerpos de menor dimensión. Su interior, diáfano y luminoso, permite recorrerse a una cota elevada desde la que contemplar el espectáculo o girar la vista hacia el frente urbano, porque la lonja, no más alta que el rompeolas, se encara al paseo del club náutico y a la playa que alcanza el barrio de pescadores.

Más elaboradas aún (y más complejas de programa) son las lonjas de Santa Pola y Denia (7), donde las barcas se vuelven contenedores de subastas electrónicas a las que puede asistir un público, sordo y distante, elevado en plata-

Las reinterpretaciones marinas de estas tres lonjas distan mucho de aquellas más miméticas de los clubes náuticos de la modernidad primeriza. Las metáforas ahora no son reflejos de un universo mecanicista, sino trasposiciones construidas que no se enrolan en transatlántico alguno. Las lonjas ya no son blancas, su contemporaneidad radica en un poso de experiencia que se inserta en el lugar con el que tiende a prolongarse. Como también se vuelven apaisados, y más horizontales si cabe, los almacenes de redes. En Villajoyosa (8), estos se distancian de la lonja, acotan un recinto abierto para las redes y se revisten con la misma alegría cromática que las fachadas típicas de la villa. En Denia, estos mismos recintos se separan del mercado de subastas hasta un segundo plano, revistiéndose con una poética similar a la del edificio comercial, aunque más austera. Ambos conjuntos se subordinan a sus lonjas.



7: Lonja de Denia (1992-97)





8: Almacenes de Villajoyosa (1995-97)

Los resultados de estas intervenciones deben valorarse de modo bastante positivo, tanto por la nueva dimensión abierta en la relación de las lonjas con los usuarios como por lo que respecta a la propia disciplina arquitectónica. En el primer caso porque estos edificios han dejado de ser un mundo cerrado y acotado: los ciudadanos pueden visitar sus interiores desde distintas posiciones: activas o pasivas. En el segundo aspecto porque los planteamientos atienden tanto a la correcta articulación de las funciones como a la pretensión de conseguir arquitecturas que se adaptan al paisaje en el que se insertan, sin protagonismos individuales. Es más importante el conjunto, con su perfil y silueta, que el elemento anecdótico.

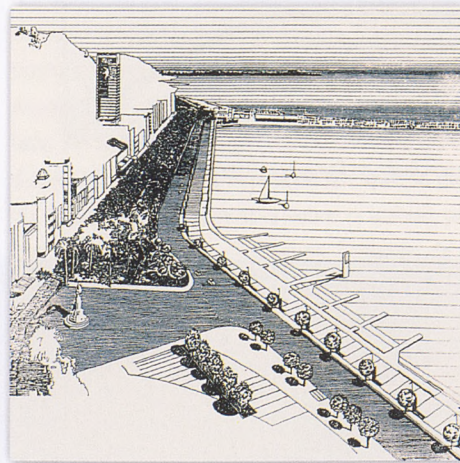
#### 2.4. LAS TRANSFORMACIONES PORTUARIAS Y EL CASO DE ALICANTE

Hasta aquí hemos efectuado un repaso por una serie de actuaciones arquitectónicas portuarias, ya sean con fines deportivos, comerciales o pesqueros. De este modo se han sucedido gran parte de las obras: atendiendo a las necesidades inmediatas en lugar de plantear actuaciones más globales, bajo un planeamiento director que organice las diferentes funciones y las programe en un plan de ejecución por etapas y concursos de arquitectura. También es cierto que las actividades que albergan los puertos están sometidas a continuas variaciones, dependientes de los mercados.

No obstante, sí se han redactado planes de transformación y ordenación de los usos portuarios, y cinco son los más relevantes. En cada una de las dársenas afectadas el plan ha tomado como excusa una de las actividades predominantes: en Jávea la pesca, en Denia el tráfico de personas a Baleares, en Santa Pola los astilleros, en Torrevieja el tráfico de sal y en Alicante la necesidad de incrementar la rentabilidad de sus instalaciones plagiando el modelo de Barcelona. En este último, precisamente, la intervención en los muelles norte y de

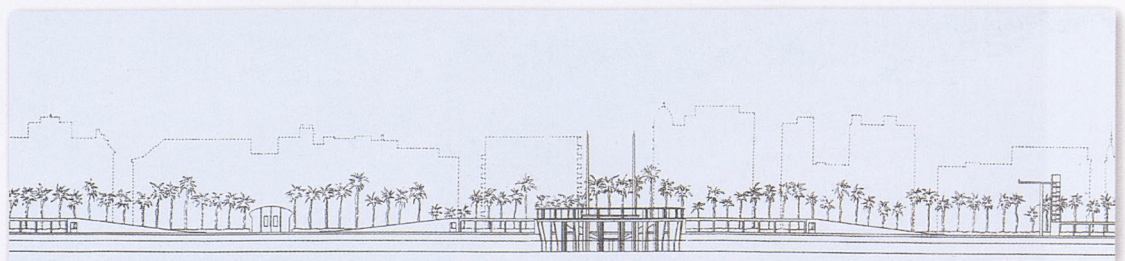
levante (1994-96) ha supuesto una oportunidad perdida, ya que la novedosa conversión de uno de los diques en un centro comercial se ha materializado con un abusivo y especulativo aprovechamiento edificatorio, una imagen provinciana, un diseño pobre de materiales en la urbanización y la demolición de patrimonio edificado protegido (Comandancia de Marina).

Estas obras tuvieron una fuerte contestación profesional, la cual quedó reflejada en la prensa y en el concurso de ideas que para la ordenación de la fachada marítima convocó el Colegio de Arquitectos en 1995. Hubieron dos primeros premios; uno de ellos para el equipo de arquitectos formado por Juan Luis Piñón, M<sup>a</sup> Carmen Blasco y Pablo Martí, entre otros, aunque de nada sirvió tan cuidada propuesta (9). El Grupo de Puertos tampoco tomó como modelo el anteproyecto de "Reordenación de la Explanada y frente litoral de Alicante", desganado y polémico, que sobre esta frontera urbana había elaborado en 1992-93 Francesco Venezia (con Min Yee como colaborador) por encargo de la COPUT (10). Esta propuesta se extendía desde Benalúa hasta el Cocó y contemplaba cuatro hitos: la prolongación de la Rambla hacia el mar con un sofisticado "hemicycle abalconado", un almacén escalonado de barcas y una torre mirador en los muelles, un intercambiador de transportes públicos junto a la estación de Benalúa, y una línea de tranvías sobre el frente litoral. Todo el diseño evidencia una desidia y dejadez extrañas que los autores justifican con una retahíla de tópicos, tales como las referencias a las olas del pavimento, las



9: Puerto de Alicante (1992-93): frente marítimo

10: Puerto de Alicante (1995): ordenación fachada marítima





dunas de las rampas o al hecho de que "la Explanada es (...) el monumento de la ciudad: (...) y nos evoca un sabor de África que nos induce al abandono ante el horizonte marino en una fusión relampagueante con la costa opuesta". Ya se sabe que Argel está al otro lado.

