

## ALICANTE / CIUDAD



A la izquierda, imagen del trazado urbanístico de la ciudad; a la derecha, tratamiento de la misma imagen, retocada con la propuesta de Subarquitectura. / E. M.

## Un 'arrecife' urbano para que Alicante respire

Un equipo de arquitectos propone un cinturón verde de 23 kilómetros que cohesionaría todos los elementos urbanísticos de la ciudad / Definen el modelo como «sostenible» y «barato»

R. B. / Alicante  
De Aguamarga al cementerio. Incurción hasta la estación del ferrocarril. Salida hacia la Universidad de Alicante. Y final en la Albufera. Este es el itinerario de un cinturón verde de 23 kilómetros de longitud, con forma de corazón, propuesto por un grupo de jóvenes arquitectos alicantinos para cohesionar el trazado urbano, potenciar las posibilidades de la ciudad y descongestionar el centro. Un plan «barato» que aprovecha las infraestructuras «capaces de atraer inversiones».

La propuesta nace en el estudio Subarquitectura, aunque ya ha en-

El plan consiste en duplicar el suelo afectado por el AVE y las circunvalaciones

La revalorización de la zona generaría plusvalías que la harían autosuficiente

contrado adeptos entre los profesionales más jóvenes, a través de la página de Facebook Plataforma Pro Anillo Verde de Alicante. Y consiste en dar criterio al caos urbanístico que surgió «con el plan urbanístico que comenzó a redactarse en 1968», en el que «se dio más importancia al desarrollo de la ciudad en paralelo al mar» y se olvidó dotar de «un proyecto claro a las zonas del interior alejadas de la costa», según sus impulsores.

Basta echar un vistazo aéreo al trazado de la ciudad para comprobar que a partir de los 60 se expandió «según un *no plan*». «Hay un crecimiento en todas las direcciones» —como brazos de pulpo inconexos— «que se apoya en un esquema jerárquico piramidal, en el que se produce una densificación del centro mediante el incremento de alturas y una expansión superficial en la periferia» consistente en islotos de «bloques abiertos».

Este entramado, surgido del «desplazamiento del centro de gravedad urbano hacia la costa» genera «un progresivo deterioro de la ciudad hacia el interior», que, a juicio de los autores de la propuesta, queda «carente de identidad y referencias propias».

### Un único 'atolón'

La idea no transforma el PGOU actualmente en tramitación, sino que «frente a la propuesta de islas verdes inconexas rodeando la ciudad», traza «un atolón que convierte esta suma de lugares en un único espacio». Parte de lo que los miembros de Subarquitectura llaman «la geometría de la velocidad», es decir, las intervenciones realizadas para el tren de alta velocidad y las circunvalaciones para el tráfico rodado.

«Las infraestructuras son espacios dinámicos que generan grandes vacíos legales fijados en afectaciones que limitan las actividades a su alrededor». El proyecto apuesta por «incrementar al doble» las servidumbres urbanísticas que se crean junto a las infraestructuras para, así, «darles una entidad que permita su desarrollo como verdaderos espacios públicos».

Es aquí donde entra el auténtico ahorro del cinturón verde. Porque

el plan de los integrantes de Subarquitectura —autores de la estación del Tram de Sergio Cardell o de la pista de atletismo de Elda, entre otros proyectos— no consiste en la construcción de una zona, sino más bien en su vaciado. «El trazado se ubica en un paisaje que ya existe», señalan los arquitectos, «con lo que apenas requeriría una inversión mínima en promoción».

verde. «La presencia de este tipo de zonas revaloriza todo lo que queda a su lado», ya que se trata de elementos que incrementan el valor del suelo porque proporcionan calidad de vida. De esta forma, «con las plusvalías podría sufragarse cualquier inversión necesaria», sostienen.

Solo se trata de una «relectura del territorio» que «reconduce las



Vista aérea de la propuesta de cinturón verde, ampliada con un arrecife de posidonia submarino. / E. M.

Actividades que lo dieran a conocer y cartelería indicativa. El relleno, bien con la vegetación necesaria para crear un «bosque verde», bien con «carriles bici, pistas deportivas» o cualquier otro tipo de infraestructura, podría quedar autofinanciada con los beneficios que saldrían del entorno.

«Sería un caso parecido al del Central Park de Nueva York», cuentan los creadores del corredor

inversiones» a partir de «una ciudad que se está haciendo ya». «La tradicional valoración de la primera línea de mar se complementa con la revalorización del paisaje interior». Todo está incluido: «OAMI, Ciudad de la Luz, universidad, Med Park, polígonos industriales...». Solo hay que «tomar conciencia» y «dar continuidad» a una acción «capaz de desencadenar procesos a largo plazo».

### Historia urbanística de Alicante

> **Nacimiento.** El monte Benacantil —coronado por el castillo— y el mar son los núcleos de la ciudad, pensada como plaza de armas fortificada.

> **Siglo XIX.** El borde litoral se convierte en área privilegiada dentro de la ciudad. El interior comienza a desvincularse del mar, según Subarquitectura.

> **1968.** Primera incorpo-

ración de la Vía Parque para conectar con la incipiente playa de San Juan. Se masifica la costa y se degrada el interior.

> **Actualidad.** El crecimiento demográfico obliga a multiplicar las infraestructuras de transporte.