

Dictaminado favorablemente por la Comisión Permanente de Urbanismo en su sesión extraordinaria y urgente del 26 de marzo de 2010.

El Secretario de la Comisión,

Gonzalo Carriel Fortea.



07073805-05-10

PARTE SIN EFICACIA NORMATIVA



GENERALITAT VALENCIANA
CONSELLERIA DE MEDI AMBIENT, AIGUA, URBANISME I VIVIENDA
DILIGENCIA para hacer constar que este documento fue APROBADO DEFINITIVAMENTE

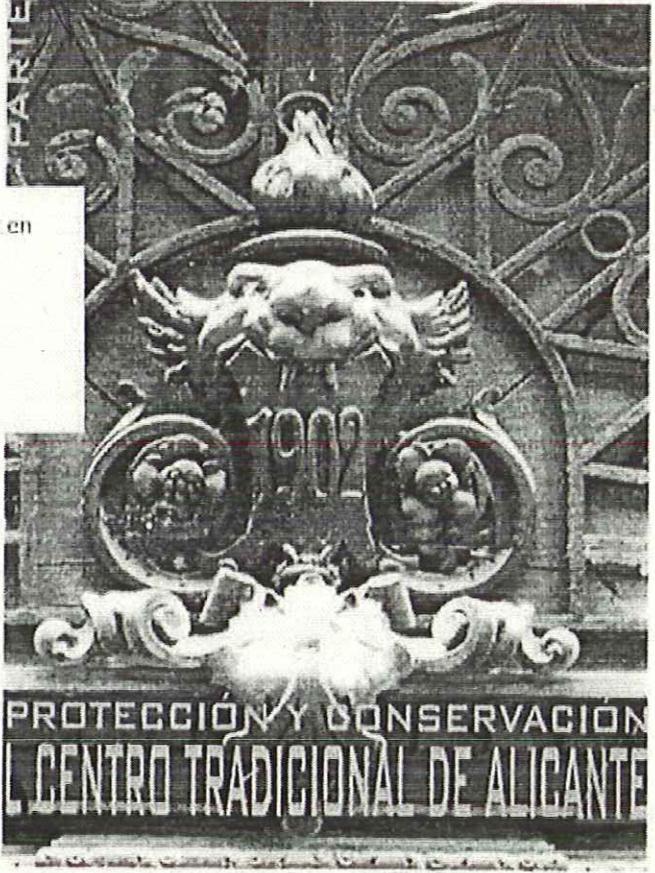
18 JUN. 2010

El documento de la Comisión territorial de Urbanismo

Aprobado provisionalmente por acuerdo del Pleno en su sesión ordinaria de 31 de marzo de 2010.

El Secretario General del Pleno en funciones,

Germán Pascual Ruiz Valdepeñas.



PLAN ESPECIAL DE PROTECCIÓN Y CONSERVACIÓN DEL CENTRO TRADICIONAL DE ALICANTE



1. MEMORIA INFORMATIVA

- 1.1. ANTECEDENTES
- 1.2. EVOLUCIÓN HISTÓRICA
- 1.3. CRONOLOGÍA
- 1.4. ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL
- 1.5. PLANEAMIENTO VIGENTE

2. MEMORIA JUSTIFICATIVA

- 2.1. ÁMBITO Y JUSTIFICACIÓN DEL PLAN ESPECIAL
- 2.2. OBJETIVOS Y CONTENIDO DEL PLAN ESPECIAL
- 2.3. DESCRIPCIÓN DE LA ORDENACIÓN PROPUESTA
 - 2.3.1. ESTRUCTURA URBANA
 - 2.3.2. USOS Y TIPOLOGÍAS EDIFICATORIAS
 - 2.3.3. ESPACIO URBANO Y ACCESIBILIDAD
 - 2.3.4. EQUIPAMIENTOS
 - 2.3.5. DELIMITACIÓN DE UNIDADES AMBIENTALES
- 2.4. CATALOGACIÓN
 - 2.4.1. CRITERIOS DE CATALOGACIÓN
 - 2.4.2. NIVELES DE PROTECCIÓN Y MEDIDAS DE INTERVENCIÓN

3. ANEXO. RECOMENDACIONES GENERALES SOBRE EL ESPACIO PÚBLICO

4. PLANOS DE INFORMACIÓN

- | | |
|---|-----------|
| 1.1. SITUACIÓN | E 1/4.000 |
| 1.2. PLAN GENERAL CALIFICACIÓN | E 1/2.000 |
| 1.3. PLAN GENERAL ALINEACIONES | E 1/2.000 |
| 1.4. EVOLUCIÓN HISTÓRICA | E 1/2.000 |
| 1.5. ALTURAS DE LA EDIFICACIÓN | E 1/2.000 |
| 1.6. CONSERVACIÓN DE LA EDIFICACIÓN | E 1/2.000 |
| 1.7. ELEMENTOS CATALOGADOS EXISTENTES | E 1/2.000 |
| 1.8. EXCLUSIONES E INCLUSIONES DEL CATÁLOGO | E 1/2.000 |



1. MEMORIA INFORMATIVA

1.1. ANTECEDENTES

A partir de las últimas décadas del siglo pasado, el Centro Tradicional de Alicante está sufriendo un fuerte proceso de degradación que le está haciendo perder la condición de centro económico, comercial, cultural y social de la ciudad que siempre ha tenido, provocando y facilitando la aparición de focos de marginalidad.

Este Plan Especial de Protección y Conservación del Centro Tradicional de Alicante se enmarca dentro de una serie de actuaciones que el Ayuntamiento de Alicante está acometiendo para frenar el progresivo deterioro en todos los ámbitos del centro de la ciudad.

El presente Plan desarrolla desde una perspectiva urbanística el Plan Integral de Recuperación del Centro Tradicional de Alicante elaborado conjuntamente entre todas las concejalías del Ayuntamiento con el objetivo de revitalizar esta zona, preservando su personalidad y riqueza tanto histórica como patrimonial y cultural.

La recuperación activa del barrio debe plantearse desde su propia especificidad, poniendo en valor aquellas características que le son propias mediante intervenciones encaminadas a recuperar el interés de los ciudadanos por el barrio de modo que vuelva a ser polo de atracción para la iniciativa privada, hoy lamentablemente perdida.

1.2. EVOLUCIÓN HISTÓRICA

A lo largo del S.XV Alicante experimentó un fuerte desarrollo y crecimiento, convirtiéndose en el segundo puerto del reino por su tráfico y actividad económica. Este desarrollo se plasmó en la concesión en 1490 del rango de ciudad desbancando a Orihuela como principal ciudad del sur del reino.

El centro tradicional tiene su origen en el arrabal de Nuestra Señora de Gracia o de San Francisco que empezó a formarse en el S.XV al oeste de la ciudad, entre el barranco de Canicia (actual Rambla de Méndez Núñez) y el barranco de San Blas (que desembocaba en la actual plaza de Canalejas).

Su estructura urbana se desarrollaba alrededor del camino de Elche que partía de la ciudad amurallada formando un conjunto edificado en lo que ahora son las calles de Manero Mollá, San Francisco, Barón de Finestrat y Gerona. En el punto de unión con la ciudad junto, al Portal de Elche, se formó un plaza y junto a la desembocadura del barranco de Canicia se formó otra donde varaban sus barcas los marineros.

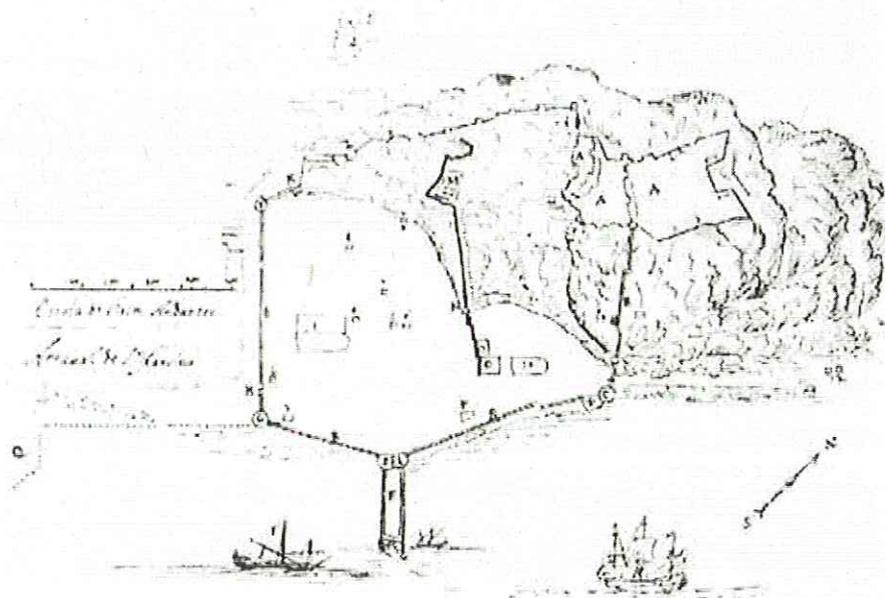
Desde el principio de su formación adquirió un fuerte desarrollo instalándose numerosos comerciantes y marineros al amparo de la actividad que el puerto generaba.



La instalación en 1514 del convento de Nuestra Señora de Gracia, de monjes Franciscanos, en los alrededores del cerro de la montaña, el asentamiento desde 1520 de muchos comerciantes, sobretodo genoveses, que hasta las germanías operaban desde la capital del reino y la construcción en 1551 de la Casa del Rey o Alfof de la Sal constituyeron un incentivo para la consolidación de la zona que adquirió una gran importancia relativa respecto de la ciudad. Este desarrollo impidió sucesivos intentos de desmantelamiento del arrabal por razones defensivas, a lo largo de la centuria.

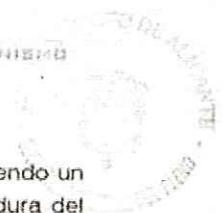
En 1656 se planteó la necesidad de construir una nueva muralla que incluyese el ya muy populoso arrabal de San Francisco que contaba con una población superior incluso a la de la ciudad amurallada. La construcción de la nueva muralla se demoró en el tiempo aún cuando las murallas existentes eran prácticamente inútiles para su finalidad por el desarrollo del arrabal.

En 1691 quedó demostrada la ineficacia de las murallas existentes en el bombardeo de la armada francesa que destruyó casi totalmente la ciudad.



PLANO DE LA CIUDAD EN 1656





Tras el bombardeo se iniciaron las obras de fortificación de la ciudad construyendo un baluarte junto al mar, denominado de San Carlos y situado en la desembocadura del barranco de san Blas.

La inestabilidad que suponían las tensiones políticas generadas por la sucesión al trono y la condición de Alicante como la plaza de mayor valor estratégico de todo el reino aceleraron la construcción de un nuevo sistema defensivo para la ciudad.

En 1704 se comenzaron unas nuevas murallas que partiendo de la puerta de la Reina (en el antiguo camino de la Huerta) se extendían hacia poniente hasta el actual mercado central, bajando por la calle Castaños y plaza de Ruperto Chapí hasta la calle Gerona y desde allí giraban nuevamente hasta la puerta de San Francisco (en la plaza Calvo Sotelo) y bajaban por la calle Canalejas terminando en el Baluarte de San Carlos. Todo el flanco sur, frente al mar, se quedó al descubierto protegido por el nuevo baluarte y los viejos torreones de la muralla.

