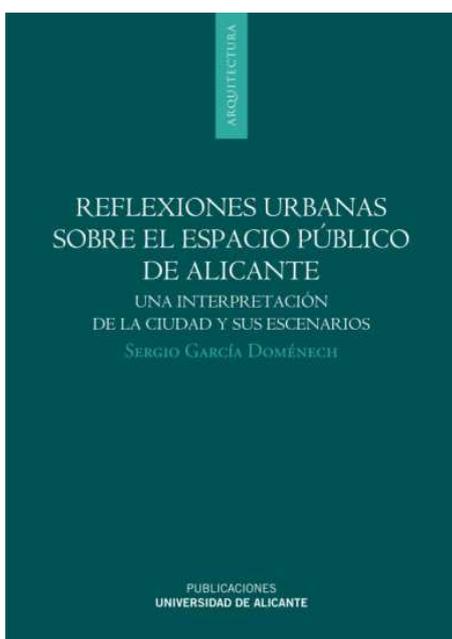


Los cincuenta puntos de las operaciones urbanas: reflexiones sobre el espacio público de Alicante

Elena PEÑALTA CATALÁN
elenapenalta@gmail.com



Título: *Reflexiones urbanas sobre el espacio público de Alicante. Una interpretación de la ciudad y sus escenarios*

Autor: Sergio García Doménech

Editorial: Publicaciones de la Universidad de Alicante, Alicante

Año: 2013

Número de páginas: 170

Éste es un libro sobre el aspecto de las ciudades; sobre si este aspecto tiene alguna importancia y si se le puede cambiar. El paisaje urbano, entre sus múltiples papeles, tiene también el de algo que ha de verse, recordarse y causar deleite. Dar forma visual a la ciudad constituye un tipo especial de problema de diseño; un problema bastante novedoso, dicho sea de paso.

(Kevin Lynch, *La imagen de la ciudad*)

Reflexiones urbanas sobre el espacio público de Alicante. Una interpretación de la ciudad y sus escenarios analiza el aspecto visual de la ciudad de Alicante con el objetivo de comprender su evolución y el valor relativo de las actuaciones que se han llevado a cabo sobre el espacio público. Lo hace desde múltiples aproximaciones, al modo de Kevin Lynch en *La imagen de la ciudad*. En este caso no son cinco los elementos analizados, sino cincuenta reflexiones expuestas mediante un discurso articulado, pero unitario, y documentadas con imágenes de los espacios públicos presentados. En él, la ciudad de Alicante sirve como ejemplo para desarrollar un método de observación por medio del cual se estudia la forma visual en escala urbana,

formulando hipótesis y llegando a algunas conclusiones extrapolables a otras ciudades con la misma casuística.

El autor, Sergio García Doménech, es doctor arquitecto por la Universidad Politécnica de Valencia y profesor de Urbanística en la Universidad de Alicante. Especializado en Planeamiento y Gestión Urbanística, su labor investigadora está centrada en el análisis del espacio público y sus consecuencias en la evolución de la ciudad.

Probablemente sea Alicante una de las ciudades intermedias, en el contexto español, más castigada por intervenciones desacertadas. Por este motivo, resulta interesante analizar las operaciones realizadas aquí en los últimos años para entender su evolución e imagen actual. Muchas de estas intervenciones se repiten, con otras formas, en otras ciudades, en un intento de adaptar los cascos históricos a los nuevos requerimientos. La falta de refinamiento de las autoridades implicadas en estas transformaciones y el deseo de dejar su huella para la posteridad hacen que, en muchas ocasiones, el resultado final no sea el más apropiado.

De las operaciones urbanas reflejadas en el libro, tres resultan especialmente interesantes por tratarse de cambios trascendentales y que se vienen realizando, en los últimos años, en diversas ciudades españolas. Estas son: la peatonalización; la expulsión de los automóviles de los centros urbanos y la consecuente reconversión de espacios destinados a los vehículos en espacios para el peatón, y las operaciones en puertos.

Las peatonalizaciones están redefiniendo los espacios públicos y poniendo en valor calles y plazas que antes eran simples zonas de paso. Si durante la segunda mitad del siglo XX la popularización del automóvil hace que la ciudad se planifique para facilitar la circulación del tráfico rodado y que se construyan aparcamientos subterráneos, en este siglo se está reinvertiendo el proceso. La construcción de aparcamientos subterráneos no solo atrae a los automóviles hacia los cascos históricos, con los problemas que esto conlleva, sino que también obliga a crear plazas duras y a eliminar la vegetación en favor de la construcción de estos garajes subterráneos. El creciente número de coches particulares ha hecho que esta situación sea insostenible y la primera medida que se está tomando al respecto es la peatonalización de los centros urbanos. Este proceso debería ir acompañado de otras medidas –como la construcción de aparcamientos disuasorios en las periferias– que, sin embargo, no se están realizando en la mayor parte de los casos.

