

2

Preliminary Proceedings

TERRITORIS DEL TURISME

L'IMAGINARI TURÍSTIC I LA CONSTRUCCIÓ DEL PAISATGE CONTEMPORANI

Actes Preliminars

TOURISTIC TERRITORIES

TOURISTIC IMAGERY AND THE CONSTRUCTION OF CONTEMPORARY LANDSCAPE

Actas Preliminares

TERRITORIOS DEL TURISMO

EL IMAGINARIO TURÍSTICO Y LA CONSTRUCCIÓN DEL PAISAJE CONTEMPORÁNEO



ACTAS DEL CONGRESO INTERNACIONAL

TERRITORIOS DEL TURISMO:

EL IMAGINARIO TURÍSTICO Y LA CONSTRUCCIÓN DEL PAISAJE CONTEMPORÁNEO

Seminario celebrado en Girona los días 23, 24 y 25 de enero de 2014 en la Universidad de Girona

Dirección: Nadia Fava, Marisa García Vergara

Comité Científico

Denis Bocquet (LATS, Francia)

José A. Donaire (UdG, España)

Roger Miralles (URV, España)

Antonio Pizza (UPC, España)

Heleni Porfyriou (CNR, Italia)

Secretaría: Carles Gómez López, Melanie Valencia Martínez

Diseño y maquetación: Meritxell Ministrat Rosa, Paula Lambán Berenguer

© de los textos: sus autores

© de las imágenes: sus autores

Edita: Viguera Editores, Barcelona

Girona, 2014

ISBN: 978-84-92931-37-8

Playas y Paseos Marítimos

El Nuevo paisaje urbano de Benidorm (1956-1986)

Manuel López Fernández, Universidad de Alicante

Andrés Martínez Medina, Universidad de Alicante

Abstract

This communication traces the evolution of the urban landscape of Benidorm as vertical city (bounded between two key dates: 1956 and 1986), with the approval of the General Plan, inspired by a functionalist urban planning (CIAM), focused on mass tourism on the rise year after year. Events, tourism and planning justifying different Benidorm urban extensions, subject to constant change and that was reflected in a freedom through analysis and a new relationship between vertical architecture (skyscrapers blocks and private use) and the tandem boardwalk-beach (urban spaces for public use). For this follow-up is necessary to know how to build the city itself and, in particular new waterfronts that are the most important post any coastal tourist city-his image, which is advertised as a teaser: the facade which extends after its beaches and its success depends on the ability to articulate the public spaces that weave the urban fabric with its maritime border.

Keywords: Benidorm, tourism, public space, waterfront, urban beach

Resumen

Esta comunicación recorre la evolución del paisaje urbano de Benidorm, como ciudad vertical (acotado entre dos fechas clave: 1956 y 1986), con la aprobación de su PGOU, inspirado en un urbanismo funcionalista (CIAM), enfocado a un turismo de masas en aumento año tras año. Acontecimientos, turismo y planeamiento justificaban las diferentes ampliaciones urbanas de Benidorm, sometidas a constantes modificaciones y que se reflejaba en una libertad a través del análisis y relación entre el nuevo skyline vertical (de bloques y rascacielos de uso privado) y el tándem paseo marítimo-playa (de espacios urbanos de uso público). Para este seguimiento se hace necesario conocer cómo se construye la propia ciudad y, en particular, sus nuevos frentes marítimos que constituyen la postal más importante de cualquier ciudad turística litoral -su imagen-, la que se publicita como reclamo: la fachada que se extiende tras sus playas y cuyo éxito depende de la capacidad de articulación los espacios públicos que entrelazan la trama urbana con su frontera marítima.