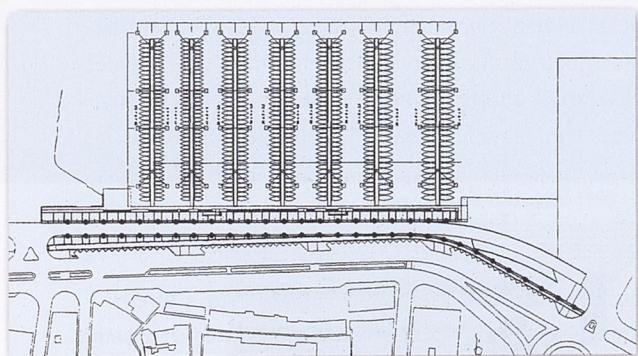
Sin embargo, podríamos pensar que van a enmendarse parcialmente los errores cometidos con las obras en ejecución en el muelle de poniente ("Panoramis") con idénticos fines que el remodelado de levante, pero los volúmenes que asoman presentan mayor intensidad edificatoria y un perfil en exceso al gusto comercial y exhibicionista. Quizás alguno de estos desatinos prodría haberse solventado si la autoridad portuaria no dispusiera de tanta independencia. Ojalá que la anunciada transformación del puerto torrevejense recién transferido (2000), la cual se piensa reflejar en esta, sea más comedida, ya que la implantación de naves industriales para la construcción de yates en el muelle de poniente en Santa Pola (1995-98) ha destrozado el horizonte. Claro que, en Torrevieja, la "reordenación de la fachada marítima y el recinto portuario" queda garantizada con Santiago Calatrava; este piensa que hay un mar de posibilidades pues "es

muy interesante potenciar la zona y crear sinergia entre todos los equipamientos". Además, previos a los trabajos del internacional arquitecto están las obras iniciadas en el rompeolas de levante con las que el puerto se "se convertirá en un paseo de más de un kilómetro" de la mano de Vicente Esteban y Rafael Ligorit.

## 2.5. LOS PUERTOS REMODELADOS DE DENIA Y JÁVEA

Denia es otra cosa. Su puerto tiene una larga historia, documentada por Juan Ferrer. Las actividades que alberga desde los años 70 se han multiplicado: de pesqueras y de reparación a náuticas y comerciales. La apertura de líneas de transporte de viajeros a la islas Baleares y la anunciada vía de tren hasta Gandía, auguran un incremento de las obras portuarias, cuyas tareas de dragado y ejecución de diques de abrigo han finalizado en 1992. De hecho, la visión finalista del puerto realizada por C. García Briso (1983) ha sido superada por la realidad. Algunas de sus instalaciones ya han sido abordadas (el club náutico, la lonja y los almacenes), quedando pendiente una reciente actuación sobre la dársena norte: el muelle para amarres deportivos y el paseo Rafael Yagüe Buill (ca. 1995), cuyas obras se deben a J<sup>o</sup> Ramón Navarro y sus colaboradores J. Rosique, E. Rodríguez y J<sup>o</sup> María Urzelai (11 y 12).

Se trata de un muelle de gravedad frente al barrio del Raset, completado, por tierra, por un vial de servicio y una zona arbolada y, por mar, por siete pantalanés flotantes ortogonales a estos. El paseo presenta una sección donde se organizan los diferentes usos: bandas rodada y peatonal, banco de descanso y pasarelas hacia los barcos. Cada una de estas franjas queda señalizada (mediante parterres y arbolado, sucesión de luminarias, un asiento continuo o diferencias en los pavimentos), y el acceso desde unas a las otras también se indica. El paso desde el paseo al muelle inferior se



12: Paseo "Rafael Yagüe Buill" de Denia (ca. 1995): ordenación



11: Paseo "Rafael Yagüe Buill" de Denia (ca. 1995)





13: Puerto de Jávea  
 (ca. 1995)

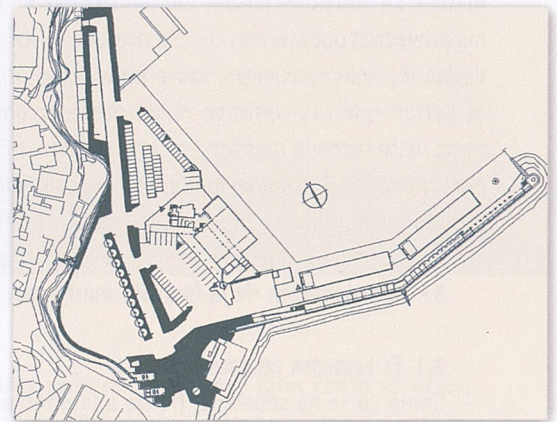


ilumina por cuatro grandes faros. El empleo de piezas estandarizadas contrasta con el diseño de las piezas prefabricadas en hormigón: la sección del murete de protección que hace las veces de banco de descanso está bien resuelta. La ejecución de la obra incluso mejoró aspectos de remate en los extremos norte y sur de este paseo.

El resultado ofrece una imagen continua que unifica formalmente este frente marítimo, con un predominante tono gris que, con los años y los ficus, se volverá más amable. Esta intervención forma parte del Plan de Puertos de la Generalitat Valenciana, y viene a sumarse a las obras ya descritas, logrando configurar el puerto de Denia como uno de los más atractivos del litoral sur. La actividades urbanas de su frente no tienen en el puerto una barrera, sino una prolongación, de manera que ciudad y muelles forman un único organismo, articulando y diversificando sus funciones, sirviéndose de apoyo mutuo. La cadena de instalaciones portuarias (martillo para pasajeros, el muelle pesquero y los pantanales) encuentra su correspondencia arquitectónica (estación marítima, lonja, almacenes y paseo) y su reflejo en la ciudad (explanada Cervantes, plaza Drassanes y calle Bellavista) en un tratamiento de integración.

El puerto de Jávea es un caso más singular si cabe, puesto que su vinculación con la trama urbana se efectúa por un borde tangente al antiguo barrio de pescadores; el resto de la ensenada es natural, al resguardo del cabo de San Antonio. El conjunto de obras corren a cargo de J<sup>o</sup> María Urzelai (ca 1995) (13 y 14). La intervención aquí tiende más a imponer orden dentro del recinto portuario que a eliminar barreras de conexión urbana. Un vial perimetral rodado establece la secuencia sobre lo existente: al final el muelle norte, antes el club náutico y el varadero, previamente las explanadas para aparcar y la lonja, al principio, junto a la entrada, una terraza plana de la que parte el paseo peatonal que se apoya encima del viejo espaldón.

La actuación comienza donde se encontraba el puerto antiguo (que recibiría las piedras de las murallas derribadas



14: Puerto de Jávea (ca. 1995): ordenación

en 1873), junto al talud de las faldas del Montgó cuyos cortes se escalonan con sillares de "piedra seca" envueltos en mallas metálicas, renovando una imagen tradicional, disminuyendo el vértigo de la pared de roca desnuda. Frente a este decorado se alzan las casetas de servicios portuarios. Al otro lado del acceso aparecen las escaleras y las rampas que conducen al paseo sobre el muelle sur, que se eleva para mejorar las vistas (sobre el puerto y sobre la bahía), proteger del lebeche y configurar los almacenes. El paseo de hormigón y piezas de mármol, a medida que se adentra en el mar, da paso al hierro y, este, a la pasarela de madera que se remata en la pequeña rotonda de la linterna roja, volviéndose cada vez de aspecto más ligero. Una enfilada de veletas acompañan el último tramo y sirven de remate al viento. Un tobogán, situado en el quiebro, acerca el mar a los temerosos.