Esta nueva muralla no impidió que la ciudad se viera nuevamente asediada y destruida durante la guerra de sucesión, en los combates entre la armada inglesa y la francesa por la posesión de la ciudad y su castillo entre los años 1704 y 1709. Esta guerra concluyó con la voladura del Castillo de Santa Bárbara mediante una mina y la toma de la ciudad por la armada francesa.



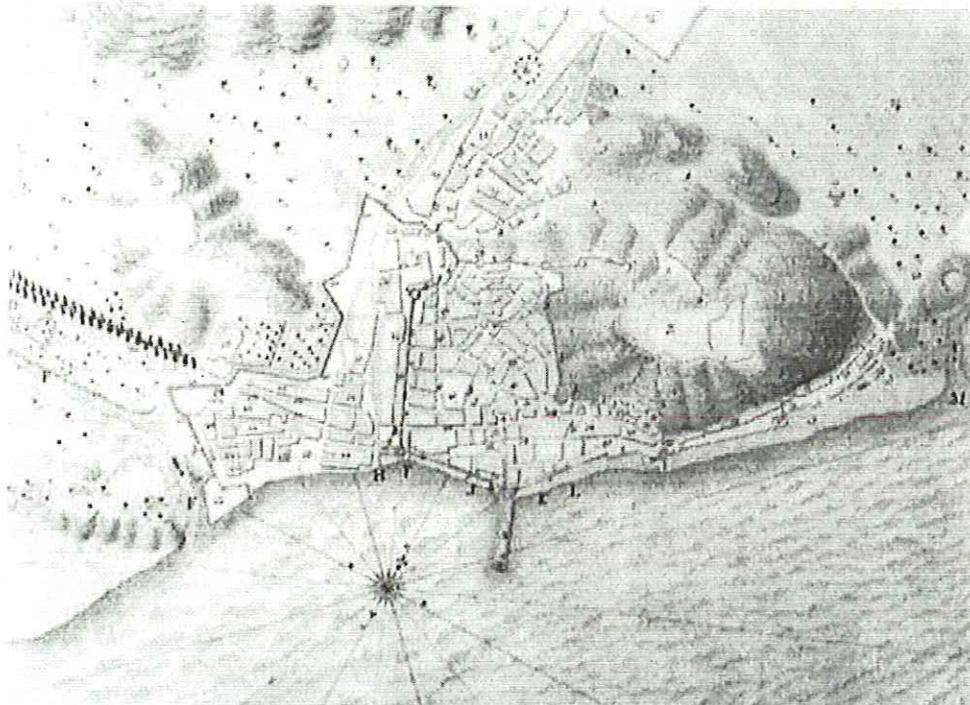
PLANO DE LA CIUDAD EN 1709



A partir de 1720, ya bajo el reinado de los borbones, superados los efectos de la guerra y la reconstrucción de los daños, el desarrollo de la ciudad adquirió un nuevo impulso con la construcción de viviendas y la mejora de los caminos de acceso a la ciudad construyéndose cuatro alamedas. Una de ellas que se realizó desde la puerta de Elche hasta el convento de Capuchinas constituye la actual Rambla; y otra que se extendía a la salida del recinto amurallado por la puerta de San Francisco es hoy la avenida de Maisonnave. Sin embargo la mejora de la fortificación de la ciudad se fue posponiendo por el excesivo dispendio económico que suponía y la falta de recursos de la ciudad para abordar una obra de tal magnitud.

La estabilidad política tras la guerra de sucesión convirtió la segunda mitad del S. XVIII en el momento de máximo esplendor de la actividad económica y comercial de la ciudad de Alicante. Esta actividad se apoyaba en la exportación de vino y de la producción agraria de la huerta así como en la importación de diversos productos para el abastecimiento de las tierras del sur de Castilla.

A diferencia del trazado viario de la ciudad antigua, el arrabal de San Francisco se caracterizaba por la amplitud y recto trazado de sus calles con amplias y hermosas plazas tal como cuentan los cronistas de la época. Las calles más importantes del barrio eran San Francisco, Teatinos (Barón de Finestrat), Balsea, Parador, Barranquet (Av. de la Constitución) y la plaza de las Barcas.



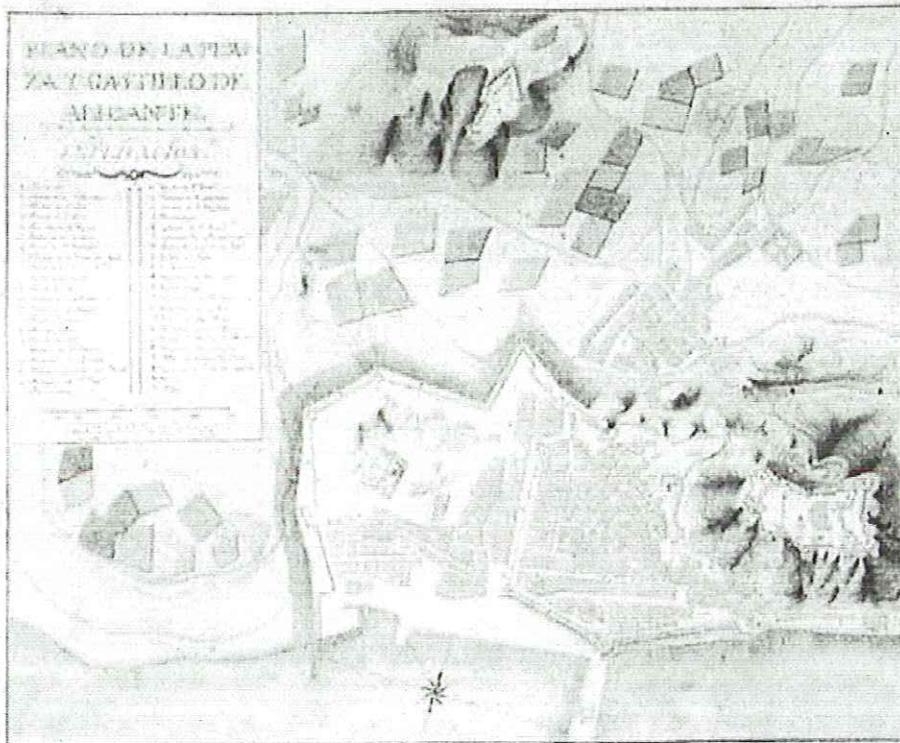
PLANO DE LA CIUDAD EN 1794

El barrio era un importante núcleo de actividad de la ciudad pues en él se asentaban fábricas de aguardientes, cordelería y jabón, así como alfares, almacenes, cuarteles y otras instalaciones. Existían también mesones que constituían focos de atracción y animación del arrabal.

No se conservan edificios de esta época dentro del entorno del plan especial, ya que la mayor parte de los palacios y casonas que se construyeron en esta época se encuentran en los alrededores del centro administrativo de la época, en las calles Mayor, Gravina, Maldonado, Labradores, etc. El único edificio que se conservaba de la época era la antigua aduana, conocida como "la Aduaneta", situada en el Portal de Elche y que lamentablemente ha sido demolido recientemente con gran perjuicio para el barrio y para la ciudad.

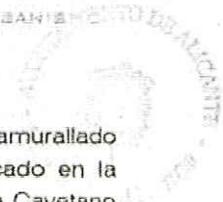
Tras la revolución francesa la situación cambió drásticamente ya que en un breve periodo de tiempo entre 1789 y 1813 se sucedieron la guerra con Francia, dos guerras con Inglaterra, la guerra de la Independencia contra Napoleón y fuertes sequías alternando con grandes inundaciones.

A principios del S.XIX la ciudad de Alicante presentaba un densidad demográfica muy alta puesto que además de la falta de terreno para construir dentro del recinto amurallado existía una prohibición de aumentar la altura de los edificios por razones defensivas.



PLANO DE LA CIUDADE EN 1810





La guerra de la Independencia supuso la oportunidad para ampliar el recinto amurallado desde la puerta de San Francisco hasta el torreón de San Nicolás (ubicado en la intersección entre Teatro y Federico Soto) y girando hasta el torreón de San Cayetano (ubicado en la intersección entre Pascual Pérez y Álvarez Sereix) enlazando tras la montañeta con la antigua muralla. También se construyó el nuevo recinto defensivo del castillo de San Fernando en el monte Tossal. Pese a estas construcciones, el temor a un ataque militar era tan grande en la ciudad de Alicante que se llegó a adoptar una medida tan drástica como la demolición del barrio de San Antón, cuya población tuvo que acomodarse dentro del nuevo recinto amurallado en el barrio nuevo proyectado en 1810.

Tras la guerra de la Independencia se retomaron reformas urbanísticas en la ciudad, en 1815 se trazaron a cordel las líneas del barrio nuevo alrededor de la plaza de Santa Teresa (hoy plaza Nueva) y, para evitar inundaciones, en 1817 se construyó un foso de drenaje entre este barrio y el de San Francisco constituyendo la actual calle Gerona.

A mediados de la segunda década se decidió facilitar la comunicación entre los tres núcleos que integraban el recinto amurallado para lo que en 1821 se derribó la antigua muralla que aún existía en el barranco de Canicia aprovechando los escombros para cubrirlo y nivelarlo formando una nueva avenida arbolada, denominada paseo de la Reina convertido rápidamente en el centro de la ciudad y que constituye el origen de la actual Rambla de Méndez Núñez.

En el resto del recinto amurallado las intervenciones se limitaron a construir nuevos edificios en el lugar de los viejos, como el cuartel del rey en 1816, y la apertura de alguna calle para comunicar el paseo con el barrio nuevo donde sí se pudo llevar a cabo una mejor distribución del espacio urbano reservando algunos solares para la construcción de edificios de carácter público para el esparcimiento de la población. De este modo se construyeron la plaza de San Francisco en los terrenos del convento del mismo nombre tras su derribo y el Teatro Principal en 1847.

Entre 1829 y 1833 se ocuparon y urbanizaron los terrenos situados extramuros a lo largo de la línea de costa entre el baluarte de San Carlos formando la calle de San Fernando y el paseo de los mártires (hoy explanada de España). De este modo se consolidó la fachada marítima de la ciudad en un breve periodo de tiempo.

En 1833 se realizó una nueva división administrativa del estado en provincias convirtiendo la ciudad de Alicante en capital de una de ellas. Esta transformación en centro administrativo supuso también una transformación urbanística.

