

# tras el corazón verde

## behind the green heart

texto: subarquitectura



Alicante creció alrededor de los que todavía hoy siguen siendo sus dos iconos. Sus símbolos. El castillo y el mar. Rodeada de murallas para defenderse de los ataques enemigos, de espigones para protegerse de los embates del mar, de la naturaleza inhóspita.

Una ciudad pensada como plaza de armas, con su crecimiento encorsetado. Al iniciarse el siglo XIX carecía de espacio útil para edificar y se consolida como un centro urbano cuando abandona sus murallas defensivas, apareciendo nuevas formas de relación con la costa. El espacio litoral se destina a actividades urbanas más domésticas, residenciales, recreativas, turísticas, terciarias...

A finales del siglo diecinueve y principios del veinte se empieza a desarrollar el potencial de las zonas litorales como áreas privilegiadas dentro de la ciudad. El borde, se reivindica como zona preferencial que condensa las nuevas actividades y los edificios emblemáticos aprovechando las posibilidades de relación con el exterior. En cambio, la ciudad interior queda en desventaja al no poder vincularse directamente a los elementos que la ponen en contacto con el mar: puerto, paseos marítimos, playas...

En el plan de 1956 se prevén tres vías de ronda por encima de los castillos de San Fernando y Santa Bárbara, y la perforación del Benacantil para comunicar la avenida de Alfonso el Sabio con la carretera de Valencia. Todas ellas pensadas desde la visión litoral de la ciu-

dad, y creadas con el fin de liberar la presión de tráfico sobre el frente marítimo.

Esta tendencia se impone a partir de 1968, y su objetivo es romper el crecimiento concéntrico-radial con la incorporación de la Vía Parque, para, por un lado, conectar con el incipiente desarrollo urbano de la playa de San Juan y por otro servir de límite al crecimiento interior de la ciudad. Poniendo de manifiesto tanto la importancia que para los autores tenía el desarrollo de la ciudad en paralelo al mar, como la inexistencia de un proyecto claro para las zonas del interior alejadas de la costa.

Toda una revolución en la que la ciudad pasa de pensarse desde un punto de vista defensivo, que busca resguardarse en la orografía como sistema de protección, a otro completamente ofensivo buscado el máximo contacto con el mar.

A largo plazo nos encontramos con una ciudad en la cual se ha colmatado prácticamente todo el frente litoral del término municipal. Una sobreexplotación ejecutada con poco espacio para la reflexión que ha dejado un escaso margen de acción.

El desplazamiento del centro de gravedad hacia la costa provoca un progresivo deterioro de la ciudad hacia el interior, carente de identidad y de referencias propias.

Aparece una línea de degradación, del centro a la periferia y del interior a la costa.

En estas zonas interiores, el crecimiento de Alicante se asienta en lo que podríamos llamar "el no plan". Crecimiento en todas las direcciones con un esquema jerárquico piramidal. Densificación del centro incrementando las alturas, y expansión superficial en la periferia mediante bloques abiertos y ciudad-jardín.



Más superficie ocupada, cada vez mayor densidad han provocado un crecimiento demográfico exponencial que ha llevado a la multiplicación de las infraestructuras de transporte. Más gente, más lejos, más rápido...

Frente a la postura estática de la ciudad baluarte como centro de control, que busca lo intrincado, las dificultades montañosas, aparece una lectura dinámica del territorio basada en la facilidad, líneas sinuosas que tratan de esquivar los accidentes geográficos.

La geometría de la velocidad. 350 km/h para el tren de alta velocidad. Curvas de 5 km para girar 90 grados, pendientes máximas del 2,5%.

120 km/h para los coches. Radios de curvatura de 700 m, pendientes descendientes de un máximo del 5% y rampas ascendentes de un 4%.

Intervenciones estratégicas, pensadas para vertebrar el territorio a gran escala, que requieren de inversiones cuantiosas. Construidas con una filosofía eminentemente pragmática.

Este trabajo no es un proyecto, no propone nada nuevo. Es una labor de investigación que trata de

Alicante grew around what to this day remain its two icons. Its symbols. The castle and the sea. Surrounded by walls to defend against enemy attack, and breakwaters to protect against the pounding of the waves, of inhospitable nature.

A city conceived as a fortress, its growth was constrained. At the beginning of the 19th century it had no space in which to build and it only became firmly established as an urban centre when it abandoned its defensive walls and developed a new relationship with the coast. The coastal area is used for more domestic urban activities - residential, recreational, tourist-based, tertiary...

At the end of the 19th century and the beginning of the 20th the coastal areas began to develop their potential as a privileged part of the city. The sea shore took on its role as the key area for new activities and emblematic buildings, taking advantage of the opportunities provided by its relationship with the outside world. By contrast, the city's interior had the disadvantage of having no direct link with the elements connecting it to the sea, like the port, promenades or beaches.