Debe destacarse lo cuidado de los detalles constructivos, el esmerado diseño en los encuentros, la puesta en obra del hormigón y lo acertado de los colores elegidos. No menos significativa es la adecuada ordenación de funciones, así como la separación y vinculación simultánea de las labores pesqueras y el paseo de los ciudadanos, gracias al desnivel, así como la integrada silueta resultante. Desde el paseo elevado se contempla, además, los ángeles petrificados de hor-



migón de la parroquia del Mar (1967) ahogándose en la densidad turística, y el tímido paseo peatonal que une el puerto con las playas de la Grava y del Benissero, tras estas, los cortes rectos de las antiguas canteras de piedra tosca en la orilla del mar. Como señala el autor "trabajar arropado por un paisaje tan potente", seguramente, "deshace cualquier tentación de ensimismarse con las líneas del papel", hasta el punto que el entorno "minimiza la importancia de lo construido y obliga a acomodarse a la escala del lugar".

En este punto no se debería pasar página sin apuntar lo conveniente que resultaría incluir la zona portuaria como área a ordenar urbanísticamente por el planeamiento municipal de modo conjunto entre el ayuntamiento y la autoridad marina. Ya que no es posible confiar siempre en la bondad de los proyectos unilaterales que se prevean, ni en la capacidad de los técnicos ejecutores; tanto unos como otros obedecen al patrón que los contrata. Y los puertos conforman gran parte de la fachada marítima de muchas de las ciudades litorales, por lo que se hace necesaria la previsión de su desarrollo futuro de un modo consensuado con su trama urbana.

### 3.- La ordenación de la fachada marítima

#### 3.1. EL DESORDEN DEL FRENTE URBANO

Como ya se ha señalado, frente a la alternativa de crear centros residenciales y de ocio autónomos, el modelo turístico adoptado en la costa alicantina ha tenido como base la ampliación de las propias ciudades, con sus ensanches construidos siguiendo un desarrollo paralelo a la costa (intensidad de uso en altura) y la colmatación de estos entornos mediante urbanizaciones de ciudad-jardín (intensidad de uso en superficie). Además, las edificaciones residenciales se han anticipado, en muchas ocasiones, a las redes de infraestructuras y, por lo general, a los equipamientos, sean estos

públicos o privados; ya se sabe que sin población no existe ocio ni negocio.

Esta ocupación del suelo ha sido, si cabe, más trepidante sobre la primera línea de mar por parte de los bloques o las agrupaciones de viviendas, dibujando una silueta bastante caótica en las fachadas marítimas arquitectónicas. A este proceso cabe añadir que muchas de las playas y costas urbanas habían sido objeto de pocas actuaciones hasta 1975. Uno de los objetivos de todas las corporaciones locales, a lo largo de estos años, ha sido el de pretender mejorar urbanística y dotacionalmente la franja de suelo con la que las ciudades se encuentran con el mar: su costa urbana, sea playa o acantilado. El paseo se ha erigido como el elemento urbano de borde, la frontera que deslinda la propiedad privada edificable de los terrenos de titularidad y disfrute públicos. Para ello, los ayuntamientos han ido de la mano del ministerio tutelar de la costa, con quien ha conveniado todas las obras. No en vano, en España la ribera del mar es de todos y las leyes se esfuerzan por perpetuar este derecho.

Durante los primeros años democráticos, mientras el país se encontraba inmerso en la definición de las nuevas relaciones políticas dentro del nuevo Estado autonómico, y antes de que el ministerio responsable del litoral español definiera sus líneas de actuación, la ciudad de Benidorm tomó una serie de iniciativas que iban a marcar la pauta en el modo de enfrentarse a la compleja problemática de la costa urbana. El ayuntamiento de la capital turística del litoral alicantino, consciente de la necesidad de renovar su fachada marítima con el predominio del uso público sobre el privado, convocó un concurso de ideas para la ordenación de las playas (1978-79). El resultado del mismo, al que se presentaron destacados profesionales en el horizonte nacional, no fue ejecutivo, pero las soluciones que aportaron pronto se prodigarían no sólo en la costa sur valenciana sino también en otros litorales turísticos.

En las distintas propuestas se planteaban alternativas a las nuevas demandas como la necesidad de redefinir los múltiples nuevos usos potenciales de las playas (juegos y deportes específicos), de regular y limitar los usos tradicionales de sol y baño (túneles de sombra, chiringuitos...), de mejorar los equipamientos y servicios (limpieza, higiene y vigilancia) y de ampliar la capacidad de paseo de recreo diurno y nocturno de estos espacios marítimos (oasis de palmeras, miradores...). Estas ideas iban a servir de modelos a futuras intervenciones. Como anécdota, baste recordar que la conocida balaustrada de la playa de Poniente fue colocada estos mismos años, con un diseño propio de la efervescencia posmoderna, la cual sería un referente para otras ciudades.



15: Playas y paseo de Santa Pola (ca. 1985-89)





16: Monumento en El Campello (ca. 1992)

### 3.2. LAS PLAYAS Y LAS TORRES DE VIGILANCIA

Muchas han sido las playas que, durante la década de los años 80 y principios de los 90, han sido regeneradas con la aportación de arena y la construcción de espigones artificiales que procuraban la inmovilidad de esta. Todos los casos respondían a una política nacional coordinada que tenía su arranque en 1983 cuando, desde el MOPU, se diseñó el Plan General de Costas. Ilustran este panorama las actuaciones llevadas a cabo en las playas de Torrevieja, Santa Pola, Alicante, El Campello, Villajoyosa, Calpe o Denia, entre otras ciudades. Cada una de estas intervenciones ha atendido a las características particulares de cada geografía concreta, procurando la uniformidad estética y de servicios, si bien los resultados no han sido del todo homogéneos con el transcurso de los años.

En la playa del Cura de Torrevieja se ejecutaron escolleras para proteger la ampliación en su superficie, la cual se realizó mediante la aportación de arena. En Santa Pola, la intervención abarcó más de 2 km de costa en la que se combinó el aporte de arena en las playas de Levante y de Varadero con la ejecución de espigones de roca en la avenida intermedia (15). En la playa de San Juan de Alicante y Muchavista de El Campello, la regeneración permitió ampliar la alfombra de arena con fondos de Sierra Helada, no sin polémica. En la playa del puerto de Villajoyosa, la arena se ha mantenido gracias a los dos diques de cubos de hormigón de sus extremos norte y sur, entre el club náutico y la desembocadura del río. En Calpe, la franja aportada de arena se resguarda en el Peñón de Ifach. En la playa de Les Rotes en Denia, el espigón creado al sur (recrecido sobre un arrecife natural) ha conseguido disminuir la desaparición de la arena que trajeron las dragas, mientras que en la playa de Les Marines fue necesaria la construcción tanto de diques ortogonales como paralelos a la costa.