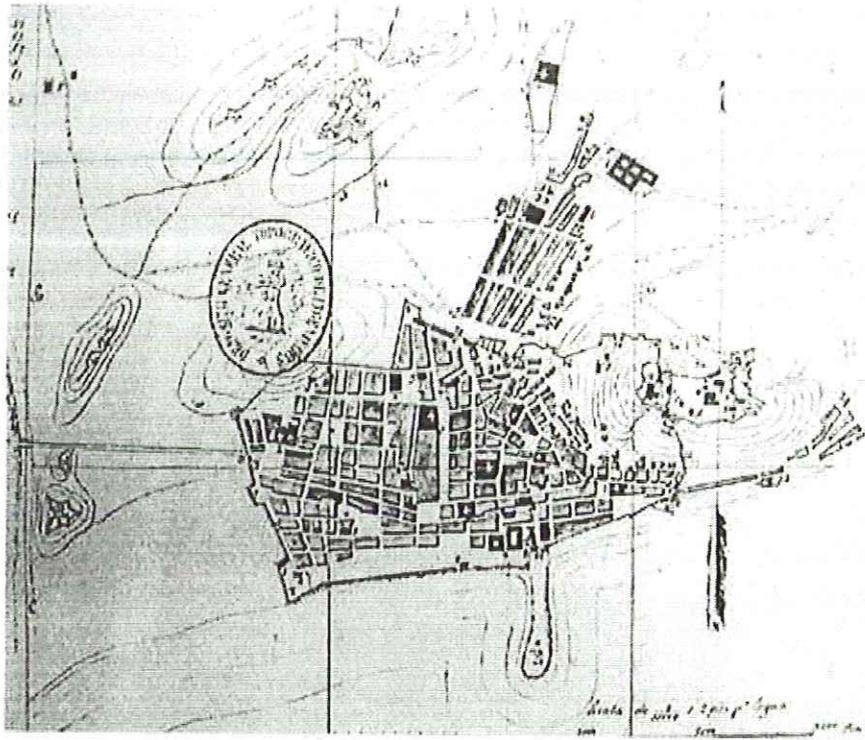
A partir de 1850, con una coyuntura económica y social favorable, se proyectó el derribo de las murallas ampliando la ciudad hacia el oeste y suroeste, permitiendo la construcción de amplias avenidas, plazas y jardines y facilitando los proyectos de ensanche que se realizarían en años posteriores.

La llegada del ferrocarril en 1858 y el derribo del portal de San Francisco en 1861 junto a la plaza del mismo nombre supusieron el inicio de la expansión de la ciudad hacia el





este alrededor de la alameda de San Francisco en cuyo extremo se había construido la nueva estación.



PLANO DE LA CIUDAD EN 1847

En 1867 se proyectó el paseo del malecón como un paseo ajardinado de acuerdo con el gusto higienista de la burguesía de la época.

Las últimas décadas del S.XIX fueron tiempos de apertura y ampliación de calles, obras de alcantarillado y pavimentación así como el aumento de la edificación producido por el buen momento económico propiciado por la expansión vinícola.

En 1893 se aprobó el Plan de Ensanche redactado por el arquitecto González Altés, articulado alrededor de dos ejes ortogonales -Gadea-Soto y Alfonso el Sabio- que marcaron los límites oeste y norte del centro tradicional.

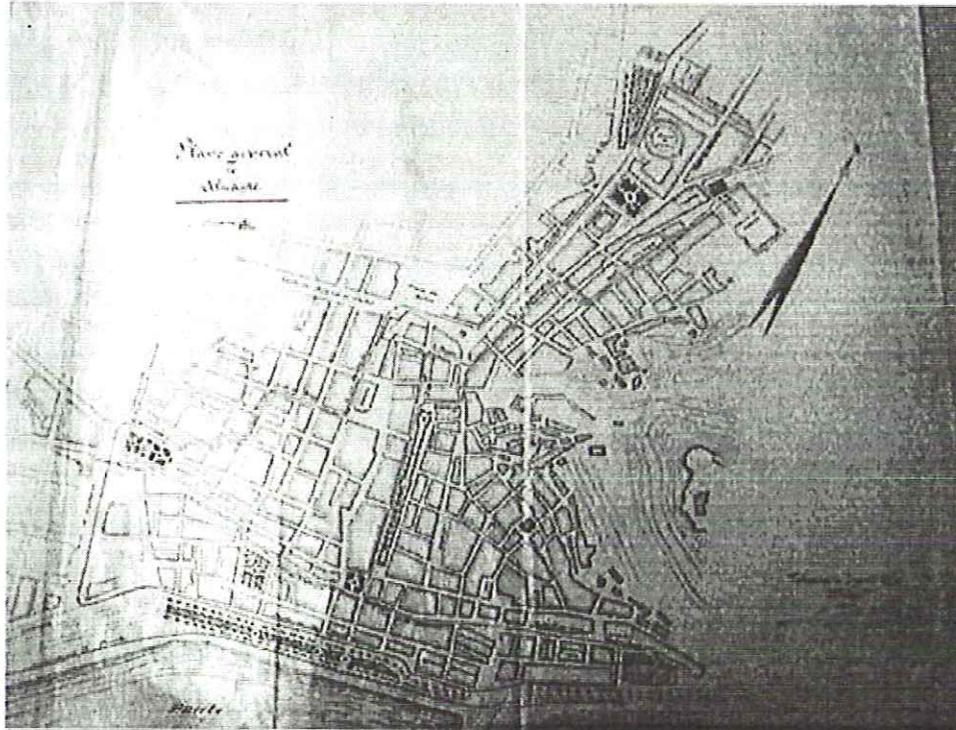
La burguesía local, sin embargo, prefirió instalarse cerca del mar y del nuevo centro urbano en que se había transformado el paseo de la Reina.

En 1895 se completó la apertura de la calle San Fernando hacia la calle Luchana (Av. Dr. Gadea), consolidándose la calle San Fernando y el frente de la explanada como asentamiento para las clases acomodadas.





Tras el derribo del baluarte de San Carlos la explanada se prolongó dando origen al parque de Canalejas.



PLANO DE LA CIUDAD EN 1891

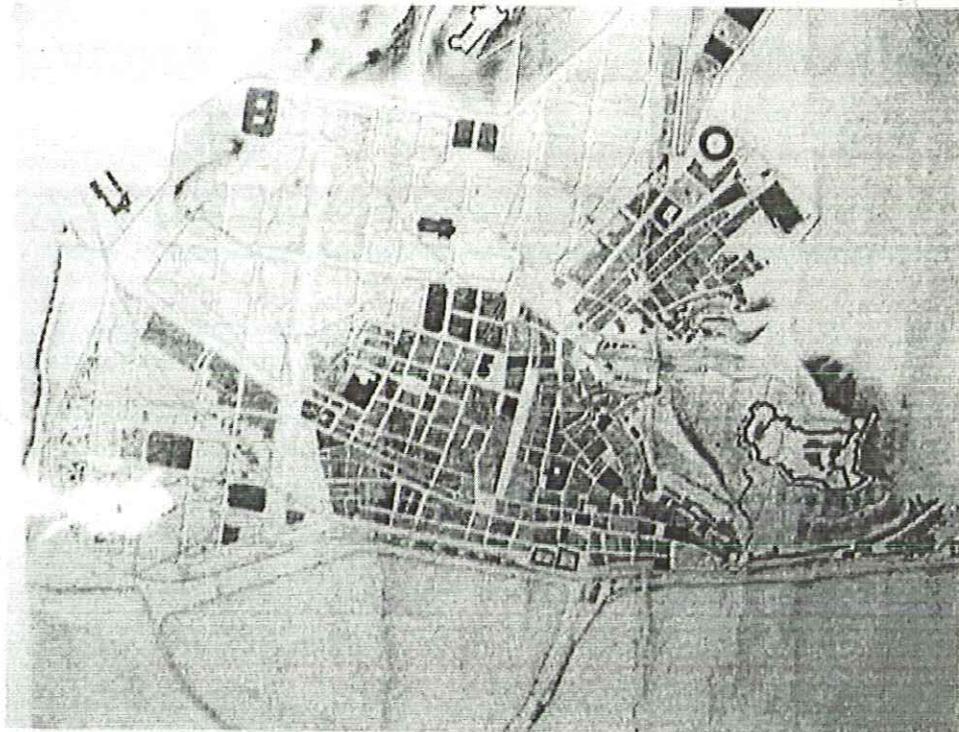
Las epidemias de filoxera asolaron el campo alicantino en los últimos años del S.XIX y la crisis se prolongó hasta que, aprovechando la neutralidad española en la primera guerra mundial, se recuperó el comercio y la actividad manufacturera. Los años 20 del pasado siglo constituyeron una época de auge constructivo y reformista con intervenciones en el tejido urbano que han configurado el aspecto actual de la ciudad. Se formó la avenida de la Constitución y se regularon y embellecieron las plazas del Portal de Elche, Gabriel Miró y la Rambla.

De esta época se conservan en el centro tradicional numerosos edificios concentrados principalmente en los ejes de la calle de San Fernando y la avenida de la Constitución.

Tras la proclamación de la II República, la corporación municipal del alcalde Lorenzo Carbonell Santacruz acometió una serie de reformas urbanas de gran trascendencia para el futuro de la ciudad.

La principal de estas reformas fue el desmonte y urbanización de la zona de la montaña entre las calles de Alfonso el Sabio, Navas, Jerusalén, plaza 14 de abril (Calvo Sotelo) y avenida de Soto, para articular el casco antiguo con el ensanche. Las obras de desmonte se iniciaron en 1931 según el proyecto del ingeniero municipal Sebastián Canales, pero hasta después de la guerra no se completó la urbanización.





PLANO DEL ENSANCHE LA CIUDAD

Otra reforma acometida en estas fechas fue la remodelación de la zona oeste de la Rambla abriendo las calles de San Ildefonso y Gerona hacia ella, articulando un eje de comunicación entre la Rambla, la plaza Nueva y la Montañeta. Junto con esta intervención se pretendía la reordenación de la circulación entre la Rambla y la avenida de Zorrilla para lo que se expropió y derribó el convento de las Capuchinas, donde hoy se asienta el Banco de España.

El día 11 de mayo de 1931 se asaltaron e incendiaron numerosos conventos y colegios religiosos al estallar el sentimiento anticlerical que se había ido gestando durante años anteriores. Entre ellos se encontraban el convento de capuchinas y el colegio de los maristas en plena Rambla.

Durante la guerra civil Alicante, que permaneció fiel a la república, sufrió varios bombardeos pese su situación alejada de los frentes de la contienda.

Tras la guerra civil se realizaron varias reformas urbanísticas, aprovechando en algunos casos los efectos de los bombardeos. Así se prolongó la Rambla hasta la Explanada en 1940 y la calle Castaños hasta la plaza de Gabriel Miró en 1942. Se amplió la parte norte de la Rambla y su conexión con Alfonso el Sabio. Se completó el desmonte de la Montañeta y se creó una nueva plaza en la que se ubicaron los nuevos edificios públicos del Gobierno Civil y las delegaciones de Hacienda y Obras Públicas.



Además de estos edificios públicos citados se conservan en el barrio numerosos ejemplos de arquitectura racionalista de indudable interés.

Tras los años de la autarquía llegó un fuerte crecimiento urbano propiciado por el crecimiento demográfico que el desarrollismo propició. Alicante se convirtió en un área metropolitana englobando los núcleos urbanos de los municipios colindantes. En este proceso de desarrollo caracterizado por el gusto por lo grande, por la búsqueda del beneficio inmediato y por la consideración del territorio como fuente de plusvalías, la ciudad fue perdiendo paulatinamente su valor de uso adquiriendo casi exclusivamente un valor de cambio.

La imagen actual de la Rambla es fruto de esta concepción de la ciudad donde edificios como la Torre Provincial o el hotel Gran Sol son un buen reflejo de ese gigantismo como sinónimo de calidad de vida, de progreso y distinción.

En el centro tradicional este proceso ha sido especialmente significativo por su centralidad urbana y en algunos casos ha generado fuertes conflictos por la estrechez de la trama viaria existente.