The 1956 plan envisaged three ring roads around the castles of San Fernando and Santa

Barbara, and cut through Mount Benacantil to link Avenida de Alfonso el Sabio with the road to Valencia. All of these were conceived with a coastal vision of the city, and created with the intention of reducing the level of traffic along the sea front.

This tendency was further confirmed in 1968, and its aim was to halt radial-concentric growth with the introduction of the Vía Parque, which would provide a connection with the urban area developing around the beach at San Juan, while at the same time limiting the interior growth of the city. Highlighting not only the importance to its authors of development parallel to the sea, but also the lack of a clear project for the interior areas further away from the coast.

A revolution in which the main focus of the city moved from defence, using orography as a way to protect itself, to attack, aiming for maximum contact with the sea.

The long term result of all this is a city in which practically the entire coastline of the municipal area has been used up. It has been overexploited with little space for reflection, leaving limited scope for action.

Moving the centre of gravity

towards the coast has led to the progressive deterioration of the city's interior, which lacks its own identity and reference points.

A line of degradation has appeared, from the centre to the outskirts and from the interior to the coast.

In these interior areas, the growth of Alicante is based on what we might call "the non-plan". Growth in all directions with a pyramidal, hierarchical structure. Densification of the centre with increasingly high buildings, and superficial expansion on the periphery in the form of open blocks and garden city.

A greater occupied area and increasing density have led to exponential demographic growth which, in turn, has led to the multiplication of transport infrastructure. More people, further, faster...

In contrast with the static posture of the fortress city as a control centre, which opted for the intricate, for the difficulty of the mountain, there is a new dynamic reading of the territory, based on easy, sinuous lines that do all they can to avoid the accidents of geography.

**The geometry of speed**  
350 km/h for the high speed



barranco ravine de aguamarga 01



estudio de cine movie studio "ciudad de la luz" 02



cementerio cemetery 03



estación de tren train station 04



universidad de university of alicante 05



rambla del watercourse of juncaret 06

descubrir si las inversiones en infraestructuras, realizadas desde un punto de vista estrictamente pragmático, pueden incitar a una reflexión distinta y sorprendente sobre las cosas.

Buscamos generar sinergias entre las distintas administraciones públicas. Proponemos un objetivo común. Construimos un motor abstracto con una serie de piezas de las que todo el mundo habla, hasta ahora de forma inconexa, y así aprovechar la enorme descarga de energía existente y reconducirla hacia el futuro como la mayor oportunidad para Alicante.

Desde el *Barranco de Aguamarga*, junto a la Oami, al *Parque Las Atalayas*, pasando por la Ciudad de la Luz.

Del *Parque de las Atalayas*, al *Cementerio* atravesando el *Parque de La Vallonga*

Penetramos hasta la *Estación de Tren*, en el Centro de la ciudad.

Salimos por las Vías del Tren hacia los *Lagos de Rabasa*, circulando por la A7 hasta la *Universidad*.

Desde la *Universidad* a la *Depuradora* a través del Monte Orgegia.

De la *Depuradora* al *Puerto de la Albufereta*, recorriendo la *Rambla del Juncaret*.

Desde el *Puerto de la Albufereta*, por mar al *Barranco de Aguamarga*...

Volvemos al mismo punto.

Un recorrido a través de las más importantes infraestructuras de la ciudad nos desvela una forma latente, un *corazón*. Un espacio en construcción que hasta ahora ha permanecido oculto. La sorpresa de descubrir un plan secreto, en un lugar que han olvidado todos los planes anteriores.

Transformar esa tierra de nadie es un espacio común. Llenar de ideas

y de intenciones todo este espacio que existe físicamente pero no está en la conciencia ciudadana. demostrar que este lugar es capaz de asimilar los ideales que compartimos en nuestra sociedad. La *tangencialidad* frente a la *centralidad*, como valor. Un nuevo tipo de ciudad adosada la movilidad sostenible, más dinámica, más limpia, que sirve para descongestionar el núcleo.

Una ciudad rodeada de infraestructuras puede fagocitar al ciudadano, convirtiendo la salida del peatón en un ejercicio casi imposible si no se efectúa mediante medios de transporte motorizados. Lugares con leyes propias en los que se prohíbe circular a peatones, vehículos de tracción animal, bicicletas... los lentos, los que no contaminan.

Espacios dinámicos que generan turbulencias a su paso. Grandes vacíos legales, fijados en afecciones que limitan las actividades a su alrededor. Pero que son a su vez capaces de crear una gran fuerza centrífuga capaz de atraer inversiones.