La mayoría de estas actuaciones sobre las playas ha tenido su respaldo en la posterior ejecución de paseos marítimos en sus bordes terrestres. A su vez, la propia oferta ampliada de sol y mar se ha complementado con la ejecu-



17: Torre de vigilancia en Denia (1985-86)

ción de toda una serie de dotaciones tales como servicios, torres de vigilancia, chiringuitos, juegos, palmeras e incluso algún hito lúdico, singular o escultórico. Entre estos últimos, no siempre con los pies en la arena, se deben mencionar el géiser frente al mirador de Benidorm, la escultura cerámica de Arcadi Blasco (1990) en la playa de El Campello (16), y la escultura de acero inoxidable de Andreu Alfaro situada en la rotonda norte del puerto de Denia (1999). En cualquier caso, se pretendía lograr playas urbanizadas y atractivas, no para-jes vírgenes ni salvajes (algo que ya no podía ser), cuyo reconocimiento anual se plasma en las ansiadas y renovadas banderas azules que otorga la Comunidad Europea. La calidad de un centro de vacaciones veraniegas, en cierta medida, se empieza a medir por el nivel de servicios, higiene y confort de sus playas, así como de su cuidada imagen.

Entre la serie de equipamientos con que se han dotado las zonas de baño están las conocidas torres de vigilancia (17). Estas fueron promovidas por la Diputación en 1985-86 y son obra de Rafael Pérez. Se trata de un proyecto en el que se define una determinada pieza arquitectónica bajo las premisas de su producción seriada, aunque no ilimitada. En este sentido no se trata de un hito que atienda a un lugar concreto, sino de un objeto que cumple una función específica (pequeña atalaya que se eleva por encima del ajetreo playero para atisbar a los bañistas) en un paisaje genérico (una supuesta playa, de arena, grava o roca, en el litoral sur de la Comunidad).

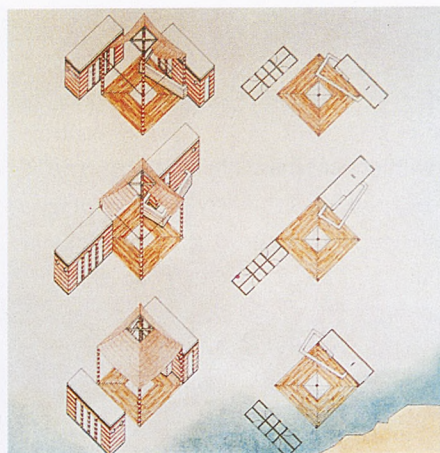


El resultado fue una torre de hormigón prefabricada en taller (a falta de los cimientos que la anclarían a su destino), con una garita en lo alto a cuya plataforma se accede por una empinada escalera de barco; por encima de esta se dispone una visera de protección y un mástil de aviso. Su diseño se perfila con referencias estéticas de proximidad náutica, recurriendo a una de geometría sencilla derivada del cálculo de estructuras, y que opta por el color blanco tanto en lo metálico como en el hormigón. Su implantación en las diferentes zonas de baño (a excepción de Benidorm) hace que estas compartan un mismo elemento, pretendiendo la unidad formal en las playas. Sin embargo, su funcionalidad sólo es acertada en parajes desérticos de gentes.

### 3.3. LOS CHIRINGUITOS DE LA COSTA

Por otro lado, dado que las playas han sido objeto de usos múltiples y variados (en particular la dialéctica que genera el ocio diurno frente al nocturno), estas han requerido de una serie de edificaciones desde las que se prestan servicios de manutención. Especial polémica han tenido, desde siempre, la destartalada presencia de chiringuitos provisionales con clara tendencia a perpetuarse en su emplazamiento. Las administraciones implicadas han intentado resolver el conflicto entre la necesidad real y la debilidad del entorno. En este sentido es muy interesante el concurso de ideas, que convocó el MOPU en 1986, para la construcción de pequeños establecimientos en los lugares costeros, diferenciando seis tipos de litoral en España: Norte, Andalucía, Mediterráneo, Costa Brava, Baleares y Canarias.

Las dos ideas ganadoras del litoral mediterráneo, obras de Ignacio Manrique y Francisco Arques (1º) y de Ángela Lambea (2º), ofrecen un resultado similar en cuanto a su seductora imagen final: piezas desmontables (en madera) y ligeras (mallorquinas y lonas) que retoman elementos de la arquitectura tradicional de veraneo. Se trataba de un prototipo repetible en cualquier lugar. No menos interesante es la



18: Chiringuito de Levante, áccesit (1986)

propuesta de M<sup>a</sup> José Mójica (áccesit) (18), la cual configura el chiringuito con tres elementos básicos: el bar, la terraza y los aseos. Esta triada se articula y compone atendiendo a la casuística particular de la topografía de la costa y a la orientación que el establecimiento mantenga con relación al sol y al mar. Esta variante enriquece las posibilidades de adaptación al medio y amplía la gama de configuración de espacios y su modo de uso. No obstante, conviene apuntar que, aunque estas ingeniosas propuestas no se construyeran, sí asentaron una doctrina: que la franja litoral era y es "estrecha, insuficiente y frágil" para los usos que soportaba y que procedía liberarla.

Este era el caso de la isla de Tabarca. Los restaurantes y merenderos se ubicaban en el peculiar istmo (en cuyos lados norte y sur están el puerto y la playa), intentando convertir en definitivas y en propiedad unas instalaciones terciaristas. El ayuntamiento de Alicante convocó en 1989 el concurso para la "Ordenación del Centro de Servicios", el cual fue ganado por Rafael Corno y Antonio Marí en sus tres vertientes: urbanística (estudio de detalle, 1991), obra civil (urbanización, 1993) y edificación (equipamiento y nuevos restaurantes, 1993-ss) (19). La propuesta general concentraba en los dos puntos más altos del istmo el conjunto de chi-



19: Playa de Nueva Tabarca (1989): ordenación





ringuitos, despejando de barracas la playa, colocando en el centro de la misma el edificio de servicios. Los establecimientos junto a la central solar se disponían en abanico y los situados junto al poblado se alineaban con los muros de la fortificación ilustrada; en ambos conjuntos se cuidaba la orientación con vistas. Mientras, los antiguos baluartes se insinuaban sobre las plataformas del suelo.

El dilatado proceso que siguió (1989-99) y las diversas modalidades de contratación de las obras (los propietarios corrían con los gastos) modificaron las ideas primigenias introduciendo muchos cambios (en cantidad y calidad), si bien los tres núcleos mantuvieron su emplazamiento. Por lo que respecta al centro de servicios, este fue definitivamente reubicado en la antigua almadraba que se ha reconstruido. Y por lo que respecta a los nuevos bares, estos están constituidos por dos elementos base: la cocina-barra cerrada y la terraza abierta, formando un continuo prismático que prolonga sus vistas por encima de la arena. Todos los establecimientos presentan el mismo diseño funcional, de una única planta, que en el caso de la agrupación junto a la central giran alrededor de un patio común de servicio donde están los almacenes.