No obstante la expansión urbana trató de regularse mediante los Planes Generales de Ordenación Urbana aprobados por el ayuntamiento en 1956 y 1970 que en la práctica de poco sirvieron ante la incapacidad o falta de voluntad municipal para enfrentarse a los intereses inmobiliarios.

Desde 1979 los ayuntamientos democráticos se dedicaron a la revisión de los planes de ordenación urbana. El avance del PGOU de 1985 calificaba la ciudad de "desequilibrada, troceada, incompleta, dura, despilfarradora e improvisada". Las buenas intenciones iniciales se han visto nuevamente dificultadas por las presiones especulativas y por el crecimiento de la presión turística por lo que, 20 años más tarde, la situación no ha mejorado demasiado.

Tras muchas décadas en las que el centro tradicional era el lugar preferente de asentamiento de actividades terciarias, administrativas y comerciales el barrio ha ido perdiendo peso comercial. En un primer momento, fue debido al traslado paulatino hacia el oeste del nuevo corazón comercial de la ciudad, al amparo de la aparición de los grandes almacenes en la avenida de Maissonave. Y después, fruto de los cambios en los hábitos de compra y consumo de los ciudadanos, cada vez más vinculados a la accesibilidad inmediata en coche, se ha producido finalmente la exclusión del barrio del circuito comercial y turístico de la ciudad.

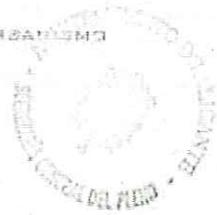
La pérdida y falta de renovación de población residente debido a la presión ejercida por los usos terciarios en décadas anteriores ha dificultado la permanencia del pequeño comercio de barrio lo que a su vez repercute en la falta de atractivo para la incorporación de nueva población residente con lo que el barrio se encuentra inmerso en una dinámica de degradación progresiva tan sólo recuperable con una decidida intervención por parte de los poderes públicos.



1.3. CRONOLOGÍA

1490. Concesión del rango de ciudad.
1524. Convento de monjes franciscanos junto a la Montañeta. (Desaparecido)
- 1534-1557. Construcción de la muralla alrededor de la ciudad.
1535. Construcción del Baluarte de San Bartolomé. (Desaparecido)
1551. Construcción del Alfofi de la sal. (Desaparecido)
1691. Bombardeo de la ciudad por la armada francesa.
1693. Construcción del Baluarte de San Carlos. (Desaparecido)
1700. Construcción del Baluarte de San Felipe. (Desaparecido)
1704. Construcción de la muralla alrededor del arrabal de San Francisco.
- 1704-1709. Guerra de Sucesión.
- 25/04/1707. Batalla de Almansa
1709. Voladura del Castillo de Santa Bárbara.
- 1753?. Construcción de la nueva aduana. (Desaparecida)
1789. Revolución Francesa.
- 1789-1795. Guerra con Francia.
- 1796-1808. Guerras con Inglaterra.
- 1808-1813. Guerra de Independencia.
- Construcción del nuevo recinto amurallado.
- Demolición del barrio de San Antón.
- 1810-1815. Trazado y apertura de las calles del barrio nuevo.
1816. Construcción del cuartel del Rey. (Desaparecido)
1817. Apertura calle Gerona.
- 1820-1830. Apertura de la calle Colón
1821. Construcción del paseo de la Reina
- 1829-1833. Urbanización del frente litoral.
1833. Nueva distribución administrativa.
- 1838-1839. Urbanización de la plaza del Barranquet
- Apertura del callejón de Capuchinas (Duque de Zaragoza)
1847. Construcción del Teatro Principal.
1858. Autorización para el derribo de las murallas.
- Llegada del primer tren a Alicante.
1861. Derribo de la puerta de San Francisco. (Plaza de Calvo Sotelo)
1867. Trazado del paseo ajardinado de la Explanada.
1869. Inicio del derribo de las murallas.
- Cambio de alineaciones en Portal de Elche-Bailén
1885. Prolongación de las calles Castaños y Torrijos (César Elguezábal) hasta Alfonso el Sabio.
1887. Fundación de la escuela de comercio.
- Construcción de la casa Salvetti
1889. Trazado del Parque de Canalejas
1892. Apertura de la calle Gerona hasta la calle Bailén.
- Apertura de la calle General Goded (Teatro) hasta la Montañeta.

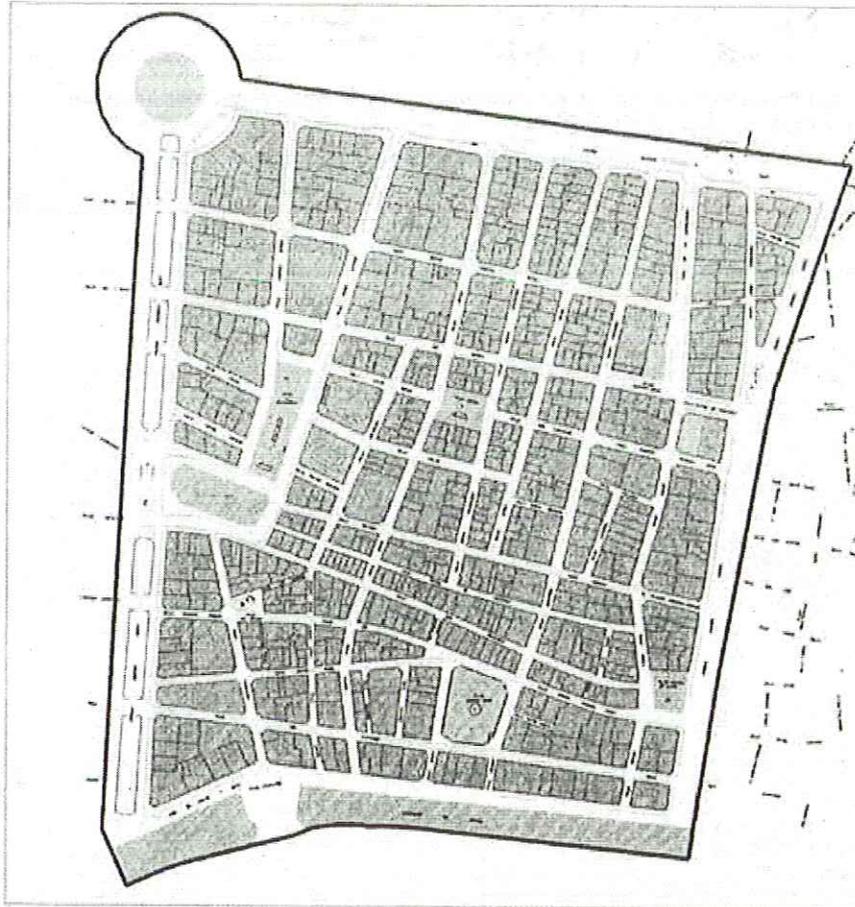




- 1893. Aprobación del Plan de Ensanche
- 1894. Construcción de la casa Alberola.
- 1900. Construcción de la casa en Castaños,14.
- 1901. Construcción de la casa en San Fernando,44.
- 1903. Construcción de la casa del Ascensor.
- 1911. Construcción de la casa en Dr. Gadea,10.
Construcción de la casa Torrent.
- 1918-1923. Construcción del edificio de la Caja de Ahorros de Alicante
- 1920. Construcción del edificio de Correos en el solar del Alfoll de la Sal.
- 1925. Construcción del cine Ideal
- 1925-1926. Construcción de la casa Bardín.
- 1925-1927. Construcción de la Casa de Socorros
- 1927-1932. Construcción del Gobierno Militar
- 1929-1931. Construcción de la Central de Teléfonos
- 1930. Construcción de la Casa Alberola en av. Constitución.
- 1931. Quema del convento de Capuchinas y del colegio de los Maristas.
- 1931-1934. Corporación municipal de Lorenzo Carbonell.
Desmante de la Muntanyeta
- 1934-1935. Construcción del edificio en Federico Soto,10.
- 1935-1936. Construcción del edificio Roig.
Construcción del edificio La Adriática.
- 1939. Proyecto de apertura de la Rambla hasta la Explanada.
- 1940-1941. Construcción del edificio Montahud
- 1942. Prolongación de Castaños hasta Gabriel Miró.
- 1942-1945. Trazado y construcción de la plaza de la Muntanyeta.
- 1943. Construcción del edificio Vitalicio.
- 1943-1945. Construcción del Banco de España.
- 1946-1949. Construcción del Banco Central.
- 1955. Proyecto de urbanización de la Explanada de España.
- 1956. Plan General de Ordenación Urbana. Francisco Muñoz-Miguel López.
- 1956-1960. Construcción de la Torre Provincial.
- 1961-1968. Construcción del Hotel Gran Sol.
- 1970. Plan General de Ordenación Urbana. J.A. García Solera-J. Ruiz Olmos
- 1975. Construcción del edificio Galerías Preciados.
- 1987. Plan General de Ordenación Urbana. M.A. Cano Crespo.
- 1989. Construcción del edificio El Corte Inglés.



1.4. ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL



ESTADO ACTUAL DE LA TRAMA URBANA

El proceso de degradación que el centro tradicional arrastra desde hace décadas responde a una serie de factores diversos no siempre fáciles de discernir y evaluar, pues confluyen desde aspectos puramente urbanísticos como el trazado viario y sus criterios de urbanización, con otros arquitectónicos, económicos, sociales, políticos, de transporte o representativos siempre íntimamente relacionados entre sí.

Desde el punto de vista urbanístico hay varios aspectos que merecen un análisis detenido.

El primero de ellos y tal vez origen de otros muchos tiene que ver con la propia trama viaria. El trazado viario del centro tradicional de Alicante es consecuencia de sucesivas ampliaciones y modificaciones desde el primitivo arrabal de San Francisco hasta hoy realizadas, la mayor parte de las veces, con carácter puntual para solucionar problemas concretos sin mediar un proyecto previo.



La ubicación central entre el centro histórico y el ensanche ha producido una trama con una permeabilidad en sentido E-O muy acusada. En la zona sur esta direccionalidad es inherente a la estructura del primitivo arrabal, sin embargo en la parte norte se ha ido consiguiendo con sucesivas aperturas y prolongaciones de calles hacia la Rambla y hacia Federico Soto. Una vista del plano actual de la ciudad nos permite ver como la mayor parte de las calles en este sentido atraviesan en su totalidad el barrio comunicando sus dos extremos.

En el sentido N-S la permeabilidad ha sido tradicionalmente menor siendo relegada tal vez por una mayor dificultad para el trazado viario salvando las diferencias de cota. Ha transcurrido más de medio siglo desde las últimas intervenciones en la trama viaria encaminadas a mejorar las condiciones de accesibilidad del barrio en este sentido y aún hoy este problema persiste y limita las posibilidades de revitalización, renovación e implantación de actividades en el interior del barrio.

La falta de réditos políticos a corto plazo ha relegado en los últimos años este tipo de intervenciones. Pero resulta necesario, si no imprescindible, recuperar una dinámica activa de apertura de calles que favorezcan la conexión interna del barrio en sentido N-S y reincorporen la parte baja del centro tradicional a la dinámica ciudadana.

Otro aspecto urbanístico importante a tener en cuenta en relación con la trama del barrio es la ausencia de un sistema de jerarquización viaria. Salvo las calles del perímetro y algún caso aislado, las calles tienen todas prácticamente el mismo carácter y tratamiento.