Palabras clave: Benidorm, turismo, espacio público, frente marítimo, playa urbana

1 EL NACIMIENTO DE LA METRÓPOLIS DESDE SU PLAN GENERAL DE 1956

1.1 Un programa político: acontecimientos, turismo y planeamiento

En 1940, Benidorm (fig.1a), era un pueblo costero –compacto y blanco– localizado sobre un pequeño promontorio que se adentraba en el mar y con apenas 3.000 habitantes que vivían de la pesca y la agricultura. Por esos años, esta población ya recibía la visita de turistas y veraneantes, presencia que aumentaba en número año tras año: el turismo viajero y el de ‘veraneo’ cerca del mar solo necesitarían dos décadas más para devenir en un fenómeno de masas en el que Benidorm, ya ciudad (fig.1b) –bosque de rascacielos– destacaría al ser uno de los destinos preferidos en el Mediterráneo español. ¿Cómo fue posible este cambio?

Transformar un pueblo en ciudad en apenas dos décadas no fue un acto azaroso ni casual. Desde principios de los años 50’ el clima que se respiraba en parte de España era de necesidad de cambios que mejorasen la situación económica, y solo se podía conseguir mirando a otros sectores que generasen riqueza: el secundario (industria) y el terciario (servicios y turismo). La idea del turismo no era completamente nueva en los territorios costeros del sureste español, pero sí lo era el pensar en él mismo como un fenómeno de masas que pudiera ser alimentado tanto por turistas europeos como por una nutrida clase media nacional, en esos momentos en formación. En el caso de Benidorm, fue su alcalde quien desplegó un plan de acciones en múltiples frentes con el fin de “hacer despegar un pequeño pueblo hasta transformarlo en una capital y en un referente en toda la costa española” (Bayón 1999: 180-183). Pedro Zaragoza (1933-2008) entendió bien que una ciudad no era solo el soporte construido sino, también, los habitantes, los usos y las interacciones entre todos los componentes. El éxito de su ‘programa político’ estaba garantizado por el desarrollo conjunto de sus tres frentes. Un primero de acción política y de eventos para generar una marca propia, un segundo de fomento de las empresas turísticas y un tercero de creación del marco jurídico y físico para la expansión urbana donde dar cabida a acontecimientos, actividades y visitantes.

En el primero de los frentes, la alcaldía se granjeó las simpatías del Régimen cuando ofreció su ciudad para la celebración de las reuniones entre las fuerzas políticas de Colombia que conducirían a la pacificación de aquel país; este acuerdo se conoce como el ‘Pacto de Benidorm’ (1956). Con el fin de situar la ciudad en el mapa de España, como referente de la cultura pop de la juventud, se organizó en 1959 el Festival de la Canción de Benidorm tomando como modelo el Festival de San Remo; no debe olvidarse el auge de los *mass media* audiovisuales: la radio, el cine y la televisión, que comenzó a emitir en 1956. Todo ello fue simultáneo con las campañas publicitarias, por España y por Europa, de destino paradisíaco que, con los años, tendría repercusiones mediáticas tanto en el ‘No-Do’ y en películas como en los carteles de promoción del Ministerio de Turismo (1964-1987). Estas acciones generarían la marca Benidorm con una buena imagen al exterior (paz, diversidad y permisividad para todos), consolidando la ciudad como un

destino popular para el turismo de masas.

En el segundo de los frentes, “el Ayuntamiento local dio facilidades a las empresas tanto de la rama de la hostelería (atrayendo a cadenas hoteleras de la Costa Brava y de Madrid,) como del mundo inmobiliario (promoción y construcción de hoteles y apartamentos turísticos)” (Vera Rebollo 1987: 228-232 y 333-338). Las negociaciones entre estos nuevos sectores productivos y de los propietarios de suelo con el consistorio (entre 1956 y 1966) “provocaron cambios en el plan general tendientes a aumentar su rentabilidad edilicia dando lugar a la generalización del rascacielos como tipo residencial por primera vez en España” (Jaén 1999:106-11). Además, la corporación municipal fomentó los negocios cuyo fin era el comercio (básico y de *souvenirs*) o el ocio que generarían distintos corredores de compras o de diversión (en parte ocupando la zona de retranqueos que debía quedar libre de edificaciones). Por otro lado, se impulsaron los contactos con los *tour operators* y se apoyó a las agencias que realizaban excursiones diarias al entorno de paisajes populares y naturales (Guadalest, Altea, Río Algar, Peñón de Ifach, etc.).