Los materiales básicos elegidos, hormigón y chapa galvanizada, tienen en exceso en cuenta su vocación de durabilidad en un ambiente hostil como el marino; la nota de color la pone el gresite que cambia de unos establecimientos a otros; las mallorquinas plegables y extensibles (protección de los vientos y del sol) no se han colocado. Es probable que una intervención más generosa en lo económico hubiese dado como resultado unos acabados más adecuados y dignos, pero la composición arquitectónica no carece de calidad ambiental. Es más, el orden urbanístico impuesto, la recuperación del perímetro del baluarte previo al acceso al poblado y la conseguida imagen rotunda de balcones sobre el mar, han vuelto atractivo y sociable el caos existente, aunque los propietarios han comenzado a travestir los chiringuitos.

### 3.4. LOS PASEOS MARÍTIMOS Y LAS FACHADAS URBANAS

Detrás de las playas casi siempre hay una ciudad o una trama residencial turística; una calle, cuando menos, los separa. Junto a estos viales han hecho su aparición los paseos marítimos, en muchos casos gracias a las ampliaciones de las zonas de arena. Salvo la primitiva acera de la playa de Levante en Benidorm (de Juan Ant<sup>o</sup> García Solera), el tropical paseo de la Explanada en Alicante (de Miguel López) y los que, como este, se apoyan en las dársenas portuarias, los nuevos paseos han venido a remolque de la regeneración de las playas. Del mismo modo que en estas, las actuaciones fueron promovidas por el ministerio del ramo, puesto que los terrenos afectados eran interiores al perímetro de la zona marítimo terrestre (ZMT). De igual manera se ampliaba la franja litoral en dirección a Argel.

Las mismas ciudades que acomodaron sus playas hicieron otro tanto con su límite urbano. La mayoría de estos trabajos se iniciaron a mitad de la década de los 80 y se han prolongado, en algunos casos, hasta la actualidad. Ello es lógico si se tiene en cuenta que, a lo largo de este cuarto de siglo, el frente marítimo urbano se ha densificado de edificación y ha ampliado su extensión: las obras eran ambiciosas. En casi todos los casos las actuaciones han tenido un carácter orgánico de tipo cordón umbilical (o de cicatriz que ha cosido la grieta de la herida), dada la escasa dimensión de su sección transversal frente a su longitud y porque han unido, mediante viales de paseo y recreo, puntos distantes de las tramas o lugares significativos extremos.

Pueden ilustrar esta panorámica algunos ejemplos que responden a un mismo patrón. En Santa Pola se ha construido un paseo en toda la avenida de Santiago Bernabeu que se ha prolongado hasta alcanzar la dársena del puerto pesquero. Está dividido en varios tramos y enlaza las distintas playas, escolleras y plazas mediante una acera de ancho variable. El paseo tipo de El Campello se esponja y mejora con la plaza del monumento al Pescador (1986-90), de Marius

20: Paseo y Playa de Les Rotes en Denia (ca. 1992)





Bevià, Jaume Giner y Arcadi Blasco. En Villajoyosa se ha ejecutado un paseo de características similares entre el arrabal del mar y el puerto deportivo, aunque de menor distancia. Este sirve de mirador sobre la playa y actúa de pasaje peatonal ininterrumpido. Su diseño, más reciente, presenta un aspecto unitario (vegetación, luminarias y pavimentos) aunque su imagen es deudora de la balaustrada benidormí. La actuación en Altea, frente al antaño barrio de pescadores, con mayor anchura y menor longitud, ofrece también una estampa más uniforme en los tratamientos de acabado, donde se pueden apreciar las aportaciones en el diseño de los elementos de mobiliario urbano realizadas por el ingeniero José Ramón Navarro. Por último, tanto el paseo que se extiende desde la playa del Arenal bajo el casco urbano de Calpe, como el ejecutado entre el club náutico y la playa de Les Rotes en Denia (20), denotan tratamientos similares.

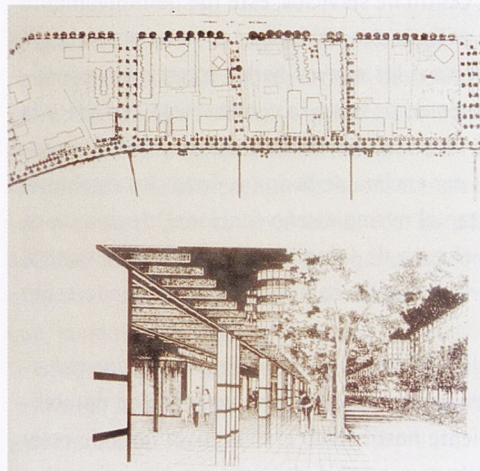
Todos estos paseos, llevados a cabo en el periodo 1985-95, presentan unas mismas pautas de diseño formal y funcional, unas mismas terminaciones y acusan las mismas características de inmediatez y necesidad. Se trata de obras que sirven de límite tanto a la playa como al tráfico rodado, creando un vial peatonal de ancho variable (a veces con carril bici), normalmente limitado por un murete o una balaustrada frente al desnivel de la arena, y que suele equiparse con bancos, farolas y arbolado (se repiten las palmeras). Sus materiales de acabado suelen ser el hormigón, visto o en piezas prefabricadas, pavimentos de terrazo y luminarias estandarizadas de catálogo con pretendidas ascendencias náuticas. En general son intervenciones no muy duras, de una estandarizada imagen global aunque relativamente unitaria dentro de su actuación y en el conjunto de poblaciones. Se evidencia la urgencia de su diseño y ejecución, con el fin de acabar con las invasiones de la propiedad privada, y la escasez económica con que fueron dotadas estas obras. En ningún caso reflejan la individualidad de cada una de las franjas costeras.

Detrás de estos paseos se sitúa la fachada urbana, ya sea de población turística o residente, siempre salpicada de la inseparable oferta comercial y de ocio. Es bastante frecuente que el paseo en la frontera marítima se vea respondido por un tratamiento parecido al pie de las fachadas construidas, mediante una amplia acera donde se desarrollan las terrazas de los establecimientos comerciales y de hostelería. Todo ello cuando el vial no se ha peatonalizado. No deja de ser significativo el hecho de que en los casos en que este frente de fachadas no ha sufrido el especulativo proceso de sustitución en altura, también se intenta redefinir una fachada arquitectónica tónica que resulte atractiva desde una perspectiva turística.

Este caso lo ilustran con acierto típico la fachada marítima de los barrios de pescadores de Villajoyosa y el antiguo arrabal marinero de Denia, entre el paseo de Cervantes y el



21: Paseo de Levante en Benidorm (1990-96)



22: Paseo de Levante en Benidorm (1990-96): ordenación

Raset. Un multicolor plano de casas entremedianeras se sucede entre las embocaduras de las calles perpendiculares al mar, donde los tonos vivos y chillones quedan enmarcados por cenefas blancas, en un intento por recuperar una postal costumbrista perdida en un momento pretérito. La mayoría de estas actuaciones parecen responder a las modas historicistas del momento que tienden a identificar un pasado con una imagen reinventada e idealizada, llevada al extremo del contraste cromático, perfilando un diminuto "parque temático".