Proponemos incrementar al doble esas distancias establecidas por ley, para darle una entidad que permita su desarrollo como verda-

train. Curves of 5 km to turn 90 degrees, maximum gradients of 2.5%.

120 km/h for cars. Radius of curvature of 700 m, downward slopes with a maximum gradient of 5% and upward ramps of 4%.

Strategic interventions, designed to vertebrate the territory on a large scale, requiring massive investment. Built with an eminently pragmatic philosophy.

This work is not a project, it proposes nothing new. It is a work of investigation which aims to establish whether investment in infrastructures, carried out from a strictly pragmatic point of view, can lead to different or surprising reflections.

We aim to generate synergies between the different public administrations. We propose a common objective. We are building an abstract engine by putting together a set of parts that everybody has always talked about in an unconnected way, to take the enormous present energy and channel it towards the future as the greatest opportunity for Alicante.

From the *Aguamarga ravine*,

next to the Oami, to *Las Atalayas Park*, passing through the Ciudad de la Luz.

From *Las Atalayas Park* to the *Cemetery*, crossing La Val-longa Park.

We go as far as the *Railway Station*, in the city centre.

We go out along the railway lines towards the *Rabasa Lakes*, and drive along the A7 to the *University*.

From the *University* to the *Sewage Treatment Plant*, across Mount Orgegia.

From the *Sewage Treatment Plant* to *Albufereta Port*, down the Rambla del Juncaret.

From *Albufereta Port*, by sea to the *Aguamarga ravine*...

We come back to where we started.

A tour of the city's most important infrastructures reveals a latent form, a heart. A space in construction that has until now been hidden. The surprise of coming across a secret plan in a place ignored by every plan that has come before.

Transforming this no man's land into a common space.

Filling with ideas and intentions this space that physically exists but is not in the public consciousness. Demonstrating that it is able to assimilate the shared ideals of our society. Tangentiality, as opposed to centrality, as a value. A new type of city with a more dynamic, cleaner, sustainable mobility, helping to unblock the city centre.

A city surrounded by infrastructures can devour the citizen, making it almost impossible for the pedestrian to get around without resorting to motorized transport. Places with their own laws which deny entry to pedestrians, bicycles, animal-powered transport... the slow ones, the ones that don't pollute.

Dynamic spaces which generate turbulence around them. Great legal voids, limiting the activities around them. But which are also capable of generating the great centrifugal forces which can attract investment.

We propose that the distances established by law be doubled, to give them a magnitude that will allow for their development as a genuine public space. A space which will merge with that of the infra-



pgou 2009. archipiélago de islas verdes archipelago of green islands



corazón verde. atolón green heart. atoll



dero espacio público. Un espacio cuyo trazado que se funde con el de las infraestructuras que aprovecha la continuidad de su recorrido longitudinal y completa su sección transversal realizando la función de colchón ante el ruido y la contaminación

Un espacio que se paga con las plusvalías generadas por la primera línea.

Con un poco más de inversión multiplicamos los efectos.

ave	60 millones de €/km
autopista	6 millones de €/km
encauzamiento	3,5 millones de €/km
bosque urbano	10.000 €/ha

Verde y arbolado para la reducción de impacto ambiental. Un verde salvaje, menos urbanizado, más barato. Confiando cada vez más en la capacidad de apropiación de la naturaleza por parte del cuerpo, una vez que esta ha dejado de ser peligrosa, enemiga.

De la plaza, al parque, del parque a la playa, de la playa al bosque. Una aproximación a lo salvaje por parte de la sociedad, que acaba convir-

tiendo todo el territorio en espacio público.

Un espacio que hay que cuidar y mantener desde el momento en que se descubre su fragilidad y aparece la conciencia ecológica.

Un espacio cuya continuidad es esencial para su conservación. Redes en la que los corredores ecológicos funcionan como elementos de cohesión. La conurbación pasa de ser un objetivo a convertirse en un problema.

Frente a la propuestas de islas verdes inconexas rodeando la ciudad proponemos un gran atolón que convierte la suma de lugares propuesta en el PGOU en un único espacio por el cual el ciudadano, cual ardilla de Estrabón\*, es capaz de rodear toda la ciudad a través de los árboles. Un gran arrecife capaz de atemperar la violencia del clima desértico.

Un espacio de movilidad sostenible. 23 km seguidos conectando la red de corredores ecológicos y con que se prolonga hasta el centro de la ciudad mediante el soterramiento de las vías del tren generando Puertas Verdes.

Enlaza también el extrarradio con el mar a través de ramblas y con el centro de la ciudad. La actividad se extiende por el mar, en un inmenso jardín de submarino de posidonia que contribuye a oxigenar la ciudad.