En el tercero de los frentes, de permitir la expansión urbana (fig.2) capaz de albergar y dinamizar las múltiples actividades del turismo de masas, estuvo desarrollar el necesario plan general, que sería tutelado desde Madrid. Esta acción suponía una simpatía con el régimen al convertirse Benidorm en un laboratorio de pruebas para un nuevo urbanismo (CIAM) “-el funcionalista del *zoning*- con una nueva arquitectura” (Benévolo 2000-1978: 12). Pero la redacción del planeamiento no era suficiente por sí para consolidar el modelo futuro; se requería resolver el suministro de agua potable y mejorar la accesibilidad rodada a la ciudad. La garantía de agua para una población que se estimaba en aumento constante -con puntas extremas en el estío-, el Ayuntamiento se apresuró a firmar contratos para asegurar el abastecimiento durante décadas. Respecto de la movilidad, la propia carretera nacional de la costa (N-332) sería desplazada fuera de la urbe por el propio plan general. Además, el municipio se vio favorecido por la mejora de las carreteras por el Plan Redia (años 60) o la construcción de la autopista del Mediterráneo que, en la provincia, culminó su primer tramo a mediados de los años 70 (tramo San Juan-Benidorm-Altea). Estas infraestructuras viarias, no solo acercaban tanto a los visitantes que llegaban en coche o autobús, sino que fueron la prolongación del aeropuerto internacional de El Altet, inaugurado en 1967, y “cuya mayoría de pasajeros tenían como destino Benidorm” (Aa.Vv. 2002: 158). Por último, se potenció tanto la implantación hostelera como la construcción de otros alojamientos turísticos a fin de configurar “una máquina para el turismo de masas” (Iribas 1997: 66-77).

Estos frentes ofrecen una mayor panorámica para entender la complejidad del turismo de masas. Sin embargo, no podemos dejar de lado el soporte físico donde se materializó: procede centrarnos en el plan general de ordenación urbana. Este fue el marco urbanístico que permitió transformar el pequeño pueblo en la metrópolis en menos de un cuarto de siglo, cambio que se vio favorecido por el ciclo económico expansivo que

acompañó a este periodo.

1.2 La evolución del PGOU (1956-1966): de la ciudad jardín de viviendas a la de rascacielos

El Plan General de Ordenación Urbana, redactado por el arquitecto Francisco Muñoz Llorens y el topógrafo Luis Rodríguez Hernández, entra en vigor en 1956 a la par que la ley del Suelo (M^o Vivienda 1957) que lo amparaba. El ámbito territorial del plan se divide en tres zonas: el casco consolidado, los previsibles ensanches (de casco, playas, ladera e industria) y el suelo rústico. El núcleo histórico mantiene su trama e intensifica su edificabilidad por incremento de las alturas. Los previsibles ensanches (fig.3), que se extienden a norte, este y oeste del casco se estructuran en tres zonas residenciales con tres morfologías diferentes de edificación: 1) Ensanche de casco en manzanas densas de bloques entre medianeras, 2) Primera línea de las playas (Levante y Poniente) en manzanas en cuadrícula o adaptadas a la orografía para bloques en edificación abierta y 3) Segunda línea y la ladera de Sierra Helada con viviendas unifamiliares modelo de 'ciudad-jardín'; también se contempla un pequeño sector industrial apoyado en la carretera al interior. Con estas determinaciones la ciudad planeada se proyecta con una densidad de edificación que decrece desde el centro histórico hacia las playas y desde estas hacia el interior de la costa, donde los bloques exentos en altura dan paso a las edificaciones bajas.