En Alicante, las pocas peatonalizaciones que se han llevado a cabo se han realizado con una estética *kitsch*, como en el caso de la calle San Francisco. Aquí, la autoridad competente en aquel momento quiso dejar su huella e imprimirle cierto carácter a esta vía, con el resultado de un espacio público invadido por obstáculos de aspecto infantil; algo totalmente contradictorio con el espíritu propio de la

peatonalización. El *horror vacui* es uno de los factores, según García Doménech, más negativos en el diseño del espacio público contemporáneo.



Elementos fijos en la Calle San Francisco.

La política desarrollista de los años sesenta y setenta de entregar la ciudad al automóvil privado –sofisma en nombre de la modernidad–, propiciaría ampliamente el uso de varias plazas públicas como aparcamiento habitual de automóviles. Estas actuaciones traerían como consecuencia un profundo impacto urbano sobre el espacio público que se evidenciaría a partir del último tercio del siglo XX mediante el empleo de dos opciones claras: estacionar en el suelo o en el subsuelo. Con la primera alternativa, el impacto es presencial por la ocupación directa sobre el propio espacio libre, al ser utilizadas las plazas públicas como aparcamientos en superficie. Con la segunda alternativa aparecería un nuevo impacto indirecto a través del uso del subsuelo para este mismo fin. Las consecuencias sobre el espacio público serían a priori más sutiles, pero finalmente más dramáticas: desaparición total o presencia casi testimonial de la vegetación, aumento del endurecimiento urbano, protagonismo de la circulación rodada, ruptura de la continuidad peatonal y pérdida de accesibilidad al espacio público. (p. 24)

En los últimos treinta años se han llevado a cabo operaciones para ganar la zona portuaria para la ciudad. En Barcelona, la recuperación del litoral fue impulsada por las Olimpiadas del 92; en el año 1995 se inaugura el centro de ocio Maremagnum, en el Moll d'Espanya del Puerto Viejo, y en el año 2005 se reinaugura con un nuevo carácter familiar y diurno, dados los altercados que se producían cuando su uso era nocturno. En Málaga, en el año 1998 se

inicia un proceso de remodelación, enmarcado dentro del proyecto Plan Especial del Puerto de Málaga; en 2014 finalizaron las obras de los muelles uno y dos, con un área de recepción de cruceristas y una zona de ocio y restauración. Se trata, en ambas operaciones, de realizar integraciones urbanas de los espacios portuarios.

Para estos espacios, el autor propone ocho líneas de actuación que podrían resumirse de la siguiente manera: (1) potenciar las interconexiones entre el puerto y la ciudad, (2) revisar o redefinir el modelo de consumo, (3) evitar la proliferación de sistemas urbanos cerrados, (4) convertir el espacio público en mecanismo de integración urbana, (5) aplicar actuaciones de calidad sobre estos espacios, (6) conservar el patrimonio portuario existente, (7) sensibilizar a las instituciones responsables hacia la arquitectura de calidad y (8) controlar las escalas de actuación.

Sin embargo, en el caso de Alicante se ha producido una terciarización del puerto también a nivel estético. "El contraste visual con lo poquísimo de patrimonio histórico que queda en el puerto o con las dos únicas y empequeñecidas arquitecturas recientes de calidad (las cafeterías 'Noray' y 'Soho'), resulta abrumador"¹. Allí, los inversores privados han apostado por la *parquetematización*.

Otro tema interesante, y resultado de todo lo anterior, es "la percepción de lo que queda en la memoria", tratado en el último capítulo. Al visitar Alicante, la imagen más característica que nos llevamos es la del paseo de la Explanada, con ondas en el pavimento, palmeras alineadas y el mar de fondo. Para el autor, esta imagen queda distorsionada por la importante presencia de vendedores ambulantes, especialmente en verano, que hace que "la atención esté centrada casi exclusivamente en los puestos de venta". Sin embargo, la Explanada no es el único espacio característico –aunque sí uno de los principales– de la urbe, pero la imagen que se vende al exterior y el modelo de ciudad desarrollado a lo largo de los años hacen que todo lo demás quede eclipsado por el chiringuito en primera línea de playa.

La estética urbana, estudiada por García Doménech tanto en este libro como en diversos artículos, es una de las principales variables definitorias de la ciudad. En el caso de Alicante, la superposición de distintas estéticas ha sido desacertada y ha dado como resultado una ciudad con pocos elementos característicos y desdibujada por una terciarización excesiva.

¹ Entrevista personal con el autor.