### 3.5. La singularidad de Benidorm y Torrevieja

Dentro de estas políticas de recuperación de las fachadas marítimas mediante la ejecución de paseos, dentro de los criterios dictados por el ministerio, merecen una atención especial dos casos singulares: Benidorm y Torrevieja. No es casualidad que las actuaciones con mayor entidad y calidad tengan por escenario las dos ciudades más relevantes del turismo sur valenciano, y que ambas obras hayan sido encargadas a equipos españoles de reconocido prestigio. Obviamente, las autoridades locales eran conscientes del potencial de la industria turística y su proyección internacional desde mucho





antes de 1975, sobre todo en el caso de Benidorm, capital, modelo y paradigma de ciudad turística, no sólo por su concentración demográfica sino por su anticipación en el estudio e investigación de los problemas urbanísticos derivados del turismo y sus propuestas de resolución.

El encargo del paseo marítimo de la playa de Levante en Benidorm (21 y 22) surge, junto a su necesaria renovación, como consecuencia del debate que genera la revisión del Plan General, momento en que se plantea la cuestión del uso público de la primera línea de manzanas. El ayuntamiento confió en 1986 el estudio de esta zona de retranqueos, para la redacción de un plan especial, al equipo de arquitectos catalanes formado por Josep Martorell, Oriol Bohigas y David Mackay, contando con J<sup>o</sup> Luis Camarasa de colaborador. Estos profesionales habían demostrado sobradamente una extrema sensibilidad en el tratamiento de los problemas urbanos. Este encargo inicial se transformaría en la responsabilidad de diseñar todo el frente marítimo de Levante (1990). Simultáneamente (1990-92), los servicios técnicos municipales redactaron el proyecto del paseo de la playa de Poniente, aún pendiente de ejecución.

La propuesta de Levante enlaza la primera avenida urbana paralela al mar con la propia línea de playa, donde transcurre el paseo peatonal; este se organiza mediante seis elementos fundamentales. Primero, la supresión de todo desnivel en el suelo de la calle, confiando la especialización funcional al tratamiento material de los pavimentos (que respetan el diseño primitivo). Segundo, la ejecución de una pasarela de madera a ras de playa para los bañistas. Tercero, la creación de una doble fila de palmeras, junto a las edificaciones y junto a la playa. Cuarto, la colocación de una serie de postes alineados que sostienen tanto los focos de iluminación de la arena como las parejas de guirnaldas con lámparas que jalonan y alegran la noche. Quinto, la inclusión de cuatro torres de iluminación en el encuentro del paseo con las calles transversales. Y sexto, el diseño y tratamiento de modo particular del inicio y el final del paseo en sus encuentros con la plaza del Torretxó y el rincón de Loix. Toda la intervención, finalizada en 1996, se completa con instalaciones y mobiliario.

Según sus autores, el paseo "quiere ser un espacio público junto al mar, para el uso de ciudadanos y turistas, cuando no ejercen de bañistas". Su imagen unitaria, moderna y mediterránea, se garantiza en los materiales (mármol, madera), colores (blanco), vegetación (palmitos y palmeras) y en la ligereza y transparencia de los diseños, dotándose de personalidad propia y diferenciándose de las actuaciones de las demás ciudades.

El caso de Torrevieja presenta puntos en común con el anterior, si bien su longitud de actuación es algo menor y su frente marítimo no es una playa, amplia y arenosa, sino un relieve ligeramente accidentado donde se suceden los espigones artificiales de rocas con alguna pequeña ensenada de arena. El proyecto para el paseo de Juan Aparicio lo redacta en 1996 Carme Pinós, que cuenta como colaboradores a J. A. Andreu, J. Oliver y P. Juncosa, y las obras se finalizan en 1999 (23 y 24). Sin embargo, parten de un mismo problema: el desmesurado crecimiento de las edificaciones frente al mar han construido una pantalla artificial sin prácticamente explanada para los viandantes.

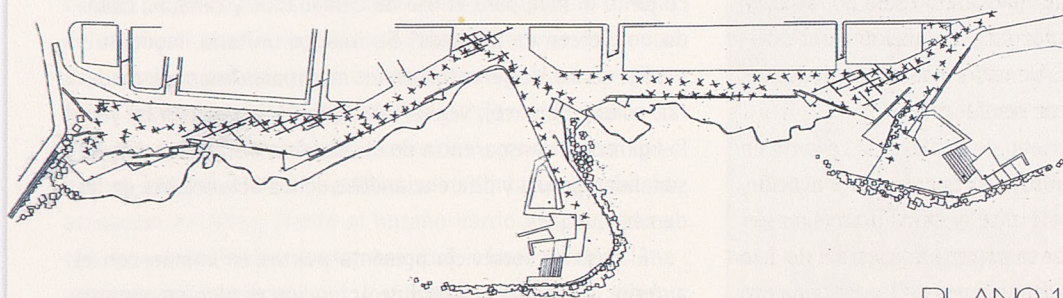
La voluntad municipal era la de dar forma a un espacio público que corrigiera su escasez frente a la excesiva densidad de usuarios. El proyecto, pues, plantea esta ampliación a partir de tres elementos: peatonalización del vial frontera, incorporación de parte del relieve rocoso al propio paseo y recrecido de las dos escolleras. De este modo se consigue que el paseo, a falta de una sección de mayor ancho, presente desahogos y espacios dilatados (frente a su carácter de borde sinuoso) además de configurar pequeñas plazas o balcones volcados sobre el mar. Las obras sobre los espigones permiten crear, junto a otras zonas de baño, dos piscinas naturales para los más pequeños que encuentran su correspondencia en tierra con los solariums y las zonas de juego.

23: Paseo "Juan Aparicio en Torrevieja" (1996-99)





## PLANTA GENERAL



## TORREVIEJA PASEO MARITIMO PLANO 1 E.1/500

24: Paseo "Juan  
Aparicio en Torrevieja"  
(1996-99): ordenación

Los materiales empleados facilitan la lectura de la transición desde la ciudad construida hacia el mar: primero pavimentos prefabricados de hormigón y luego superficies de hormigón combinadas con bancos, pasarelas y plataformas con listones de madera. Las palmeras dispuestas en hilada o en grupos de oasis y las distintas farolas ayudan a marcar y diferenciar los potenciales usos de cada zona. Todo ello animado por una composición de líneas oblicuas y quebradas que dibujan una nueva frontera azarosa y geométrica de encuentro entre la ciudad y el mar. En la intención del equipo está el convertir el frente en un jardín marítimo: "un lugar de juegos durante el día y de paseo y estancia contemplativa durante las noches". Esta interesante y atrevida actuación, respetuosa con sus entornos urbano y costero, repite pautas señaladas en Benidorm: imagen unitaria, moderna y mediterránea, garantizada por similares recursos. Estos criterios están animados por un diseño más ligero, innovador y lúdico, aumentando las dosis de personalidad de la fachada marítima de una ciudad caótica y especulada casi sin límites.