Las cifras sintéticas de este plan general (tanto en 1956 como en 1966) son bastante elocuentes: a los 400m de frente marítimo del casco histórico se suman 300m del ensanche del propio casco hacia el oeste, 1.800m por levante (hasta Rincón de Loix) y otros 2.100m por poniente (hasta La Cala), lo que supone un total de 4,6km de fachada al mar. Por otro lado, en cuanto a las superficies residenciales sucede que a la existente de casco, 9Ha, se le adosan 55Ha por el norte, 110Ha por el este y 125Ha por el oeste, lo que arroja una cifra total de 290Ha que implica multiplicar 30 veces la extensión del núcleo inicial. No obstante, estos números solo representan una densidad excesiva en el casco urbano, el cual incrementa su edificabilidad al permitir hasta cinco plantas en manzana densa tanto en el recinto histórico como en su ampliación del lado norte. Los ensanches de Poniente y Levante (calificados inicialmente como ciudad jardín) terminan con una banda de una y dos manzanas, respectivamente, con bloques lineales con máxima edificabilidad de 3m³/m². En cualquier caso, los números sintetizan las intenciones del plan general: una decidida expansión en superficie e intensiva en edificabilidad, ambas metas ubicadas sobre terrenos paralelos al mar.

Las distintas zonas previstas para la ciudad futura presentan diferencias morfológicas. Mientras para el ensanche de Poniente se diseña un trazado viario irregular y sinuoso adaptado a la 'escarpada orografía accidentada', para el ensanche de Levante (fig.4), que ocupa una extensión llana de terrenos, se propone un trazado homogéneo de islas en retícula decimonónica que evocan "la manzana tipo desarrollada en el ensanche de la ciudad de Barcelona" (Tarragó 1982: 76-83) y cuyas dimensiones canónicas se sitúan en

el orden de 110/120m de lado. Sin embargo, esta trama de ensanche nada tiene que ver con las del siglo anterior, ya que ahora la forma de la ciudad está indeterminada como consecuencia de las edificaciones de cada manzana no se adosan a la alineación sino que se retranquean, generando un paisaje más dinámico y caótico por la libertad tanto en la disposición como en la composición de las arquitecturas diseñadas según los principios de la arquitectura moderna. Este 'damero' se estructura con dos amplias avenidas paralelas al mar (Mediterráneo y Alcoy/Madrid) y una calle perpendicular a ambas (Europa) que canalizan todos los tráficos -rodado y peatonal- en dirección a la playa, por lo que la franja de manzanas de la primera línea sería objeto de especial atención por su necesaria permeabilidad.

A pesar de estos esfuerzos, el plan no fue muy bien recibido ni por propietarios de suelo ni por promotores inmobiliarios y hoteleros que exigieron aumentos de edificabilidad (fig.5). Las modificaciones sufridas por el PGOU se pueden sintetizar en cuatro hitos que explican "la riqueza espacial de la ciudad Benidorm" (Gaviria 1977-I: 58-66):

- a) 1956: un plan general que propone intensificar su casco histórico y su ampliación en 'manzana densa' y que para los ensanches de poniente (con la Cala) y levante (con Rincón de Loix) plantea un modelo de 'ciudad jardín' con chalets aislados de baja densidad.
- b) 1958: modificación para generar dos zonas de los ensanches de levante y poniente con edificaciones abiertas de altura variable, aumentando la edificabilidad aquí hasta el máximo de 3m³/m², donde hace su aparición el 'bloque lineal' de cinco plantas (o 'tranvía').
- c) 1963: modificación para ampliar las zonas de los ensanches de levante y poniente donde se permite la edificación abierta con la máxima edificabilidad y supresión del límite de número de plantas dando lugar a las 'torres o rascacielos' de entre 10 y 30 plantas, por la simple operación de crecer en altura a costa de reducir la ocupación de parcela, liberando más suelo para dotaciones comunitarias.
- d) 1966: modificación para permitir que las 'plataformas' de los comerciales (o *mat-buildings*) puedan adosarse a los linderos a fin de aproximarse a los viandantes a ras de calle, agregando un pequeño plus de edificabilidad a las parcelas.