Una apuesta por la naturaleza no diseñada, atemporal. Sistemas naturales que no tienen fecha de caducidad porque huyen del visibilismo de lo objetual. Ajenos a los sistemas constructivos que, por su voluntad de sorprender, extinguen su brillo con facilidad.

Si en una época las ciudades crecieron rodeadas de murallas para protegerse de los ataques enemigos, ahora se rodean de la delicadeza de lo natural para protegerse de si mismas, de su extraordinaria capacidad de crecimiento.

Aparecen así consecuencias sorprendentes. Una ciudad mediterránea con unos límites definidos. Una nueva primera línea interior que duplica la polarización hacia el mar de Alicante. La tradicional valoración de la primera línea de mar, se complementa con la revalorización del paisaje interior que busca generar un nuevo concepto de be-

[\*] Se atribuye a Estrabón, un geógrafo griego capaz de describir Iberia sin haberla pisado nunca, la afirmación de que en su tiempo, el 63 a. J. C., una ardilla era capaz de cruzar la península Ibérica de Norte a Sur y de Este a Oeste sin necesidad de bajarse de los árboles.

lleza. Dos fachadas una azul y otra verde que equiparan su atractivo. A la vista del mar desde el frente marítimo, se le suma la vista de las montañas desde la fachada interior.

Capaz de fijar una imagen propia y asumir programas inviables en otras zonas de la ciudad. La OAMI, la Ciudad de la Luz, la Universidad de Alicante, el Med Park, los polígonos industriales...El anillo pone en contacto las zonas actualmente inconexas y que han crecido buscando lugares de oportunidad alejados del centro. Se genera así un cinturón de conocimiento y de investigación y de producción.



El simbolismo del corazón, imagen concreta, universal, optimista, transmisible, directa y eficaz. Una primera acción de marketing capaz de desencadenar procesos a largo plazo.

La toma de conciencia de su existencia es el primer paso y este texto es otra acción en esa dirección...



structures, making the most of their longitudinal continuity and completing the transverse section, operating as a blanket against noise and pollution.

A space which is paid for with the profits generated by the beach front.

With a little more investment we multiply the effects.

high-speed train	60 million €/km
motorway	6 million €/km
channelling	3.5 million €/km
urban forest	10.000 €/ha

Green areas and trees for the reduction of the environmental impact. A wild green, less urbanized, cheaper. Placing more and more confidence in the ability of the body to appropriate nature, once it has stopped being dangerous, an enemy.

From the square to the park, from the park to the beach, from the beach to the forest. A move of society towards the wild, turning the whole territory into a public space.

A space that must be looked after and maintained from the moment its fragility is discovered and ecological awareness appears.

A space whose continuity is essential for its conservation. Networks in which green cor-

ridors operate as cohesive elements. The conurbation is no longer an objective, but a problem.

Instead of the proposals for unconnected green islands around the city, we propose a great atoll, transforming the set of places proposed in the PGOU (General Urban Plan) into a single space through which the citizen, just like Strabo's squirrel\*, can go all the way round the city through the trees. A great reef to temper the violence of the desert climate.

A space of sustainable mobility. An unbroken 23 km connecting the network of green corridors and reaching the centre of the city by moving the railway lines underground, creating Green Gates.

It also links the outskirts with the sea - by means of boulevards - and with the city centre. The activity reaches out to sea in an immense Poseidon submarine garden which helps to revitalise the city.

A commitment to undesigned, timeless nature. Natural systems which have no expiry date because they escape the visiblism of objects. Alien to the constructive systems that, in their attempt to surprise, extinguish their light.

While cities once grew sur-

rounded by walls to protect them from enemy attacks, they are now surrounded by the gentleness of nature to protect them from themselves, from their extraordinary capacity for growth.

This has surprising consequences. A Mediterranean city with defined limits. A new interior front line which duplicates Alicante's polarization towards the sea. The traditional value of the beach front is complemented by a new value given to the landscape of the interior which aims to generate a new concept of beauty. Two façades, one blue, the other green, which are equally attractive. To the view of the sea from the sea front, we can add the view of the mountains from the interior façade.

Capable of creating its own image and playing host to programmes that would not be viable in other parts of the city. The OAMI, the Ciudad de la Luz, Alicante University, Med Park, the industrial estates... The ring establishes contact between presently unconnected areas that have grown in search of opportunity away from the centre. A belt of knowledge and research and production is thus created.

The symbolism of the heart, an image that is specific, universal, optimistic, transmittable, direct and efficient. A first act of marketing to set off a chain of processes in the long term.

Awareness of its existence is the first step and this text is another act in that direction...

[\*] Attributed to Strabo, a Greek geographer who managed to describe Iberia without ever having set foot there. He claimed that in his times (63 BC) a squirrel would be able to cross the Iberian peninsula from north to south and from east to west without ever needing to come down from the trees.