El estudio pormenorizado de las secciones de las calles de forma específica y adecuada al papel concreto que cada una de ellas debe jugar en el conjunto de la trama tendría efectos beneficiosos tanto en la percepción y lectura del barrio por parte de los ciudadanos, como en la organización del mercado inmobiliario. Así, se debería diferenciar entre calles con circulación rodada más intensa susceptibles de localizar usos terciarios y calles de tráfico más peatonal aptas para el uso residencial y de esparcimiento.

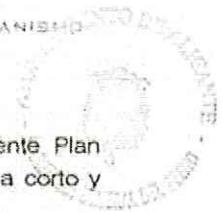
Las intervenciones que se deben realizar para mejorar las condiciones de urbanización de las calles y plazas del barrio deben partir de este planteamiento, de modo que el carácter que a cada calle se asigne dentro de la trama viaria pueda ser reconocible y por tanto fomentado desde su mismo tratamiento, todo ello sin perder una uniformidad en el diseño con el fin de dotar de identidad propia al barrio.

Desde el punto de vista arquitectónico hay dos aspectos destacados.

El gran incremento del volumen de los edificios durante el pasado siglo provocó que en muchos casos se sobrepasara la altura admisible por unas calles demasiado estrechas. De este modo una trama viaria proyectada y construida para un volumen edificado constante durante siglos se vio rápidamente obsoleta y colapsada.

El momento en que este conflicto entre trama viaria y volumen edificado se hizo patente y se empezaron a introducir instrumentos de control para resolver la situación coincidió en la ciudad con una coyuntura de gran presión urbanística y desarrollo que retrasó la





introducción de medidas correctoras al menos dos décadas hasta el vigente Plan General, con lo que la trama viaria sufrió un daño ya irreversible, al menos a corto y medio plazo.

Otro aspecto importante desde el punto de vista arquitectónico ha sido el progresivo abandono de la composición de fachadas en los proyectos de arquitectura. Tradicionalmente, hasta las primeras décadas del S. XX, el plano más importante para la concesión de las licencias de obras era el de fachada. Esto reflejaba un interés por la calle, por su composición, por el ornato de la ciudad como bien público. De este modo, y junto con la continuidad de las técnicas constructivas, durante mucho tiempo la ciudad se fue construyendo de forma coherente, uniforme, regular y continua. Las calles se formaban con edificios distintos entre sí pero que mantenían en común criterios de composición y ejecución material. En algunos casos este único control por lo público permitía la construcción de viviendas con distribuciones espaciales y condiciones higiénico-sanitarias deficientes.

Con el desarrollo de las teorías higienistas se fue concediendo paulatinamente más importancia a las condiciones de ventilación e iluminación de las viviendas primando el trazado en planta de las edificaciones y concediendo cada vez menos importancia a la composición de las fachadas que progresivamente se fueron convirtiendo en un mero reflejo de las piezas que componían las viviendas. Esta manera de componer las edificaciones trajo consigo una mejora en las condiciones higiénico-sanitarias de las viviendas pero relegó a la calle a un papel secundario. La composición de las fachadas se realizaba atendiendo a criterios individuales del propio edificio, bien desde un punto de vista material o social.

Durante siglos se valoró la integración, se concedía más importancia a lo público. Progresivamente se ha ido valorando más la diferenciación, la individualización de los edificios, se concede más importancia a lo privado. Esta nueva mentalidad ha producido calles en las que los edificios no conviven sino que compiten entre sí por destacar.





Los intentos de regular esta disparidad entre las nuevas arquitecturas y las viejas han conducido a la mera recuperación o interpretación de los elementos decorativos.

Desde el punto de vista socio-económico el aspecto más destacado es la pérdida de atractivo que el barrio ha sufrido. La migración de actividades a otros sectores de la ciudad atraídos por nuevos focos de actividad y negocio no se ha visto compensada con el aprovechamiento de las características propias del barrio por su ubicación, centralidad, cercanía al mar y presencia de espacios representativos para la incorporación de nuevas actividades. Desde los poderes públicos se debe primar la incorporación de servicios de la administración, equipamientos, servicios universitarios o profesionales en los espacios más representativos del barrio hoy degradados con el fin de generar nuevos focos de atracción.

1.5. PLANEAMIENTO VIGENTE

Si bien la mayor parte del barrio ha sido trazado y construido con planeamientos urbanísticos anteriores y está en fase de redacción un nuevo Plan General, el planeamiento vigente lo constituye el Plan General de Ordenación Urbana aprobado definitivamente el 27 de marzo de 1987. Este plan distingue dos áreas de calificación urbanística dentro del entorno del centro tradicional.

La zona noroeste del barrio limitada por las avenidas de Federico Soto y Alfonso X el Sabio y las calles del Teatro y Navas tiene la calificación de ENSANCHE clave ES con una caracterización por volumen de GRADO 1 y unas condiciones de compatibilidad de usos de NIVEL A. El uso predominante en esta zona es el residencial con la edificación en manzana cerrada como tipo de ordenación. Las condiciones de volumen se regulan mediante alineaciones de fachada e interior de manzana y número de plantas y altura de cornisa en función del ancho de la calle. Para la zona incluida en el centro tradicional obtenemos:

ANCHO DE CALLE	Nº PLANTAS	ALTURA DE CORNISA
9-12m	3	10,10m
12-16m	4	12,90m
16-19m	6	18,50m
>23m	7	21,30m

El resto del barrio tiene la calificación de AREA CENTRAL clave AC con unas condiciones de compatibilidad de usos de NIVEL A en la mayor parte del mismo salvo el frente de la Explanada de España que es de NIVEL B. Las condiciones de volumen se regulan mediante alineaciones de fachada y número de plantas establecidas gráficamente en el Plano de Alineaciones en Suelo Urbano. Para la zona incluida en el centro tradicional obtenemos una altura mínima de 4 plantas y máxima de 7.





Aunque las intervenciones realizadas al amparo del vigente Plan General han reducido considerablemente su volumen construido respecto de la situación anterior, la falta de rigor en la formalización de determinados elementos como los áticos, vuelos, elementos de remate, etc incrementa considerablemente la presencia que los edificios tienen sobre la calle, con efectos generalmente perniciosos para ella.

El método tradicional de los instrumentos de planeamiento para asignar el número de plantas edificables se ha basado en su relación con los anchos de las calles en la que los edificios se implantan. Este criterio, tal vez apto para otros sectores de la ciudad, resulta demasiado genérico en un entorno urbano caracterizado por la presencia generalizada de edificios catalogados. La asignación de volumen edificable de las nuevas edificaciones debe tener como punto de partida no sólo las condiciones urbanas que la trama viaria impone sino también las de los edificios preexistentes que deben conservarse.



2. MEMORIA JUSTIFICATIVA

2.1. JUSTIFICACIÓN Y ÁMBITO DEL PLAN ESPECIAL

La redacción del presente Plan Especial se enmarca dentro de las iniciativas y de la política general que, en los últimos años y en respuesta a la creciente preocupación por la preservación y protección del patrimonio y la rehabilitación urbana, está llevando a cabo la Administración, en cumplimiento de la legislación vigente en materia de patrimonio.

El *Centro Tradicional de Alicante* está constituido por parte del centro histórico de la ciudad y por parte de su primer ensanche y conforma por lo tanto una de las áreas de la ciudad de mayor interés histórico, arquitectónico y urbanístico, con unas características singulares y propias cuyo interés es reconocido tanto por los especialistas como por la ciudadanía en general. La preocupación por preservar la singularidad de esta zona nace con la aprobación en 1982 del Plan Especial de Edificios Protegibles de Alicante que define la mayor parte de esta zona como Entorno Urbano Protegible, identificando en este ámbito cuáles son los edificios y espacios urbanos a proteger. Posteriormente, el vigente Plan General, aprobado en 1987, mantiene la vigencia del plan anterior, regulando de manera particular las condiciones de parcelación, edificación y usos de la zona denominada como Área Central.

Tal y como se describe en los apartados anteriores, el paso del tiempo ha hecho confluír en el barrio una serie de circunstancias que lo han llevado a una situación compleja en la que se ha visto peligrar tanto la salud de su tejido urbano y social como la de su patrimonio arquitectónico, con la desaparición de algunos de los edificios más representativos del barrio y de la ciudad.

Tanto la preocupación por la paulatina pérdida de las características de interés de la zona y por su degradación urbana y social, como el tiempo transcurrido desde la aprobación de los instrumentos de planeamiento que la regulan y los nuevos principios de recuperación de las ciudades históricas, hacen necesario el estudio de la situación del barrio y la adopción de las medidas necesarias para garantizar la protección del área desde la perspectiva actual, justificando la revisión de los instrumentos de planeamiento vigentes y la necesidad de la redacción del presente Plan Especial.

El ámbito de este Plan Especial comprende el área delimitada por las avenidas Alfonso X El Sabio, Rambla Méndez Núñez, Explanada de España, Doctor Ramón y Cajal, Doctor Gadea y Federico Soto, con una superficie de 33,24 ha.



2.2. OBJETIVOS Y CONTENIDOS DEL PLAN ESPECIAL

El análisis de la situación actual del área objeto de estudio y en especial de los problemas de pérdida de identidad observados debe ser el punto de partida desde el que plantear los objetivos y contenidos del Plan Especial.

La finalidad última del Plan es detener el proceso de degradación en el que se ve inmerso actualmente parte del Centro Tradicional y recobrar la vitalidad e interés del barrio para los ciudadanos, devolviéndole una posición activa dentro de la estructura urbana de la ciudad. Es necesario recuperar su identidad como barrio residencial a la vez que se ponen en valor sus características intrínsecas, especialmente sus valores histórico-artísticos. Este uso residencial debe ser el motor para la recuperación urbana y social del barrio y el que impulse la reimplantación de actividades terciarias en las partes más degradadas.

Los objetivos básicos que se propone el Plan Especial, encaminados a la consecución de esta finalidad, pueden resumirse del siguiente modo:

1. Recuperación del atractivo residencial del barrio.

Es necesario hacer de la zona un lugar atractivo para vivir, renovando las edificaciones en mal estado de conservación y carentes de valor arquitectónico, evitando la densificación sistemática, mejorando la calidad ambiental del espacio urbano y fomentando las actividades cotidianas capaces de cubrir las necesidades básicas dentro del propio barrio.

2. Fomento de las políticas de renovación de la edificación y de rehabilitación y recuperación del patrimonio arquitectónico.

El Plan debe establecer las directrices de renovación arquitectónica y urbana que garanticen la correcta sustitución de las edificaciones degradadas y en estado de abandono a la vez que se protege el patrimonio de interés histórico y arquitectónico. Para ello es fundamental la incorporación de este patrimonio a la actividad cotidiana de la ciudad, mediante un sistema normativo flexible que permita la adecuación de las antiguas edificaciones a las necesidades actuales y la asignación de nuevos usos que incentiven su mantenimiento. El éxito de esta renovación urbana va inexorablemente unido a una política económica de inversiones en la zona, tanto privada como pública que, mediante operaciones puntuales y estratégicas, active esa dinámica renovadora.