La transformación de Benidorm, de pueblo de pescadores a metrópolis del turismo en un tiempo récord, guarda paralelismos morfológicos con el cambio sufrido por muchas ciudades a consecuencia de la revolución industrial en el siglo XIX. Tramas históricas de ensanche y tramas de ensanche turístico se asemejan pero, con diferencias y matices. En el caso de Benidorm, el supuesto desastre derivado de la densidad edilicia se traduce en una ciudad con amplios espacios libres privados que, frente a la escasez de equipamientos públicos, presenta alternativas complementarias de dotaciones privadas y una variada oferta comercial y terciaria. La aplicación de los principios teóricos del urbanismo funcionalista en Benidorm, a través de una zonificación flexible, de la compatibilidad de usos y de la liberación de altura se podría definir como la

“materialización del modelo de ciudad jardín donde las viviendas individuales han sido sustituidas por rascacielos aislados” (Aa.Vv. 2002: 109) cuyo skyline(fig.6)se confunde con el perfil de la metrópolis de la era de la globalización. Sin embargo, esta virtud no debe ocultar la gran deficiencia del plan general en carencia de la necesaria reserva de suelo para las dotaciones públicas, la inexistencia de zonas verdes y espacios libres más allá de las playas de Levante y Poniente, sumando a todo ello la no previsión de un espacio público en primera línea que fuese capaz de absorber como paseo marítimo todas las demandas de la ciudad que se planeaba con lo que, con el tiempo, los paseos marítimos nacieron constreñidos y faltos de espacio (tanto a Levante como a Poniente). Probablemente se pensó que las playas eran el mejor de los espacios públicos abiertos posibles para una ciudad de vacaciones. Con esta realidad vislumbramos la presión a que se veían sometidas, no ya las playas (extensas y anchas), sino la vía pública que lindaba con ellas definiendo el límite de la ciudad (estrecho y largo) donde se ubicarían los paseos marítimos, que siempre llegarían después del planeamiento.

2 LA DENSIFICACIÓN DE PLAYAS, PASEOS Y TRAMA URBANA (1967-1986)

2.1 Ordenación y planificación de playas y paseos: Levante y Poniente

Tras las modificaciones introducidas al plan general, Benidorm comienza a evidenciar en ambos frentes marítimos, a levante y poniente, el potencial de la ciudad vertical predefinida: si el turismo era el milagro de la economía, los rascacielos eran el signo del progreso.

La diferente orografía presente a este y oeste de la ciudad inicial de Benidorm fue la principal causa de que se generasen dos ensanches turísticos con características morfológicas diferenciadas y ritmos distintos de consolidación. El ensanche de Poniente presentaba un perfil del terreno más accidentado, con un cierto desnivel en el encuentro entre ciudad y playa. El primer paseo marítimo de esta zona (ca. 1966-67), se materializaba como una delgada franja de terreno (ca. 12,00m) delimitada entre la primera línea de las edificaciones apantalladas (bloques y torres) y el muro de contención que salvaba las cotas entre el plano de la calle más alto que el de la playa, con la carretera nacional de la costa; el muro constituía un límite estricto sobre la playa y configuraba el paseo como una larga y estrecha acera (ca. 2,50m). El paseo de Poniente presentaba así unas condiciones propias para un caminar lento sin zonas de estancia ni ancho para grandes multitudes, sirviendo poco como conector de la parte urbana con el gran espacio libre de la playa. Tres décadas después (ca. 2001-06) el arquitecto Carlos Ferrater, intentaría resolver, acertado o no, con un nuevo paseo marítimo las deficiencias del paseo de Poniente.

Sin embargo, el ensanche de Levante, desarrollado sobre una extensión más plana, con un trazado viario más ortogonal (fig.7), encontrándose casi sin desnivel entre la cota de calle y la cota de arena, favorecía su preferencia como zona residencial turística: la trama se consolidó a mayor ritmo y los bloques y rascacielos se erigieron con celeridad.

La conexión de su tejido urbano con la playa a través del primer paseo turístico (calle Madrid/Bilbao) comenzó a saturarse proporcionalmente a la velocidad con que se densificaba la trama tangente al mismo, al absorber a los habitantes procedentes de la primera línea de edificación como de las posteriores que se fueron consolidando (1956-79). Esta colmatación puso de relieve las deficiencias del plan general tanto por la ausencia de reservas para espacios públicos y equipamientos como en la previsión de una banda más ancha para la propia franja del paseo marítimo.