Frente a las actuaciones unitarias efectuadas por el Ministerio, muchas de las cuales no han sido muy acertadas por su impacto en el paisaje del litoral marino, los paseos de Benidorm y Torrevieja resuelven los conflictos urbanos de cada caso atendiendo a su situación concreta, no siguiendo un patrón dado.

### 4.- El paisaje como recurso y principio

#### 4.1. El planeamiento especial

Hasta aquí se ha constatado que el litoral urbano de las ciudades ha presentado, incluso con anterioridad a 1975, una imagen caótica y una serie de disfuncionalidades tanto en las playas como en los puertos. También se ha puesto en evidencia que esta situación no era la más idónea ni para los usuarios ni para la preponderante industria turística, amén de las propias ciudades. Por último, el repaso efectuado a

algunas de las iniciativas y obras públicas llevadas a cabo para mejorar la calidad ambiental y arquitectónica de la frontera marítima, no hace más que redundar en lo afirmado, poniendo de manifiesto que la capacidad de las intervenciones (mediante edificaciones u obras civiles) sólo pueden alcanzar el éxito en su ámbito de actuación. Después de todo, su acto de presencia tiene el carácter de cura superficial: desinfección de una herida o, a lo sumo, cosido de una cicatriz, como ya se ha señalado.

Parece evidente que se hace necesario un replanteamiento de la cuestión desde una perspectiva más global, y este sólo es posible desde la disciplina del urbanismo. Quizás porque las obras concretas son poco importantes, como desastre o como acierto, frente a la capacidad del planeamiento para ordenar y prever usos, sus intensidades y sus localizaciones. Porque la ciudad prevalece por encima de sus arquitecturas: sus fachadas y sus bordes son lugares específicos que precisan soluciones coordinadas concretas dentro de un marco más amplio. Y sólo el planeamiento especial (con los proyectos de obra para su desarrollo, cuando procedan) y los concursos de arquitectura y urbanismo (con compromiso de ejecución), permiten abordar esta compleja problemática. Su aprobación o fallo pueden suponer una garantía.

En esta última década, algunos municipios costeros han desarrollado políticas en este sentido tras comprobar tanto el desorden de sus fachadas marítimas como el expolio especulativo del litoral. Estos programas no siempre se han enfrentado a la totalidad del frente marítimo del término municipal, pero sí han acotado grandes fachadas lineales. De lo que sí han participado es de la idea general de introducir orden en el desastre arquitectónico y paisajístico. Las herramientas técnicas han sido variadas según los casos. Es significativo que los municipios que cuentan con instrumentos de planeamiento con estos fines o que han tomado iniciativas en esta dirección pertenezcan a la zona norte, allí donde





el relieve es más accidentado. Dos son las ciudades que han planteado estudios de franjas parciales, Altea y Jávea, y otras tantas las que han abordado la totalidad de su frontera marítima: Calpe y Benissa. De estas, dos han optado por los concursos abiertos y otras por la redacción de planes especiales.

En Altea se convocó, en 1997, un concurso para la ordenación de la fachada marítima frente al casco urbano, desde las instalaciones náuticas hasta la desembocadura del río. Las propuestas presentadas, atendiendo a las bases, dibujaban la franja con imágenes concretas de paseos, parques y aparcamientos en las tres zonas con usos definidos. El concurso fue ganado por Javier Fresneda, Javier Sanjuan y Javier Peña, pero no hubo compromiso de desarrollo ulterior unitario; sin embargo se ha encargado el proyecto en la zona de "La Charca" a Francisca Almiñana, autora de uno de los tres áccesits premiados. Algo similar ha sucedido en Calpe dos años después, en 1999, donde el concurso de ideas, que abarcaba la totalidad del litoral urbano (desde el Morro de Toix hasta La Caleta, al norte), era fallado por el Jurado afirmando que este "no ha encontrado una solución concreta" por lo que considera "declarar desierto el primer premio". No obstante, se propusieron cinco premios *ex aequo* para aquellas ordenaciones que resolvían aspectos parciales. Aquí valoraron de la propuesta "38° N4'E" el trabajo de imagen, de "Ombres" las intervenciones de gran sensibilidad y contención, de "Maremagnum" el carácter blando de los paseos, de "Borde!" el conjunto de soluciones matizadas y de "Escala Intermedia" (25) la innovación respecto del tráfico rodado y el aparcamiento. En cada una de estas ideas se efectuaba un planteamiento global que descendía al detalle, diferenciando los usos e intenciones y la intensidad de ambos en atención a las particularidades de cada zona (acantilados, puerto deportivo o pesquero, playas, Peñón de Ifach, etc), procurando proponer intervenciones, en su mayoría, blandas, reversibles o de mínima intervención sobre los perfiles naturales.

Las buenas intenciones del empleo de estos instrumentos: los concursos de arquitectura y urbanismo en su modalidad de "ideas", se revelan un tanto falaces, como una operación de *marketing* política equivalente a la necesaria intervención en la imagen de la fachada marítima en cuestión. Estas convocatorias no llevan aparejadas el compromiso del encargo y desarrollo de los proyectos que las materializarían, lo cual no deja de ser una desilusión y un cierto engaño. Porque ¿hasta qué punto, caso de que las propuestas premiadas sirvan de excusa a encargos de otros profesionales, serán respetadas las ideas de los autores? En cualquier caso, de una buena herramienta se desprende un mal uso, y quien pierde es la frontera marítima: la ciudad y el paisaje circundante.



25: Ordenación frente marítimo de Calpe, áccesit (1999)