3. Reactivación de la actividad comercial en las zonas del barrio donde ha desaparecido.

Si bien, una vez más, la recuperación comercial del área va a depender fundamentalmente de las inversiones económicas que se lleven a cabo, el Plan Especial debe regular el marco adecuado para que la implantación de los usos redunde en la mejora global del barrio, estableciendo una regulación y un régimen de compatibilidad adecuado con el uso residencial del área que a su vez tenga en cuenta las particularidades que cada zona presenta.

4. Mejora de la imagen urbana y de la accesibilidad y permeabilidad de su trama viaria.

Para conseguir una efectiva regeneración de la zona es indispensable mejorar tanto la calidad de su imagen urbana como la accesibilidad y las condiciones de conexión entre



las distintas zonas del barrio y de éste con el resto de la ciudad. Esta tarea debe ser llevada a cabo fundamentalmente mediante los proyectos de urbanización precisos para la reurbanización de áreas concretas para los que el Plan Especial puede marcar las directrices a seguir.

El Plan Especial aborda estos objetivos desde los contenidos que le son propios en tanto que documento de planeamiento urbanístico complementario y modificativo del vigente Plan General:

- o Establece la ordenación pormenorizada de todo el ámbito mediante la calificación de las distintas manzanas y la reserva de los suelos dotacionales precisos, haciendo especial hincapié en las condiciones de la red viaria: se establecen, en un documento anexo sin carácter normativo, una serie de recomendaciones en cuanto a la tipología del sistema viario —tránsito rodado, peatonal o compartido— y unas secciones tipo que sirvan de referencia a los futuros proyectos de urbanización.
- o Identifica los edificios y espacios urbanos de interés histórico y arquitectónico que son recogidos en un Catálogo, clasificados en función de su interés relativo.
- o Las normas urbanísticas establecen las condiciones de parcelación, edificación y uso de las distintas zonas y determinan el régimen normativo al que se sujetan las edificaciones catalogadas en función del nivel de protección establecido.
- o La complejidad del ámbito que abarca el Plan Especial determina la necesidad de establecer unas ordenanzas gráficas que regulen las condiciones de volumen de las edificaciones. Éstas son de especial interés para aquellos casos donde deban coexistir edificios de nueva planta con otros catalogados o para poder establecer las condiciones de aumento de volumen de determinados edificios catalogados.



2.3. DESCRIPCIÓN DE LA ORDENACIÓN PROPUESTA

2.3.1. ESTRUCTURA URBANA

La intervención en un área de las características del Centro Tradicional de Alicante sólo puede abordarse desde las limitaciones que, sobre las distintas ordenaciones posibles, impone la consolidación de la trama urbana existente. En efecto, nos encontramos ante una parte de la ciudad donde conviven zonas de muy distintas épocas, con una estructura urbana que va desde finales del siglo XV hasta mediados del siglo XX. Esta estructura, en tanto que característica definitoria del barrio y reflejo de la evolución histórica de la ciudad, pretende ser conservada por el Plan Especial tanto en lo que se refiere al trazado viario como a las características generales de su edificación, proponiendo intervenciones de pequeña escala que, sin alterar la estructura general de la zona, ayuden a conseguir los objetivos antes descritos, corrigiendo los problemas urbanos detectados que han contribuido a la degradación paulatina de determinadas zonas.

Así, en lo que se refiere al trazado viario, la evolución histórica de la ciudad ha potenciado la permeabilidad del barrio en sentido este-oeste en detrimento de la comunicación norte-sur, de tal modo que la zona más cercana al mar resulta hoy de difícil acceso, circunstancia que ha favorecido la degradación de la zona. La solución a esta situación pasa por facilitar la permeabilidad de la trama urbana en el sentido menos favorecido en la actualidad. Aún no siendo competencia del Plan Especial, se aborda esta cuestión en un documento anexo, fundamentalmente desde la jerarquización de la trama viaria existente. Se propone el mantenimiento en términos generales de las alineaciones establecidas por el Plan General y se propone una jerarquización de los distintos viarios en función de su uso, estructurando el sistema viario de tal modo que el barrio pueda ser atravesado, de manera ordenada, en dirección norte-sur y este-oeste tanto por el tránsito rodado como por el peatonal.

En lo que se refiere a las características generales de la edificación, el reto del Plan Especial consiste fundamentalmente en proponer unas condiciones que sean capaces de permitir la convivencia entre las edificaciones antiguas de interés, a conservar, y la renovación de la edificación carente de interés y en mal estado de conservación. Para ello se parte de la revisión del Catálogo de Edificios Protegibles existente, analizando tanto los elementos incluidos como la normativa de aplicación y actualizándolos a la situación presente marcada por el estado e interés relativo de las edificaciones y las nuevas doctrinas y legislación en materia de patrimonio. Teniendo en cuenta la problemática detectada en la zona, que responde fundamentalmente a cuestiones de uso, y la existencia de los elementos de interés a conservar, las ordenanzas propuestas por el Plan Especial pormenorizan las determinaciones del Plan General vigente ajustando sus parámetros a la nueva situación, intentando dar respuesta a la diversidad de situaciones concretas que se presentan mediante la concreción, casi caso por caso, de los distintos parámetros característicos de las edificaciones: altura, condiciones estéticas, condiciones de volumen, vuelos etc.

El Plan Especial se plantea por lo tanto más como un instrumento de mejora de la situación existente que de reforma de la misma, con propuestas de intervención ajustadas a cada situación concreta que pretenden facilitar la solución de los problemas detectados sin alterar la estructura urbana existente.

2.3.2. USOS Y TIPOLOGÍAS EDIFICATORIAS

En respuesta a los objetivos principales del Plan Especial, se pretende potenciar al máximo el carácter residencial del barrio primando, por encima de cualquier otro, su uso residencial. El resto de las actividades deben ser complementarias a éste y apoyar su desarrollo. En este sentido, se potencia el uso comercial, restringido en la actualidad por el Plan General, y se limitan otros que parecen haber contribuido a la degradación del barrio:

- ◊ Dentro del uso comercial tan sólo se prohíbe el de hipermercado por su obvia incompatibilidad con las características del barrio. El resto de grandes superficies están permitidas, siempre y cuando cumplan el resto de condiciones impuestas por el Plan General, especialmente las relativas a aparcamiento, y la normativa técnica y sectorial que les sea de aplicación. Este uso puede ser especialmente



adecuado para determinados edificios catalogados actualmente en desuso y cuya reutilización como elementos terciarios no sólo ayudaría a su mantenimiento sino que contribuiría a la mejora general del barrio en tanto que piezas singulares que pueden funcionar como polos de atracción.

- o Con independencia de la tolerancia de este uso comercial, el Plan califica determinadas parcelas como terciarias, pensando en la conveniencia urbana de este uso y el interés de la implantación de equipamientos de carácter privado en determinadas zonas del barrio.
- o En las grandes vías perimetrales al sector, de marcado carácter comercial, se pretende potenciar esta característica mediante la incorporación de entresuelos, de carácter obligatorio, que por sus características propias —compositivamente unidas a la planta baja y sin vuelos sobre la alineación oficial— dotan a estas calles de una imagen singular y diferenciada que interesa mantener.
- o El Plan limita la posible saturación de actividades recreativas molestas, a veces incompatibles con el uso residencial, restringiendo su implantación con el objetivo de evitar de antemano las zonas saturadas.
- o El uso de aparcamiento se restringe en planta baja, obligando a mantener el uso comercial en fachada al objeto de evitar que la sucesión de bajos cerrados origine la degradación de la calle.
- o Por el mismo motivo, se obliga a la apertura de acceso o escaparate en todas las fachadas a las que dé frente un local, ya sea en planta baja o planta de piso.

La tipología edificatoria propuesta para todo el ámbito es la definida por el Plan General vigente: manzana cerrada para las manzanas de Ensanche, que se corresponden con los números 67, 68, 69, 76, 77 y 78, y manzana compacta para el resto.

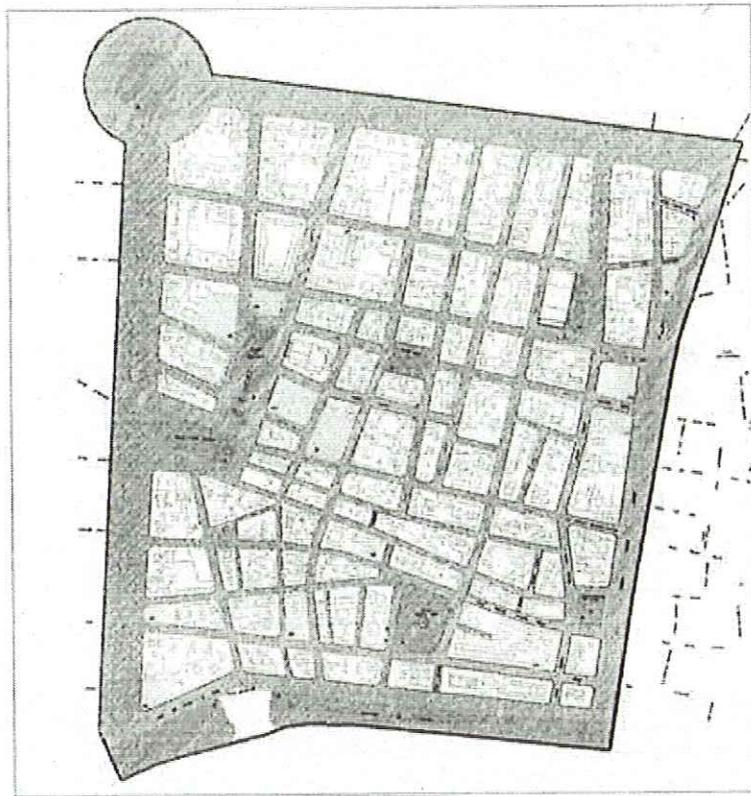


2.3.3 EQUIPAMIENTOS

A la hora de decidir la posible nueva implantación de equipamientos se ha tenido en cuenta, por un lado las necesidades del barrio, y por otro la capacidad real de la administración de adquirir nuevas dotaciones, considerando que estamos ante un sector consolidado en el que resulta difícil —por no decir imposible— imponer mecanismos de gestión para su obtención gratuita. Además de los posibles costes de obtención de estas dotaciones, hay que tener en cuenta los añadidos de restauración o construcción de los equipamientos y los de mantenimiento de los mismos, por lo que, si no obedecen a necesidades reales, la calificación de un edificio como dotacional acaba asegurando su abandono o ruina a corto plazo, ante la imposibilidad de poder convertirse en un equipamiento de carácter privado o asumir cualquier otro uso terciario que, en determinados casos, pudiera ser más apropiado.



Esta situación es de vital importancia en el caso ante el que nos encontramos, un barrio con necesidades inmediatas de renovación de parte de su edificación y de conservación de edificios de interés arquitectónico. Por este motivo se ha optado por el mantenimiento de los equipamientos determinados como tal por el Plan General, que ya son de titularidad pública y con uso dotacional en la actualidad, y se ha preferido confiar en las posibilidades que ofrece el Plan en cuanto a los usos terciarios para la paulatina incorporación de dotaciones al patrimonio público, pudiendo de este modo adaptar las necesidades a las situaciones concretas de cada momento y, lo que no es menos importante, posibilitando que los edificios de interés dispongan de mayores oportunidades para ser incorporados a usos activos que, perfectamente pueden ser terciarios de carácter privado.