El primer paseo de la Playa de Levante, diseñado a mediados de los años 60 por el arquitecto municipal Juan Antonio García Solera, se elaboró como elemento pretensor y nexa de unión de las incipientes masas de turistas. Este arrancaba frente al viejo Ayuntamiento de la ciudad (en el lado este del casco antiguo, mirando al mar) y se extendía por toda la fachada marítima del ensanche de Levante, hasta el Rincón de Loix, con una longitud de 1´50km. Consistía en la propia calle de frontera bordeada por dos aceras: una sobre los locales comerciales y sus terrazas de primera línea (en contacto directo con las manzanas del ensanche) y otra acera recayente sobre la playa, con un murete junto a la arena, que hacía las funciones de límite y banco para los transeúntes; el pavimento fue objeto de un diseño particular introduciendo piezas hexagonales oblongas que ayudaban a asumir la ligera sinuosidad del discurrir de la acera del lado de la playa. Este pavimento y la hilera de palmeras sobre el mismo permanecerían como huellas de la memoria cuando se remodeló años después.

Durante el año 1967, el Ministerio de Obras Públicas, junto con la Jefatura Regional de Costas de Levante, redactó el Plan de Ordenación de Servicios de las Instalaciones Temporales, en el que se incluía el Plan de Ordenación de Playas y las diferentes Ordenanzas de Uso, que deberían cumplir los diferentes municipios de la provincia. Las zonas de uso se clasificaban en: 1) Merenderos y Bares 2) Náutica 3) Toldos y asientos de alquiler 4) Espacio libre para sombrillas unifamiliares 5) Pabellones de baño 6) Aparcamientos y 7) Playa libre. Las dimensiones de las zonas de uso -parcelaciones y zonificaciones- dependían de cada ayuntamiento. Benidorm aprobó su primer plano de zonificación de la playa de Levante en 1967 (fig.8), con un total de 150 parcelas, 75 de ellas para el uso privado de toldos. La disposición de los mismos debía cumplir lo establecido en las ordenanzas de uso: 1) las dimensiones máximas de cada toldo sería de 2,50x2,50m, 2) separados entre ellos 0,50m, 3) con una separación entre parcelas de 1,00m y 4) una distancia entre la línea de toldos y la costa de 10,00m. Dos años más tarde, en 1969 (fig.9), la Ley de Costas liberaba a los ayuntamientos de los organismos jurisdiccionales en materia de explotación de servicios en las playas, momento que aprovechó Benidorm para casi doblar la posible ocupación por toldos, reduciendo así el espacio de playa libre. Las playas, pues, sufrieron un proceso de planificación en paralelo al de la propia ciudad.

2.2. Análisis y desarrollo de la primera línea: el devenir del paseo marítimo

Benidorm asienta con autonomía sus propias bases para rentabilizar sus espacios

públicos turísticos, en especial la playa de Levante, que establecen una interacción *in crescendo* con el comercio y el ocio localizados en los locales de la primera línea y que funcionan casi las 24 horas todos los días del estío, potenciando la conexión entre trama urbana y playa. Este proceso es simultáneo a la construcción del *skyline* definido por el perfil de los edificios residenciales y hoteleros que se asoman al mar, buscando contemplarlo desde cada terraza de apartamento u hotel. Este perfil es quebrado, no mantiene una altura ni un volumen constante porque la ordenanza de edificación ha liberado el número de plantas máximas. Desde el punto de vista de la percepción de la imagen de esta fachada (la fachada por excelencia de la ciudad turística), la horizontalidad del desarrollo de playa, paseo y plataformas de locales comerciales contrasta con el aparentemente caótico frente de los bloques y rascacielos. La densidad de edificación, habitantes, tráfico y actividades coincidentes sobre esta frágil frontera entre ciudad y playa hace sonar las alarmas por su saturación. Durante la crisis de los años 1973-79 Benidorm intenta reestructurar y redefinir, mediante diferentes concursos para la ordenación y utilización de las playas, el uso de las playas y del paseo de Levante (Martínez, 2000: 132). Las diferentes reformas de mejora quedaron relegadas por el desacuerdo de propietarios y empresarios, pero servirían de ejemplo para la posterior reordenación de playas y sus paseos en Benidorm y otros municipios costeros y turísticos.