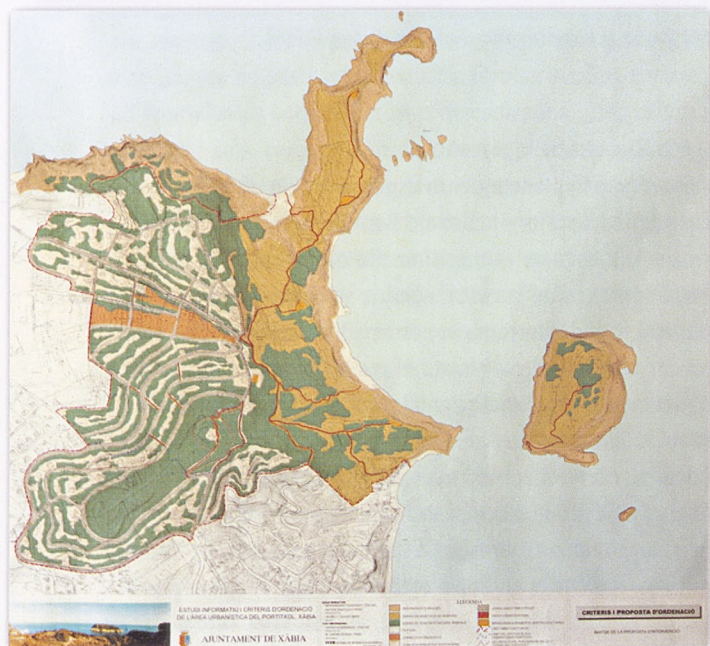
#### 4.2. UNA REFLEXIÓN, UN EPÍLOGO

El recurso al planeamiento especial puede ofrecer mayores garantías. Este es el caso de Benissa y Jávea. La primera de estas ciudades no es marítima: su caso urbano se sitúa a varios kilómetros de la costa, aunque su desarrollo urbanístico turístico se desparrama por la accidentada orografía para alcanzar el nivel del mar hasta el punto de haber colapsado, prácticamente, el suelo disponible. Los trabajos encaminados a la revisión de su plan general, conscientes de esta problemática, plantearon en 1991 un concurso abierto a los estudiantes de los últimos cursos de la Escuela de Arquitectura de Valencia. El tema abarcaba la configuración de un paseo marítimo-ecológico en todo el frente costero con especial atención al suelo libre. Por un lado se premió el anteproyecto de Centro Terciario en La Llobella y por otro tres propuestas sobre el paseo; estas fueron dibujadas por M. Sender i J. Pérez, por L. Santos Juanes y por A. Banyuls. Aquí se valoraron las intervenciones respetuosas con el accidentado perfil de la costa, donde la arquitectura apenas estaba presente. Estos trabajos no tenían como fin su ejecución, sino suministrar ideas que fueran asumidas por el planeamiento.

En una trayectoria coherente, mientras se revisaba el plan general, el municipio encargaba a Etienne Dusart y Eduardo Beltrán el "Plan para el desarrollo del litoral de Benissa y su recuperación ambiental" en 1993-95. Estos estudios iniciales culminarían con dos documentos simultáneos: el "Pla especial de protecció i desenvolupament de la franja litoral" de Bernardino Ferrando en 1995 y el "Proyecto



de recuperación ambiental del borde litoral" en 1996-99 de Eduardo Beltrán y, por el Ministerio de Medio Ambiente, Ángel Muñoz; una fase de este último se encuentra pendiente de contratación. Toda esta documentación tiene como objetivos recuperar la frontera marítima para su disfrute público (desde la Cala de Les Bassetes hasta la del Baladrar) y limitar el desarrollo urbanístico de los últimos terrenos vírgenes en la zona de La Llobella. Las actuaciones que se proponen presentan un carácter muy blando con la construcción de senderos reforzados mediante muros de piedra seca, firmes de cantos rodados, miradores aprovechando el relieve y plantación de especies vegetales autóctonas, aunque abusando de la consabida palmera. Se trata, después de todo, de recuperar el paisaje añorado, porque este es el recurso y el reclamo turístico.



26: Área del Portixol en Jávea (1999): ordenación

Una actuación similar es la que se está tramitando en Jávea en la zona del cabo de San Martín, donde el "Estudi informatiu i criteris d'ordenació de l'àrea urbanística del Portixol", de Antoni Banyuls y Bernardino Ferrando en 1999 (26), señala las directrices para la homologación del sector de planeamiento. En la propuesta no sólo se ha recuperado una cuarta parte de los terrenos afectados para el medio natural, sino que se priman y potencian los aspectos relacionados con el paisaje tales como los acantilados (con su riqueza acuática), la variada gama botánica y el patrimonio

arquitectónico rural. Para ello ha sido necesario superar los convencionalismos al uso en el momento de entender los instrumentos de planeamiento, incorporando, en palabras de los autores: "criteris d'estructura del paisatge com element integrador de les actuacions". De nuevo se pone de relieve la importancia del medio rural, en todas sus facetas: no sólo como elemento de conservación estricta (por su fauna o flora endémica), sino por su perfil e imagen, por sus características propias completamente opuestas al medio urbanizado. Porque como el documento afirma: "la memòria col·lectiva de Xàbia (...) reconeix el Portixol com un lloc d'esplai col·lectiu (...) en base a la qualificació paisagística del seu territori", y el entorno en Jávea, como en tantas otras poblaciones costeras, quizás ha sido el mayor atractivo para un turismo que buscaba individualidad y cierto aislamiento con unas vistas sobre un "paisaje" de ensueño mediterráneo. Y se está agotando la base del desarrollo turístico por su propio consumo desmedido.

Obviamente no son estas las únicas actuaciones que han protegido el medio natural próximo a la costa. Tanto las Leyes que delimitan los Parajes y Parques Naturales como las clasificaciones de suelo especialmente protegido realizadas por los distintos planeamientos han salvaguardado parte de este importante patrimonio que, hasta la fecha, ha constituido la cantera de la industria turística, tanto en su faceta de materia prima (suelo) como de materia de disfrute (espacio). Pero estas propuestas ya no sólo protegen o reservan sino que proponen un modo de actuar concreto: potenciando el paisaje, que es el principal recurso de los territorios costeros, el principio de todo. Ante este panorama, el planeamiento se revela como la única herramienta capaz de preservar y prever el futuro: el proyecto integral, sin recetas cerradas, adecuado y concertado con cada caso, claro que potenciando la desclasificación (especialmente de los suelos ribereños), primando el perfil del entorno natural y protegiendo tanto el medio rural como la franja costera urbana, preparándola para futuras actuaciones, siempre blandas pero específicas.

Sólo de este modo lo urbano se puede revalorizar frente a lo rural, o se terminará urbanizando el territorio como una "Nueva California", surcada de vías rápidas que pondrán en comunicación el continuo conglomerado de tramas urbanas, salvando sólo aquellos accidentes geográficos que resulta imposible explotar construyéndolos. Y no es que el modelo de referencia sea un desastre, quizás el devenir depara este modo de ordenar, pero esta megametrópolis futura que se avecina deberá coordinar las nuevas redes de comunicaciones (aún por explotar el tren de cercanías y las estaciones marítimas), los núcleos urbanos en expansión y los espacios naturales intermedios, sin que estos se transformen en ciu-





dad de costa. Es necesario establecer una escala de valores en la que prime lo general (urbanismo: lo público) frente a lo particular (arquitectura: lo privado), y donde existan límites: el paisaje es el primero y el último de los recursos que hay que preservar, y el paisaje costero más aún.

A lo largo de este discurso se ha puesto en evidencia que quizás es posible paliar parcialmente los daños provocados por la arquitectura consumista (residencial) con arquitectura específica como respuesta (paseos y equipamientos): arquitectura con arquitectura se cura. Ahora bien, estas obras no han sido más que intervenciones quirúrgicas: la cicatriz que ha cosido las heridas. Tampoco alguna extirpación por demolición o voladura controlada es suficiente como para regenerar una costa deteriorada. Porque de seguir incrementándose el ritmo de construcción y ocupación masiva del suelo, transformando todo el litoral en urbano, quizás no quede otra salida que construir en Argel, al otro lado de la frontera.



Terminal en Alicante, 1997-2000. (Foto: FERNANDO MEDRANO)

#### AGRADECIMIENTOS

A ANTONI BANYULS, ANA BELTRI, JOSÉ LUIS CAMARASA, RAFAEL CORNO, ANTONIO GALLUD, JOSEP IVARS, PABLO MARTÍ, JUAN ANTONIO MORENO, JOSÉ RAMÓN NAVARRO, JUSTO OLIVA, CARMÉ PINÓS Y JOSÉ MARÍA URCELAY.