De este modo se han mantenido como dotacionales edificios calificados como tal por el Plan General vigente: la Casa de Socorro, el Banco de España, las sedes del Gobierno Civil, Ministerio de Fomento, Hacienda, Seguridad Social, Síndic de Greuges y la antigua escuela de comercio sede de la Universidad de Alicante.

Se han calificado como nuevas dotaciones el edificio de la Presidencia de la Generalitat, la Torre Provincial, la Casa de la Fiesta, la Comisaría de Policía, el edificio de la calle San Fernando 44 y el Conservatorio de Música.

Se ha recalificado a terciario el edificio de Correos, teniendo en cuenta su estado de deterioro, prácticamente abandonado y el hecho de no ser de titularidad pública.

2.3.5. DELIMITACIÓN DE ZONAS DE ORDENACIÓN

El ámbito que comprende el Plan Especial, 33,24 ha., es lo suficientemente extenso como para abarcar zonas dentro del barrio de características urbanas dispares. Así, por todos son perceptibles las diferencias existentes entre la parte baja del sector y la colindante con Alfonso el Sabio, o las zonas inmediatas a las distintas plazas y las fachadas a las grandes vías.

El Plan reconoce cuatro ámbitos de características distintas cuya singularidad se pretende conservar: son lo que hemos denominado Zonas de Ordenación.

En total se han delimitado 4 Zonas de Ordenación:

1. San Francisco: comprende el entorno de la calle San Francisco que conserva igualmente las características históricas de la calle.
2. San Fernando, Castaños, Constitución y Plaza Nueva: comprende el entorno de las calles San Fernando, Castaños, Constitución y de la Plaza Nueva, donde se conservan edificios de gran interés y menor edificabilidad que permiten mantener, en parte, el carácter histórico de esta zona.
3. Ensanche: comprende la zona suroeste del ámbito del Plan Especial, donde la edificación es más reciente y por lo tanto de características muy distintas a las de las zonas anteriores.
4. Alfonso el Sabio, Rambla y Explanada: comprende la mayor parte de las zonas de borde del ámbito del Plan Especial, cuyas características, por su especial situación, las distinguen del resto del ámbito.



2.4. CATALOGACIÓN

2.4.1 CRITERIOS DE CATALOGACIÓN

El estudio pormenorizado de la edificación constituye obviamente la base sobre la que es posible determinar las transformaciones que pueden asumir las edificaciones sin perder su carácter y sin que el barrio pierda su valor ambiental. El punto de partida es el conjunto de edificios contenidos en el Catálogo de Edificios Protegibles existente, a partir de cuyo análisis se formula una nueva propuesta de elementos de interés a conservar y que componen el nuevo Catálogo incorporado a este Plan.

La incorporación de un determinado edificio o espacio urbano al Catálogo, tras su análisis, viene determinada por una serie de factores que le confieren un interés especial

en relación al resto de los elementos que componen la trama urbana y que justifica el empeño por su mantenimiento. Estos criterios de catalogación, cuya objetivación es muchas veces compleja, consisten fundamentalmente en:

- o El valor histórico del elemento y su papel actual como referente dentro de la trama urbana o como icono social o cultural para la ciudadanía
- o El valor arquitectónico intrínseco del edificio
- o El papel que juega como pieza relevante a nivel urbano dentro de la estructura del barrio o como elemento singular de un determinado espacio urbano
- o Su pertenencia a un conjunto de características homogéneas que dota a una determinada zona de un valor ambiental singular

2.4.2 NIVELES DE PROTECCIÓN Y MEDIDAS DE INTERVENCIÓN

El análisis pormenorizado y comparativo de las edificaciones sujetas a catalogación determina su grado de interés relativo y la asignación de un determinado *Nivel de Protección* que viene a determinar el régimen normativo al que se encuentra sometido un inmueble y, en consecuencia, la clase de obras que se pueden efectuar sobre él.

El Plan establece tres Niveles de Protección:

- o *Protección integral*
Se incluyen en este nivel aquellos edificios de valor intrínseco muy elevado y que por su singularidad y sus valores históricos, artísticos y arquitectónicos deben ser conservados íntegramente, preservando sus características arquitectónicas originarias.
Los Bienes de Relevancia Local están sujetos a este nivel de protección.
- o *Protección parcial*
Se incluyen en este nivel aquellos edificios con elevado interés histórico y arquitectónico en los que interesa mantener sus características volumétricas, debiendo ser conservados al menos parcialmente, preservando los elementos que definen su estructura arquitectónica y aquellos elementos singulares de valor que existan en el edificio.
- o *Protección ambiental*
Se incluyen en este nivel aquellos edificios que por agregación o en relación con otros edificios contribuyen a conformar un determinado ambiente urbano de especial valor y en los que deben ser conservados los elementos visibles desde el exterior y que ayudan a configurar este ambiente.



El objetivo principal es la protección de aquellos edificios o de aquellas partes de éstos cuya conservación juega realmente un papel importante en la definición de las características propias del barrio y, en algunos casos, de la ciudad, siendo muy restrictivos en este aspecto pero permisivos en el resto de las condiciones urbanísticas de los inmuebles. Para ello las normas de protección remiten reiteradas veces a la concreción de la ficha individual de la edificación e incluso a la posible constatación *in situ* de los valores reales a proteger del inmueble concreto, confiando en el interés de la propia administración para ejercer un control real sobre este aspecto.

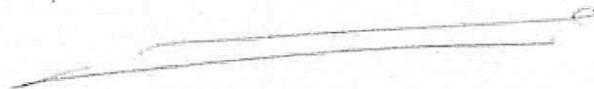
Alicante, julio de 2009.



Begoña Arrarte Ayuso.

M^a Ángeles de la Sierra-Llamazares.


Borja de Madaria Escudero


Esmeralda Martínez Salvador

GENERALITAT VALENCIANA
CONSSELLERIA DE MEDI AMBIENT, AIGUA, URBANISME I VIVIENDA
DILIGENCIA para hacer constar que este documento fue APROBADO DEFINITIVAMENTE

el día 18 JUN. 2010
Por el Sr. Secretario de la Comisión Territorial de Urbanismo

Dictaminado favorablemente por la Comisión Permanente de Urbanismo en su sesión extraordinaria y urgente del 26 de marzo de 2010.

El Secretario de la Comisión,

Gonzalo Canet Fortea.

Aprobado provisionalmente por acuerdo del Pleno en su sesión ordinaria de 31 de marzo de 2010.

El Secretario General del Pleno en funciones,

Germán Pascual Ruiz-Valdepeñas.

3. RECOMENDACIONES GENERALES SOBRE EL ESPACIO PÚBLICO

En la memoria justificativa del Plan Especial se establece como objetivo la mejora de la imagen urbana, de la accesibilidad y permeabilidad de la trama viaria del barrio tanto en sus conexiones con el resto de la ciudad como en determinadas zonas interiores donde la estructura viaria era menos permeable.

Durante el proceso de redacción del Plan Especial se estudiaron diversas propuestas que modificaban puntualmente la trama viaria con el fin de lograr el objetivo propuesto que contaron con un fuerte rechazo de las asociaciones vecinales.

Para conseguir una efectiva regeneración de la zona es indispensable mejorar tanto la calidad de su imagen urbana como la accesibilidad y las condiciones de conexión entre las distintas zonas del barrio y de éste con el resto de la ciudad. Sin realizar intervenciones agresivas en la trama viaria, esta tarea debe ser llevada a cabo fundamentalmente mediante los proyectos de urbanización precisos para la reurbanización de áreas concretas dirigidos y coordinados desde los distintos departamentos municipales. Es muy necesario que todas las intervenciones se realicen con uniformidad de criterio para lograr una identidad propia y reconocible a todo el ámbito. Para ello el Plan Especial quiere marcar las directrices a seguir pero sin establecer restricciones de carácter normativo, que limiten la independencia y capacidad de gestión de los diversos departamentos municipales.

Tal y como se explica en la memoria justificativa de este Plan Especial, el presente documento pretende ser más un instrumento de mejora de la situación existente que de reforma de la misma, con propuestas de intervención ajustadas a cada situación concreta que pretenden facilitar la solución de los problemas detectados sin alterar la estructura urbana existente. En consecuencia, el problema de permeabilidad debe ser abordado desde la reordenación y jerarquización de la trama urbana existente, evitando propuestas de intervención agresivas que modifiquen la trama actual. El análisis efectuado revela la problemática que para la zona baja del barrio supone el histórico funcionamiento de la red viaria en sentido este-oeste. En efecto, la permeabilidad del barrio en este sentido y la conexión entre la Rambla y las avenidas de Gadea y Soto es muy fluida, tanto para el tránsito rodado como el peatonal, que han establecido casi espontáneamente recorridos que atraviesan el barrio en este sentido. La migración del centro comercial hacia la Avenida de Maisonave ha reforzado esta tendencia. Sin embargo, la comunicación norte-sur, de la avenida Alfonso el Sabio a la Explanada, no es en absoluto fluida, la permeabilidad de la trama se ve interrumpida en el centro de la parte baja del barrio, coincidiendo con la zona más degradada, a la altura de la calle Barón de Finestrat y en el entorno de las plazas de Gabriel Miró y Balmis. Además la apertura de la Avenida de Jaime II fomentó el recorrido tangencial al barrio por la Avenida de Alfonso el Sabio y contribuyó a que la zona de la Explanada perdiera importancia como eje urbano. La peatonalización de su calle lateral provoca una concentración de flujos circulatorios rodados en únicamente dos puntos sin producir un incremento de actividad y contribuyendo a la falta de fluidez de la trama. Les





Intervenciones realizadas en el puerto en los últimos años han contribuido a una nueva migración de actividades. El estado actual de falta de permeabilidad y pérdida de actividad no contribuye a su regeneración.

Las intervenciones de peatonalización de calles han sido realizadas de forma aislada y sin permitir recorridos peatonales completos con lo que su efectividad como mecanismo de regeneración se ve muy limitado.