Entorno a 1980-1985, la ciudad vertical de rascacielos en esta trama estaba consolidada: el 80 % de los solares del ensanche de Levante estaban ocupados por rascacielos de entre 15 y 30 plantas. La ciudad no podía esperar más: procedía reestructurar el frente marítimo y suplir las deficiencias del primer plan general, a fin de mejorar la funcionalidad y capacidad del elemento conector entre la ciudad vertical y el espacio público de la playa: el paseo marítimo.

3 EL IMAGINARIO DE LA METRÓPOLIS TURÍSTICA: PASEO VS. SKYLINE

Resultado de las reflexiones ante las carencias evidenciadas en este periodo de crisis, fue tanto el inicio de la necesaria revisión del plan general a la vez que se concreta el proyecto y obra (1986-96) sobre el frente de Levante por el equipo MBM (fig.10). Un paseo que intenta generar una nueva imagen de Benidorm introduciendo elementos de homogeneización y solucionando la permeabilidad de la ciudad con la playa a través del paseo que se amplía a costa del viario, no de la playa. Los criterios básicos de este nuevo paseo horizontal se fundamentaron en la visibilidad y disfrute del turista: 1º) máxima peatonalización del espacio frontera, 2º) supresión de todo desnivel (e incorporación de piezas originales del pavimento), 3º) accesibilidad a la playa mediante suaves rampas y pasos de madera, 4º) doble enfilada de arbolado, 5º) postes de luz en cada cruce urbano y góndola de luminarias que trazaba un 'mar' de luces en la noche unificando el espacio lineal. El diseño y la materialización del nuevo paseo de Levante intentaban generar un uniforme, a la vez que flexible, espacio público horizontal que contrastase la potente verticalidad de sus rascacielos, intentando mitigar la aparente

agresividad de su *skyline* de metrópolis contemporánea. Benidorm no renunciaba a su pasado, porque su identidad pasaba por ser pionera en el uso masivo de esta tipología para su uso residencial y ofrecer una imagen de actualidad para un producto de masas.

Si el espacio público por excelencia de una ciudad marítima es su fachada al mar, el de una ciudad turística de costa lo es su paseo marítimo, y el *skyline* de rascacielos redefine el imaginario artificial urbano que complementa el imaginario natural de sol y playas. Se trata de una nueva asociación visual y formal: la alfombra que se extiende ante los rascacielos ya no son los muelles, factorías y almacenes que cabría esperar, sino los elementos naturales del relax veraniego: las playas urbanas accesibles y cosmopolitas. Todo un nuevo imaginario que sumar a las diversas variantes de la modernidad, la de una sociedad que piensa más en su tiempo libre y su disfrute y que se consagra tanto en los carteles de la publicidad oficial como en la segunda generación de rascacielos más altos todavía de la nueva etapa. Pero esto ya forma parte de la posmodernidad.

4 CONCLUSIONES

A modo de conclusiones, esta investigación, centrada en la recopilación, análisis y puesta en común de los datos obtenidos, destaca las siguientes cuestiones:

Las diferentes tomas de decisiones en un corto periodo de tiempo, 1956-1986, establecieron los suficientes condicionantes para generar una ciudad vertical sustentada por el turismo de masas, que ha día de hoy sigue reinventándose, ampliando el abanico de posibilidades respecto a los diferentes desarrollos urbanos de la misma.

Es importante señalar que el desarrollo de la ciudad de Benidorm, no solo vino de la mano de un PGOU nuevo, sino que estuvo fundamentado, en su inicio, por la suma de diferentes decisiones llevadas a cabo por el gobierno de la ciudad: eventos (acontecimientos) y actividades (turismo) complementaban al soporte físico (planeamiento).

Las diferentes modificaciones del uso del suelo y la edificabilidad junto con la flexibilidad de los parámetros que regularon las futuras edificaciones, abrieron las puertas para que Benidorm se convirtiera en una ciudad capaz de albergar el desarrollo de la industria turística la cual modificaría radicalmente el modelo urbano, económico y social.

El PGOU y las diferentes modificaciones realizadas sobre el mismo no consideraron establecer reserva de suelo en relación con equipamientos, zonas verdes u otros espacios de esponjamiento, pensando que las playas y ambos paseos marítimos, sobre todo Levante, tenían la capacidad de absorber gran parte del turismo de la ciudad. El espacio destinado a los paseos marítimos tampoco fue previsto con generosidad, por el plan general, requiriendo constantes actuaciones y regulaciones que permitiesen un mejor uso de estos frentes marítimos públicos.

Descubrir que fachada de primera línea y paseo marítimo era un tándem que debía funcionar sincronizadamente fue una tarea que requirió de continuos procesos de intervenciones, en ambos paseos marítimos, Levante y Poniente, alcanzado un punto de equilibrio con la propuesta del imaginario urbano que construye el paseo de Levante a mediados de los 80' como fin de una etapa de desarrollismo desmedido y arranque de una nueva.

Bibliografía

Libros:

Asher, F. & Hernández Díaz, M. (2004). *Los nuevos principios del urbanismo*. Madrid: Alianza.

Ayuntamiento de Benidorm. (2006). *Benidorm, los orígenes de la ciudad vertical*. Benidorm: Concejalía de Cultura.

Ayuntamiento de Benidorm. (2005). *Los hoteles del paraíso, 1954-1964*. Benidorm: Concejalía de Cultura.

Bayón Mariné, F., Marcos Valdueza, H., Vogeler Ruiz, C., & González de Souza, María Angeles. (1999). *50 años del turismo español: Un análisis histórico y estructural*. Madrid: Centro de estudios Ramón Areces.

Benévolo, L., & Gómez González, C. (1978). *La proyectación de la ciudad moderna*. Barcelona: Gustavo Gili.

Gaviria, M., Irvias, J., Sabbah, F., & Sanz Arranz, J. (1977). *Benidorm, ciudad nueva*. Madrid: Nacional.

Gaviria, M., & Berlín, B. (1990). *Benidorm*. Barcelona: Lunwerg.

Montaner, J.M. (2000). *La modernidad superada*. Barcelona: Gustavo Gili

Morales Folguera, J.M. (1982). *La arquitectura del ocio en la Costa del Sol*. Málaga: Universidad de Málaga: Secretariado de Publicaciones.

Navalón García, R. (1995). *Planeamiento y turismo residencial en los municipios litorales de Alicante*. Alicante: Instituto Gil-Albert

Portela, C. (2002). *La arquitectura del sol: Sunland architecture*. Catalunya: COAC

Oliva Meyer, J., Rivera, C., Alonso Vera, D., García-Solera Vera, J., Varela Botella, S., Navarro Vera, J. R., Calduch Cervera, J. (2005). *Juan Antonio García Solera 1953-2003*. Alicante: Colegio Territorial de Arquitectos de Alicante.

Urban, G. J., Medina, A. M., Meyer, J. O., Ramírez, J. L. O., Pascual, A. S., & Cervera, J. C. (1999). *Guía de arquitectura de la provincia de alicante*. Alicante: Instituto de Cultura Juan Gil-Albert.

Vera Rebollo, J.F. (1987). *Turismo y urbanización en el litoral alicantino*. Alicante: Diputación Provincial de Alicante.

Publicaciones periódicas:

Iribas, J. (1997). "BENIDORM: Manual de uso". *Vía Arquitectura*, (1), 66-73.

Martín-Serrano Rodríguez, G. (2003). "El Crecimiento Urbano De Benidorm Según Los Expedientes De Obras (1950-1970)". *Investigaciones Geográficas*, 30, 119-133.

Martinez Medina, A. (2000). "Arquitectura en la Frontera. El litoral urbano sur de la Comunidad Valenciana". *Canelobre*, 44-45.

Mazón Martínez, T. (2010). "Benidorm, Un Destino Turístico De Altura". *Gran Tour.Revista De Investigaciones Turísticas*, 2, 8-22.

Tarragó, S. (1982). "Del modelo urbano y territorial de cerda a la manzana como idea de ciudad". *Elementos Teóricos y Propuestas Para Barcelona*, 2, 76-83.