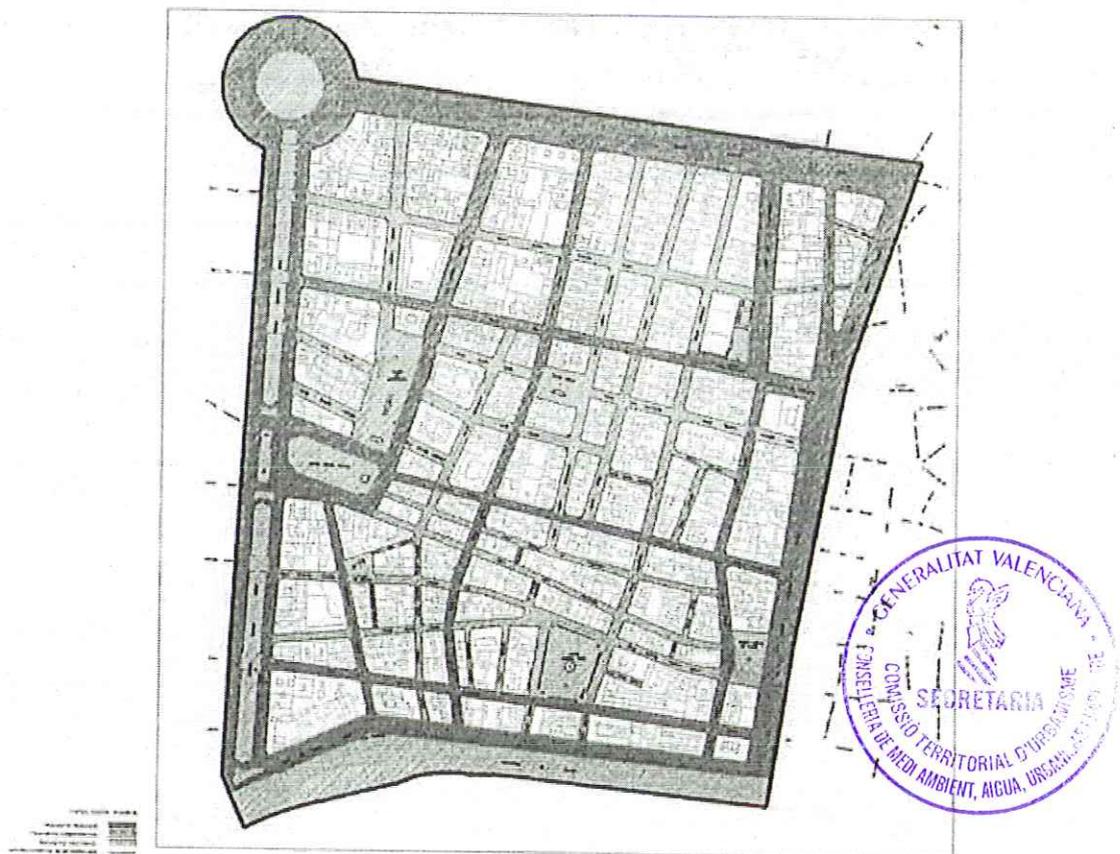
Para resolver esta problemática, se propone como indispensable la reordenación de los tránsitos actuales que recorren el barrio, clasificando el sistema viario en función de su uso y estableciendo unos recorridos lógicos que estructuren los flujos dentro del barrio y de éste con el resto de la ciudad. En este sentido, son de especial importancia los itinerarios peatonales que, mal estructurados y realizados sin un estudio global de la situación, pueden llegar a provocar problemas de degradación por falta de actividad en las calles, mientras que, bien organizados y pensados en relación con el resto del tráfico, consiguen dinamizar zonas que se convierten en especialmente atractivas para la actividad comercial.

La totalidad de la trama viaria debería clasificarse, en función de su uso, en tres tipos de calles:

- o Calles de tránsito rodado, concebidas para el uso simultáneo de cualquier tránsito rodado y del tránsito peatonal, diferenciando claramente ambos itinerarios mediante un desnivel formado por la calzada y la acera.
- o Calles de tránsito peatonal, concebidas fundamentalmente para el tránsito peatonal, permitiendo el acceso ocasional de vehículos para carga y descarga o accesos eventuales a edificios. No existe desnivel alguno en su sección, estando conformadas por una plataforma única.
- o Calles de tránsito compartido, concebidas para el uso simultáneo del tránsito rodado vecinal y del tránsito peatonal. No existe desnivel alguno en su sección pero se diferencian ambos itinerarios mediante elementos puntuales como bolardos, bancos, árboles y mobiliario urbano en general.



Una ordenación jerarquizada con estos criterios podría ser la que a continuación se detalla:



El tránsito rodado se apoya en el anillo perimetral del barrio formado por las importantes arterias urbanas desde las que se producen los accesos al interior del barrio. El hecho de permitir recorrer el anillo completo de circunvalación evita la necesidad de atravesar el barrio para recorridos cuyo origen y destino no se encuentran en el mismo.

Tanto por esta circunstancia como por evitar la privatización del espacio público que hoy se produce y facilitar el acceso y actividad de las edificaciones, parece de especial importancia recuperar el carácter histórico de vía rodada de la calle paralela a la Explanada, hoy abierta al tráfico únicamente en sus dos extremos.

Al permitir un recorrido perimetral completo, se puede establecer una malla de tránsito preferentemente rodado formado por un número reducido de calles que canalicen los bucles de entradas y salidas del barrio tanto en dirección norte-sur como en dirección este-oeste. Dada la sección de las calles y sus características, que tan sólo permiten el tráfico en un sentido, se establecen tres calles en cada dirección asegurando al menos

una calle por sentido y la posibilidad de reforzar uno de ellos en función del tráfico. Deberían estudiarse también soluciones que permitieran dar continuidad a esta trama viaria de carácter rodado con el resto de la ciudad.

De especial relevancia resulta el estudio del frente litoral que hoy es una autopista urbana en la que se concentran e interfieren además los flujos de entrada y salida del barrio. Aún siendo una solución de fuerte impacto económico, el soterramiento de los carriles de tráfico rodado pasante de carácter suburbano permitiría mejorar notablemente las condiciones de los accesos rodados al barrio, incrementar la superficie de carácter peatonal vinculada al puerto y reforzar el carácter de bulvar de la Explanada de España, hoy lamentablemente perdido.

En lo que se refiere al tránsito peatonal, el Plan Especial propone establecer un recorrido central completo que una las grandes avenidas perimetrales tanto en dirección norte-sur como en dirección este-oeste, apoyándose en las plazas y espacios públicos existentes en el barrio.

- o El eje coincidente con las calles San Ildefonso y Felipe Bergé, cuya efectividad y buen funcionamiento es evidente, une la Rambla con Federico Soto atravesando y poniendo en relación las plazas Nueva, de la Muntanyeta y de Calvo Sotelo.
- o Se propone un eje perpendicular al anterior formado por las calles César Elguezabal, Golfín, Pascual Blasco y Ojeda, uniendo las avenidas de Alfonso el Sabio y la Explanada de España. Este eje atraviesa y relaciona la Plaza Nueva y la plaza de Gabriel Miró.
- o La Plaza Nueva se propone como el nuevo centro cívico del barrio al confluir en ella los dos ejes peatonales perpendiculares. Esta circunstancia se podría aprovechar para reforzar su carácter representativo

La mayor parte del viario restante está tipificado como de tránsito compartido al entender que la convivencia entre el tránsito rodado de carácter residencial y el peatonal son la solución óptima para este tipo de barrios, cuyas calles, de secciones estrechas no permiten reservar aceras anchas para los peatones, pudiendo éstos, por las características del tránsito rodado vecinal, compartir el espacio perfectamente con los vehículos.

El presente anexo incorpora en su documentación unos esquemas de secciones viarias que pueden servir de referencia para los futuros proyectos de urbanización de la zona, que deberían de plantearse siempre desde una perspectiva que tenga en cuenta la totalidad del barrio y su relación con el exterior, con un análisis concienzudo y pormenorizado de la problemática del tránsito, tanto rodado como peatonal, estructurando siempre recorridos coherentes, especialmente en este último caso.

Para el resto de los espacios públicos, plazas y zonas verdes, se establecen asimismo una serie de recomendaciones de carácter general a tener en cuenta en los proyectos de urbanización, referentes habitualmente a criterios de diseño y de estructuración del espacio urbano.





RECOMENDACIONES GENERALES DE DISEÑO

1. Como norma general, en el diseño del espacio público se procurará buscar la uniformidad de criterios de tal modo que se dote a todo el ámbito de una identidad propia.
2. Las obras de reurbanización de cualquier espacio público, esté o no catalogado y sea cuál sea en este caso su nivel de protección, deberán contemplar las modificaciones necesarias para la supresión de las barreras urbanísticas y su adaptación a la normativa vigente en materia de accesibilidad. En el caso de espacios catalogados, estas obras se harán sin afectar a los valores protegidos.
3. Es aconsejable que los proyectos de urbanización de los espacios públicos contemplen, además de las obras de reposición de instalaciones y pavimentos, la instalación del mobiliario urbano necesario, que deberían diseñarse como si de una instalación más se tratara, con el mismo grado de definición y detalle, teniendo en cuenta los problemas de compatibilidad entre los distintos elementos que lo conforman de éstos con la normativa de accesibilidad. Lo óptimo es tener en cuenta, como mínimo, la instalación de luminarias, papeleras y señalización informativa y de tráfico, colocación de bancos, bolardos, alcorques y arbolado.
4. Los proyectos de urbanización de los espacios públicos deberían prever asimismo la posibilidad o no de colocación de veladores, detallando su ubicación y regulando los criterios estéticos a los que han de sujetarse..
5. Siempre que la sección y demás condiciones de las calles y las plazas lo permitan, se deberían incorporar en su urbanización arbolado de características y porte adecuados al espacio urbano donde se ubique.
6. Es conveniente que en la plantación de especies vegetales se evite el uso de especies exóticas y se procure la elección de aquellas adaptadas o asimiladas al clima de la zona.
7. En las obras de reurbanización de los espacios públicos catalogados se procurará tener en cuenta los siguientes criterios de intervención:
 - o Plaza de Calvo Sotelo
Se debería conservar el arbolado de porte existente y los elementos históricos como el vallado, el monumento a Barrejón y los bancos de piedra que lo rodean. Sería conveniente mantener su configuración histórica de plaza *cercada*.
 - o Plaza Nueva
Su diseño y la implantación de posibles usos debería organizarse teniendo en cuenta la importancia del eje Felipe Bergé-San Ildefonso que la cruza.





- Plaza de Ruperto Chapí
Los criterios de urbanización deberían venir determinados por su relación con la edificación del Teatro Principal y con la avenida de la Constitución con la que forma una unidad urbana de gran interés.

- Plaza del Portal de Elche
Se debería conservar el arbolado, la distribución de parterres y el quiosco existentes así como su tratamiento diferenciado respecto de la avenida de la Rambla, aunque podrían incorporarse total o parcialmente a su diseño las calles de Bailen y Manero Mollá.

- Plaza de Gabriel Miró
Sería conveniente mantener íntegramente su diseño y urbanización actual, con conservación del arbolado, fuente y elementos de cierre perimetral existentes permitiéndose las obras necesarias para el mantenimiento, conservación y restauración de sus elementos. La supresión de barreras urbanísticas y su accesibilidad a personas con movilidad reducida debería hacerse procurando afectar lo menos posible a los elementos de cierre de la plaza, colocando las rampas necesarias en los laterales y no en las esquinas donde se sitúan las escaleras.

- Explanada de España
Debería conservarse el arbolado, el pavimento y el auditorio existentes. Podrían disponerse bancos fijos en las zonas de borde del paseo pero sería conveniente mantener las sillas de madera plegables y móviles típicas de este paseo. Sería muy interesante para el correcto funcionamiento de este espacio público y su relación adecuada tanto con el barrio de San Francisco como con el puerto, un aumento de su permeabilidad que podría conseguirse mediante la apertura al tráfico de la calle lateral, históricamente de carácter rodado, y la disposición adecuada de pasos peatonales que conecten con las distintas calles adyacentes. Se debería evitar el vallado del perímetro en cualquier caso. La calle lateral de la Explanada se considera asimismo adecuada para la implantación de un aparcamiento subterráneo que resuelva los problemas existentes en el barrio.

- Frente litoral
El tratamiento del frente del litoral debería buscar la conexión del Centro Tradicional con el mar. Para ello sería muy interesante el soterramiento de la avenida de Juan Bautista Lafora, disminuyendo el impacto del tráfico rodado y permitiendo de este modo la relación fluida del barrio con el puerto a través de la Explanada.



